

جامعة سعد دحلب بالبليدة

كلية الآداب و العلوم الاجتماعية

قسم علم الاجتماع و الديموغرافيا

مذكرة ماجستير

التخصص: علم الاجتماع الثقافي

الثقافة المرورية لدى السائقين الشباب وعلاقتها بحوادث المرور

دراسة سوسيولوجية لشباب مدن ولاية البليدة

من طرف

شامة حورية

أمام اللجنة المشكلة من

رئيسا
مشرفا ومقررا
عضوا مناقشا

أستاذ محاضر، جامعة البليدة
أستاذ التعليم العالي، جامعة الجزائر
أستاذ محاضر، جامعة البليدة

فكار عثمان
مغربي عبد الغني
درواش رابح

البليدة، جانفي 2008.

شكر

أشكر الله سبحانه وتعالى وأحمده كثيرا على أنه أمدني بالصبر و القوة لإتمام هذا العمل
أتقدم بالشكر الجزيل للأستاذ المشرف الدكتور " عبد الغني مغربي " على حسن توجيهه العلمي
كما أخص بالشكر كل من الأساتذة الكرام: الدكتور " خليفة بوزبرة " والدكتور " عبد العزيز
محي الدين " والدكتور " جمال معتوق "، والدكتور " رابح كشاد"، والدكتور أحمد حويطي "
، وكل الأساتذة الكرام الذين أفادونا بعلمهم وتوجهاتهم القيمة من الطور الابتدائي
إلى التعليم العالي

كما أتقدم بالشكر إلى جمعية الطالب الحر ببوزريعة وعلى رأسهم ناجي رشيد، وكل الذين أمدو
لي يد العون من قريب أو من بعيد.

كما لن أنسى تشجيعات الوالدين العزيزين و الإخوة و الزملاء و الزميلات
كما أتمنى أن يكون هذا العمل منهلا يشرب منه كل ضمان للعلم تواق للمعرفة.

ملخص

إن أكبر معضلة يتخبط فيها العالم و المجتمع الجزائري كغيره من المجتمعات هي ظاهرة حوادث المرور ،ولقد أكدت الإحصائيات أن أكبر نسبة من مجمل حوادث المرور ترجع إلى العامل البشري ،كما أنها تبين من جهة أخرى أن ضحايا هذه الحوادث و المرتكبين لها تتراوح أعمارهم ما بين 18 و 34 سنة وأن 23% تسبب فيها شباب أعمارهم ما بين 18 و 24 سنة.

فالشباب هو بداية مرحلة جديدة في الحياة فإلى جانب أنها مرحلة من عمر الإنسان فهي أيضا مجموعة من السمات و الصفات الإنسانية و الاجتماعية و النفسية ، مثل القدرة على التعلم ، و التميز بالطاقة و القوة و الحماس و الجرأة و المقامرة و الإقدام و التجديد و الابتكار .

كما تظهر سلوكيات يقتدي الشباب و يتعامل بها يوميا ليثبت وجوده في المجتمع ،و إن إستدعى الأمر الإنحراف و إنتهاج سلوك عنيف ،وهذا ما نراه عبر طرقنا لذلك تتكون لدى الشباب ثقافة خاصة بهم ،تسمى الثقافة الفرعية ،وتعتبر الثقافة الفرعية ثقافة تابعة من الناحية الرمزية ،لا تمثل معارضة أو إستقلالية أو إبتكارا أساسا و إنما تمثل تضخيما للأفكار المتاحة لجميع أفراد المجتمع ، بهذ ايمن القول أن كل فرد يكون معرضا للشعور بالمتعة، ولكن ليس كل فرد حاملا لثقافة فرعية تؤدي به إلى المتعة ، ويمكن لكل فرد أن يكون على وعي بمسائل العنف ولكن ليس كل فرد يأخذ بالعنف كحل مقبول إجتماعيا للمشاكل الروتينية .

فالثقافة الفرعية هي مجموعة معتقدات مأخوذة أساسا من الثقافة الأوسع في المجتمع ،وهذا ما نلاحظه عند السائقين الشباب الذين لهم ثقافة خاصة بالسياقة مأخوذة من الثقافة الواسعة فأصبح عندهم الحذر خوف و التآني جبن و التهور و المجازفة شجاعة و غيرها من الأفكار و السلوكيات الأخرى .

كل هذا أصبح ضمن ثقافة الشباب المرورية ،فالسرعة و المجازفة و التجاوز بالنسبة للشباب هو الطريقة المثلى لإثبات الشجاعة ، فأصبحت السيارة بالنسبة لهم وكأنها المكان المناسب للترويح عن النفس و الضغوطات التي يواجهها الشباب .

كما أن عدم إحترام القانون و إرتكاب المخالفات هو السلوك اليومي عند الشباب ،ويعتبر من لم يرتكب مخالفة أو حادث على الأقل ليس بالسائق المثالي عند هذه الفئة .

فكل هذه المعتقدات تتسخ في عقول الأفراد وتنعكس على سلوكياتهم اليومية ،فالشباب أصبح يناقض كثيرا تعاليم و قوانين المجتمع وذلك للمشاكل التي يتخبط فيها وهذا راجع للفجوة النفسية ونتيجة التغيرات و التحولات العاصفة و الجذرية التي يعاني منها الشباب وأخطاء التربية ومشاكل الفراغ وغير ذلك فلا بد من تخليص الشباب من ثقافة الإحترام في أي مجال من خلال غرس الثقافة الصحيحة بتضافر الجهود الأمنية والإعلامية والتكوينية و التربوية لخلق ثقافة تخدم المجتمع والشباب في حد ذاتهم ،وتلقينهم أن السيارة وسيلة للتنقل والعمل وهي مجرد آلة وليست وسيلة للترفيه والمجازفة وأن السياقة فن و سلوك حضاري لا بد على كل فرد أن ينتهجه ويعمل به .

فهرس الجداول

الصفحة	عنوان الجدول	الرقم
104	تأثير نسبة الكحول على السائق	1
113	حصيلة حوادث المرور الجسمانية خلال العشرية الأولى من 1970-1979	2
113	حصيلة حوادث المرور الجسمانية خلال العشرية الثانية من 1980-1989	3
114	حصيلة حوادث المرور خلال العشرية الثالثة من 1990 – 1999	4
115	حصيلة حوادث المرور الجسمانية خلال سنة 2000	5
115	حصيلة حوادث المرور الجسمانية خلال سنة 2001	6
116	مقارنة بين حصيلة حوادث المرور بين سنتي 2000-2001	7
116	حصيلة حوادث المرور خلال سنة 2002	8
117	مقارنة بين حصيلة حوادث المرور خلال سنتي 2001-2002	9
118	إحصائيات حوادث المرور لسنة 2003	10
118	إحصائيات حوادث المرور :مقارنة بين سنتي 2002-2003	11
119	حصيلة حوادث المرور خلال سنة 2004	12
121	مقارنة بين حصيلة حوادث المرور بين سنتي 2003-2004	13
122	حوادث المرور المسجلة في المناطق الحضرية لسنة 2004	14
121	حوادث المرور حسب الولايات	15
123	جدول يبين أيام وأوقات اقتراف الحوادث بالمناطق الحضرية خلال سنة 2004 بالجزائر	16
125	جدول يبين نسبة الإصابات على مستوى الأعضاء	17
141	إحصائيات سحب رخصة السياقة لسنتي 2004-2005 لولاية البلدية	18

الصفحة	الرقم	عنوان الجدول
143	19	توزيع المبحوثين حسب الجنس
143	20	توزيع المبحوثين حسب السن و الجنس
144	21	جدول يبين الحالة العائلية للمبحوثين
144	22	توزيع المبحوثين حسب الأقدمية في السياقة
145	23	توزيع المبحوثين حسب المستوى التعليمي
145	24	توزيع المبحوثين حسب النشاط الممارس
146	25	توزيع المبحوثين حسب ملكية السيارة
147	26	توزيع المبحوثين حسب السن وعلاقته بارتكاب الحادث
148	27	توزيع المبحوثين حسب السن والأقدمية في السياقة و ارتكاب الحادث
150	28	توزيع المبحوثين حسب السن و الأقدمية في السياقة وعلاقته بنوع الحادث المرتكب
152	29	توزيع المبحوثين حسب السن و الطرف الآخر في الحادث
153	30	توزيع المبحوثين حسب تحصلهم على رخصة السياقة للمرة الأولى
153	31	توزيع المبحوثين حسب المرحلة التي رسب فيها الممتحنين
154	32	توزيع المبحوثين حسب سيقاهم السيارة قبل الحصول على الرخصة و السن
155	33	توزيع المبحوثين حسب الشخص القائم بالتدريب قبل التوجه لإمتحان السياقة وعلاقته بارتكاب الحادث
155	34	توزيع المبحوثين بناءا على طريقة حصولهم على الرخصة وعلاقته بارتكاب الحادث
156	35	توزيع المبحوثين حسب المستوى التعليمي وعلاقته بنوعية أسئلة التكوين للسياقة
156	36	توزيع المبحوثين حسب تكيفهم مع المؤطر وتفاعلهم معه أثناء التكوين
157	37	توزيع المبحوثين حسب رضاهم عن نوعية التكوين
157	38	جدول يبين تناسق الجانب النظري و التطبيقي في التكوين وعلاقته بالمستوى التعليمي للمترشح
158	39	النجاح في الامتحان وكفايته لقيادة السياقة
158	40	أسباب الرسوب في امتحان السياقة حسب المبحوثين
159	41	توزيع المبحوثين حسب موقفهم من قيام مدارس تعليم السياقة بدورها التكويني
160	42	مبررات الموقف الذي يرى أن مدارس تعليم السياقة لا تقوم بالدور التكويني
160	43	توزيع المبحوثين حسب توجههم إلى ندوات التوعية الخاصة بحوادث المرور وعلاقته بالمستوى التعليمي

161	مبررات وأسباب عدم توجه المبحوثين إلى ندوات التوعية الخاصة بمخاطر المرور	44
162	توزيع المبحوثين حول رأيهم في دور وسائل الإعلام في التوعية من مخاطر حوادث المرور	45
162	توزيع المبحوثين حسب تتبع الحصص التي تحت على السلامة المرورية	46
163	رأي المبحوثين في مدى كفاية الحصص الخاصة بالتوعية	47
163	توزيع المبحوثين حول رأيهم في توقيت الحصص التي تبث الخاصة بالتوعية المرورية	48
164	اقتراحات المبحوثين الذين يرون بعدم ملائمة وقت بث الحصص	49
164	توزيع المبحوثين حسب نوعية الأفلام التي تبثها وسائل الإعلام إن كانت تحت على التهور و المجازفة وعلاقتها بالسن	50
165	توزيع المبحوثين حسب الوسيلة التي يرون أنها لا بد أن تقوم بالدور التوعوي وعلاقة ذلك بالمستوى التعليمي	51
167	توزيع المبحوثين حسب قيامهم بتفحص السيارة قبل السياقة و المستوى التعليمي	52
168	توزيع المبحوثين حسب استعمال حزام الأمن و المستوى التعليمي	53
169	مبررات استعمال حزام الأمن عند المبحوثين المجيبين بنعم	54
170	توزيع المبحوثين حسب التوقف عند إشارة قف إن كان الطريق خاليا وعلاقته بالمستوى التعليمي	55
171	توزيع المبحوثين حسب قيامهم بعملية التجاوز في الخط المستمر و المستوى التعليمي للمبحوثين	56
171	مبررات المبحوثين الذين يرون بأنه من الضروري القيام بعملية التجاوز	57
172	مبررات الموقف الراض للتجاوز في الخط المستمر	58
173	توزيع المبحوثين حسب إقدامهم على تسهيل مهمة السائق الذي يحاول التجاوز في مكان غير مناسب و المستوى التعليمي	59
174	توزيع المبحوثين حسب السن و الحالة العائلية وتحمل المسؤولية اتجاه السائقين الآخرين	60
175	توزيع المبحوثين حسب احترامهم إشارات المرور إن كانوا في عجلة من أمرهم	61
176	توزيع المبحوثين حسب توقفهم عند مرور المشاة	62
176	توزيع المبحوثين حسب مكان توقيف سياراتهم عند قضائهم لحاجتهم	63
177	توزيع المبحوثين حسب استعمال المذياع في السيارة و السن	64
178	توزيع المبحوثين المستعملين للمسجل و المذياع داخل السيارة حسب السن ومستوى الصوت	65
179	توزيع المبحوثين حسب رأيهم في المسجل و المذياع وإن يعيق الانتباه	66

179	توزيع المبحوثين حسب السن وما تمثله لهم السيارة	67
181	موقف المبحوثين من عادة عدم احترام قوانين المرور وعلاقته بالسن	68
182	توزيع المبحوثين حسب احترامهم لإشارات المرور الموضوعة في مكان غير مناسب علاقته بالسن	69
182	رأي المبحوثين في تحسن حركة المرور إذا عوضت الأضواء و الإشارات المرورية بالشرطي و الدرك	70
183	توزيع المبحوثين حسب احترام الإشارات المرورية دون وجود رجال الشرطة	71
183	رأي المبحوثين في تسديد العقوبات للمحافظة على احترام قانون المرور	72
184	موقف المبحوثين من ضرورة معاقبة الشرطي السائق لارتكابه مخالفة حتى وإن كان الضرر بسيط	73
185	توزيع المبحوثين حسب رأيهم فما إن كانت العقوبات المفروضة على السائقين مناسبة مع نوع المخالفة	74
185	توزيع المبحوثين حسب رأيهم في قيام الشرطة بواجباتها في التخفيف من حوادث المرور	75
186	توزيع المبحوثين حسب تعرضهم لعقوبات من طرف أمن المرور و ارتكاب حادث	76
186	توزيع المبحوثين حسب تعرضهم لعقوبات من طرف أمن المرور و ارتكاب حادث	76
	توزيع المبحوثين حسب نوع العقوبة المفروضة و الرضى عنها	77
187	توزيع المبحوثين حسب ارتكابهم لمخالفات عند غياب الأمن وعلاقتها بارتكاب الحادث	78
188	يبين نوع المخالفة التي يرتكبها السائقون في حالة غياب رجال الأمن	79
189	رأي المبحوثين في قانون المرور	80

الفهرس

ملخص

شكر

قائمة الجداول

الفهرس

مقدمة

11.....	
13.....	1.مدخل منهجي للدراسة
13.....	1.1.أسباب اختيار الموضوع.
14.....	2.1.أهداف الدراسة.
15.....	3.1.الإشكالية
17.....	4.1.الفرضيات
17.....	5.1.تحديد المفاهيم
21.....	6.1.الاقتراب النظري
24.....	7.1.المناهج المستخدمة في الدراسة
25.....	8.1.التقنيات المستخدمة في الدراسة
26.....	9.1.مجالات الدراسة.
28.....	10.1.العينة
30.....	11.1.صعوبات الدراسة
31.....	2.التنشئة الاجتماعية و الضبط الاجتماعي
31.....	1.2.الدراسات السابقة
31.....	1.1.2.دراسة حمو بو ظريفة
33.....	2.1.2.دراسة نور الدين دكار
34.....	3.1.2.دراسة بن سعيد الغامدي

34	4.1.2.دراسة فتيحة بن عباس.....
35	2.2.التنشئة الاجتماعية.....
35	1.2.2.تعريف التنشئة الاجتماعية.....
38	2.2.2.وكالات التنشئة الاجتماعية.....
46	3.2.2.أهداف التنشئة الاجتماعية.....
50	4.2.2.أساليب تحقيق التنشئة الاجتماعية.....
53	5.2.2.نظريات التنشئة الاجتماعية.....
57	3.2.الضبط الاجتماعي.....
57	1.3.2.تعريف الضبط الاجتماعي وأشكاله.....
63	2.3.2.وسائل الضبط الاجتماعي.....
68	3.3.2.مؤسسات الضبط الاجتماعي.....
72	3.ثقافة وسلوك الشباب ووسائل الإعلام.....
73	1.3.الثقافة.....
73	1.1.3.تعريفات الثقافة.....
78	2.1.3.خصائص الثقافة ومميزاتها.....
79	3.1.3.مستويات الثقافة ومكوناتها.....
81	4.1.3.نظريات الثقافة.....
83	2.3.سلوك الشباب.....
83	1.2.3.تعريف مرحلة الشباب.....
84	2.2.3.سلوك و ثقافة الشباب.....
87	3.2.3.الثقافة الصحيحة للشباب.....
90	3.3.وسائل الإعلام والإعلام الأمني.....
90	1.3.3.الإعلام ووسائله ووظائفه.....
95	2.3.3.الإعلام الأمني وظيفته وغاياته.....
97	3.3.3.الإعلام الأمني و الوقاية من حوادث المرور في الجزائر.....
100	4.3.3.إستراتيجية الإعلام الأمني المروري في الجزائر.....
102	4.حوادث المرور في الجزائر.....
102	1.4.أسباب حوادث المرور في الجزائر.....
102	1.1.4.العامل البشري.....

107.....	2.1.4. عامل المركبة
108.....	3.1.4. عامل الطريق
109.....	4.1.4. القيم الاجتماعية المؤثرة بحوادث المرور
111.....	2.4. واقع حوادث المرور في الجزائر
111.....	1.2.4. لمحة تاريخية عن حركة المرور في الجزائر
113.....	2.2.4. إحصائيات حوادث المرور في الجزائر
124.....	3.2.4. نتائج حوادث المرور على الفرد و المجتمع
127.....	3.4. قانون المرور في الجزائر
127.....	1.3.4. قانون المرور في العالم و الجزائر
129.....	2.3.4. الأحكام المتضمنة لقانون المرور الجزائري 01-14
138.....	3.34. إجراءات قانون 04-16 المعدل و المتمم لقانون 01-14
143.....	5. تحليل بيانات ونتائج الدراسة
143.....	1.5. تحليل البيانات العامة
153.....	2.5. تحليل بيانات الفرضية الأولى
160.....	3.5. تحليل بيانات الفرضية الثانية
167.....	4.5. تحليل بيانات الفرضية الثالثة
181.....	5.5. تحليل بيانات الفرضية الرابعة
190.....	6.5. النتائج العامة للدراسة
199.....	7.5. الإستنتاج العام للدراسة
200.....	خاتمة
201.....	قائمة المراجع

الملاحق

مقدمة

يعيش الفرد مع غيره من البشر، فهو كما وصفه ابن خلدون حيوان اجتماعي عاقل، لذلك فهو يتواصل مع الآخرين عن طريق اللغة و السلوك، والعلاقات الاجتماعية، ويخلق لنفسه نمط حياتي خاص كما أنه يتبنى ثقافة معينة حسب جنسه، سنه، عقيدته و المحيط الذي يحيا فيه، وكذا مستواه الثقافي و التعليمي، ونتيجة لهذا التفاعل تحدث عمليات مختلفة بعضها يرتبط بين الفرد و البيئة الخارجية المحيطة به ومنها ما يتعلق بالفرد و الأفراد الآخرين وأخرى تتعلق بالشخصية ذاتها، وما يدور بها، فالإنسان وحدة اجتماعية نفسية وبدنية (جسمية) مترابطة أو بالأحرى وحدة سوسولوجية وبسيكولوجية وفزيولوجية، لذلك تظهر عنده سلوكات يحاول من خلالها التكيف مع البيئة الاجتماعية التي ينتمي إليها .

كما أن هذا الإنسان يمر في حياته بعدة مراحل عمرية، كل واحد منها لها خصائصها، مميزاتها، ثقافتها الخاص بها وخبراتها، فالطفولة لها مميزتها و المراهقة كذلك، وتختلف عنها مرحلة الشباب و الكهولة و الشيخوخة، فكل هذه المراحل العمرية يمر بها الإنسان تباعا ومن أصعب الفئات العمرية دراسة هي فئة الشباب لما لها من خصائص نفسية و اجتماعية وسلوكات تختلف عن الفئات الأخرى، باعتبارها المرحلة التي تلي مرحلة المراهقة، وتحاول إكمال النضج النفسي و الاجتماعي لذلك اعتبرها المختصون الفترة الأكثر صعوبة في السيرورة الحياتية للإنسان في هذه المرحلة يجد نفسه المراهق المدلل ورجلا في نظر البعض طائشا في نظر الآخرين، لذلك فهو يحاول فرض وجوده وكل حسب طريقته، لذلك تظهر عند الشباب سلوكات معينة، في تصرفاته، حركاته، كلامه، وحتى في طريقة قيادته لسيارته، فالإحصائيات أكدت أن أكبر نسبة لمرتكبي حوادث المرور نجدها عند الشباب، لذلك سنحاول تسليط الضوء على هذا الموضوع من خلال هذه الدراسة، التي سنعرض فيها باب يحتوي على الجانب النظري، وباب يحتوي على الجانب الميداني من الدراسة .

غير أنه قبل الدخول في البابين النظري و الميداني فقد تم عرض الفصل الأول المدخل المنهجي للدراسة الذي احتوى على كل المقاربات المنهجية لأي دراسة سوسيولوجية أما النظري فقد احتوى على ثلاثة فصول :

الفصل الثاني فقد احتوى على الدراسات السابقة عن موضوع حوادث المرور و التنشئة الاجتماعية و الضبط الاجتماعي .

أما الفصل الثالث فقد جاء فيه عرض عن ثقافة وسلوك الشباب ووسائل الإعلام ودور الإعلام الأمني في ظل الظاهرة المدروسة .

أما الفصل الرابع فجاء على شكل عرض لأسباب حوادث المرور ووقوعها في الجزائر عبر عرض بعض الإحصائيات عنها وكذلك تم عرض قانون المرور من خلال بعض المواد من قانون 14-01 و القانون الجديد المعدل و المتمم له 16-04 .

أما الفصل الخامس فجاء في الباب الثاني و هو الجانب الميداني من الدراسة وقد تم عرض وتحليل البيانات العامة و الفرضيات و في الأخير تم استخراج النتائج التي توصلت إليها هذه الدراسة بالإضافة إلى خاتمة الدراسة ، و قائمة المراجع و الملاحق .

الفصل 1

المقاربة المنهجية للدراسة

1.1 أسباب اختيار الموضوع :

لكل موضوع يحظى بالدراسة في أي مجال كان له دوافع وعوامل وأسباب ذاتية خاصة بالباحث، وموضوعية تدفع به إلى دراسة ظاهرة معينة .

1.1.1. الأسباب الذاتية : ككل مواطن جزائري فهذه الظاهرة أثارت قلقي و انتباهي وأثارت

أسبابها فضولي العلمي، كما أنني تعرضت مع عائلتي إلى حادث رغم بساطته إلا أنه نبهني إلى هذه الظاهرة الخطيرة، كما أن حادث 2003/12/18 الذي وقع في الجزائر العاصمة، حيث هوت حافلة نقل جماعي في البحر وخلف الحادث 10 ضحايا أبرياء كانوا متوجهين صباحا إلى العمل و الدراسة، ورواية الناجحين عن استهزاء السائق ولا مبالاته وتسابقه في طريق منحدر في يوم ماطر للوصول إلى المحطة، قصد الربح أدى بي إلى البحث عن ثقافة مثل هذا السائق – المرورية – وهل لها علاقة بالحوادث اليومية مع العلم أن هذا السائق كان شابا.

2.1.1. الأسباب الموضوعية : هذه الظاهرة –حوادث المرور – برزت في الآونة الأخيرة

بروزا مرعبا، حيث أصبح السائق و المشاة عرضة لهذه الحوادث الخطيرة، و الأرقام المخيفة أصبحت تنتشر يوميا في الصحف الوطنية وتذاع عبر وسائل الإعلام حتى أصبحت هذه الظاهرة تنعت بإرهاب الطرقات لشدة ما تحصد من أرواح لما أن المرتبة التي تحتلها الجزائر في عدد الحوادث تثير النظر بموضوعية إلى الظاهرة، حيث تصنف الجزائر في المرتبة الرابعة عالميا في

عدد الحوادث و الضحايا بعد الولايات المتحدة وإسبانيا وفرنسا والأولى في دول المغرب العربي و الوطن العربي ككل .

- كما أنه من الأسباب الموضوعية كذلك ،قلة الدراسات حول أسباب الظاهرة واقتصار الدراسات الموجودة على الإحصائيات و الأرقام المسجلة لكل سنة وجود دراسات سوسولوجيا للظاهرة ، و البحث عن أسبابها ،لأنه لا بد أن تدرس الظاهرة بطريقة علمية- سوسولوجية - للوصول إلى العلل التي تؤدي إلى مثل هذه الظواهر ،وكذلك البحث في سلوك الفرد باعتباره المتسبب في الظاهرة الخطيرة ،خاصة الشباب منهم لأنهم الفئة الأكثر تعرضا وتسببا في حوادث المرور .

2.1. أهداف الدراسة :

لما أن الجزائر من الدول التي تحتل الصدارة في إحصائيات حوادث المرور ،ومن حيث الخسائر المادية و البشرية ،رغم الإجراءات و التحذيرات ،إلا أن الظاهرة في تزايد مستمر ،فلا السائق ولا الراكب ولا المشاة يسلم منها ،وعنصر الشباب الذي أصبح في الآونة الأخيرة الفئة التي أخذت حصة الأسد في عدد الضحايا و المتسببين في الحوادث لذلك أحاول الوقوف على ثقافة هذه الفئة ومعرفة سلوكياتهم وأفكارهم التي تكون ثقافتهم المرورية ،فكيف يرى الشباب قانون المرور أو المسؤولية أثناء القيادة ،هل هم مقتنعون بتكوينهم أو المسؤولية أثناء القيادة و القيادة ،فهل الشاب يتحمل مسؤوليته أمام القانون وأمام الآخرين ،وكذلك معرفة اتجاه التفكير عند الشباب السائقين باعتبار بروز عوامل نفسية ،تكنولوجية ،ثقافية ،إعلامية وما مدى تأثير الشباب بها وتلك الذهنيات التي أصبحت تؤثر على ثقافة الفرد في مجالاته الحياتية اليومية وتعامله مع الآخرين .

كذلك من أهداف الدراسة :

- إثراء المكتبة بدراسة في مجال الثقافة المرورية لدى الشباب وحوادث المرور .
- الخروج عن الدراسات الروتينية التي تعتمد على نتائج مسبقة و إحصائيات دون البحث و التطرق للأسباب وعللة هذه الظاهرة .
- لفت انتباه الطلبة إلى مثل هذه المواضيع ،وتناول دراستها ، خاصة الظواهر الراهنة القليلة الدراسة السوسولوجية .
- الوصول إلى نتائج تخدم الباحثين و البحث العلمي .

3.1.الإشكالية :

تكمن أهمية علم الاجتماع في دراسة المشكلات و الظواهر المتعلقة بالمجتمع بهدف الوصول إلى علل وأسباب هذه المشكلات ،وكشف الوسائل الملائمة لمعالجتها ،أو التقليل من حدتها وقد ترتبط هذه الظواهر بالجوانب الفكرية ، الثقافية ، السلوكية ، النفسية وغير ذلك ،فمع التطور المستمر في المجال التكنولوجي ،برزت عدة ظواهر وآفات اجتماعية جديدة لم تكن من قبل ،فلا بد على عالم الاجتماع أن يتبصر فيها ويأخذها بعين الاعتبار ، و بتمحيصها ليدرسها دراسة سوسيولوجية .

فمن الظواهر التي برزت في العالم ،ظاهرة حوادث المرور التي أصبحت الشغل الشاغل للعام والخاص ،وقد تفشت في جميع أنحاء العالم الغنية و الفقيرة منها ،العربية أو الغربية . فهي تحصد الكثير من الأرواح حتى أصبحت تنعت بإرهاب الطرقات لشدة الخسائر وهولها .
" وكان أول حادث مرور تعرض له الإنسان في إنجلترا في أواخر القرن التاسع عشر وبالضبط سنة 1896، حيث سجل مقتل شخصين ،و الحادث الثاني كان في الولايات المتحدة الأمريكية سنة 1899 " [1] ص 11 ،ومنذ ذلك التاريخ لم تتوقف حتى أصبحت في أيامنا هذه تعد بالملايين ،"إذ تشير إحصائيات حوادث المرور ،حسب تقرير المنظمة العالمية للصحة أن العالم يخسر سنويا ما لا يقل عن 700 ألف قتيل 20 مليون جريح بسبب حوادث السير" [2] ص 46:

فهذه المشكلة تبرز في الدول النامية كما في الدول الأخرى ، فقد أصبحت حوادث الطرق مشكلة اجتماعية متزايدة النمو، خاصة وأنها تحصد أرواح صغار السن من الشباب ، الذين يكونون حجر الأساس لدفع التنمية في هذه البلدان ،ونلاحظ أن هذه الحوادث تنجر من سلوكيات و اختراقات لقانون المرور ،وتعتبر الجزائر من بين دول العالم التي تعاني من هذه الظاهرة ،فما تشاهده يوميا ونسمعه ونتصفحه عبر وسائل الإعلام حول حوادث المرور يثير التساؤل عن أسباب تلك الحوادث خاصة وأن جل الحوادث ناتجة عن التقصير البشري ، فتلك الإحصائيات المرعبة من الضحايا و الخسائر المادية تزداد يوميا و سنويا .

حيث أثبتت " إحصائيات حوادث السير -المرور- لسنة 2003، 23227 حادث مرور على المستوى الوطني خلف 4343 قتيل و 63699 جريح، بيد أنه في سنة 2002 سجل 21729 حادث مرور" [3] فقد ارتفع عدد الحوادث و الجرحى و القتلى وهذا ما أكدت عليه إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق " كما أن هذه الحوادث تكلف خسارة 1,5 % إلى 2 % تقريبا من الدخل الوطني الجزائري " [4] وهذه المبالغ الطائلة تنجر من الخسائر المادية التي تخلفها الحوادث و المجال العلاجي للضحايا في المستشفيات ومراكز التأهيل ، كما تتسبب في القتل و الإعاقة في كل سنة من صغار -أطفال -وشباب وكبار ، مما ينتج عنه مضاعفات نفسية و اجتماعية خطيرة تنعكس سلبا على الفرد و المجتمع .

وقد أرجعت بعض الدراسات نسبة 87% من مجمل حوادث المرور إلى العامل البشري، كما تظهر من جهة أخرى ضحايا حوادث المرور و المرتكبين لها تتراوح أعمارهم ما بين 18 و34 سنة وأنه 23 % تسبب فيها شباب أعمارهم بين 18 و 24 سنة، فمن خلال هذه المعطيات تتبادر لنا أن فئة الشباب هي الأكثر ارتكابا و عرضة لمثل هذه الحوادث ، والمعروف أن هذا السن تكثر فيه الحيوية و النشاط وحب المغامرة و تبلور الشخصية، كما تبرز لدى الفرد ثقافة معينة يتبناها ويتعامل بها، وتظهر هذه الثقافة من خلال سلوكياته اليومية إيجابيا أو سلبيا .

فمن الملاحظ في الآونة الأخيرة تنافس الشباب على استخراج رخصة السياقة و اقتناء السيارة و السياقة دون السن القانوني و بروز بعض السلوكات كالسياقة دون رخصة و رغم خطورة الأمر إلا أنهم يعتبرونه أمرا عاديا حتى وإن اعتدى عن القانون و حقوق الآخرين و هذا يدعونا ويدفعنا إلى طرح السؤال التالي :

- هل لضعف الثقافة المرورية لدى الشباب سبب في تفشي ظاهرة حوادث المرور ؟
- لأن السياقة ثقافة وسلوك ومن هنا يتبادر لنا تساؤلات أخرى تصب في الموضوع .
- هل مدارس التكوين وتعليم السياقة لا تقوم بدورها في تكوين السائقين؟
- هل عامل السن له دور في بروز ظاهرة حوادث المرور عند الشباب ؟
- هل تعمل وسائل الإعلام على توعية السائقين وتحذيرهم من مخاطر القيادة ؟

4.1. الفرضيات :

- 1- نوعية التكوين الذي تقدمه مدارس السياقة له علاقة عميقة بحوادث المرور عند السائقين الشباب .
- 2- زيادة حوادث المرور راجع إلى عدم قيام وسائل الإعلام بنشر ثقافة مرورية عند السائقين الشباب .
- 3- يلعب عامل السن و النمط الثقافي دورا حاسما في تفشي ظاهرة حوادث المرور عند السائقين الشباب .
- 4- غياب الهيئات الردعية تؤثر سلبا في طريقة السياقة لدى الشاب.

5.1. تحديد المفاهيم :

1.5.1. الثقافة : " اهتم بها علماء الأنثروبولوجيا الاجتماعية من أمثال مارجریت ميد MARGARED MEAD و رث بدركت RUTH BENDICT الذين درسوا المجتمعات البدائية – أو الحضارات البدائية -، ووضحت دراستهم أن الطبيعة الإنسانية تتغير كثيرا تبعا لتغير الظروف الحضارية، وتبعا لاختلاف الثقافات تختلف المعايير و القيم فالاتجاه الذي يعد سويا مقبولا اجتماعيا في إطار ثقافة معينة، قد يكون شذوذا في ثقافة أخرى " [5] ص 147.

" فالثقافة وحدة متكاملة من المعلومات و الأفكار و المعتقدات وطرق التفكير و التعبير و الترويج ، و يكتسبها الفرد عن طريق الاتصال و التفاعل الاجتماعي لا عن طريق الوراثة " [6] ص 34.

إن الثقافة حسب بعض العلماء : " هي طريقة الوجود الإنساني، التي لا معنى لها خارج ما يبدهه البشر، وخارج العلاقات التي يقومونها فيما بينهم، وتحدد بالتالي سلوكهم وردود أفعالهم ونشاطهم وأهدافهم " [7] ص 228.

- إن الثقافة حسب كروبير A.KROEBER وكلاكهون C.KLUCHON: " تتألف من أنماط مستمرة أو ظواهر للسلوك المكتسب و المنقول عن طريق الرموز، فعلا عن الإنجازات المتميزة للجماعات الإنسانية ويتضمن ذلك الأشياء المصنوعة ويتكون جوهر الثقافة من أفكار تقليدية، وكافة القيم المتصلة بها، أما الأنساق الثقافية، فتعتبر نتائج السلوك من ناحية وتمثل الشروط الضرورية من ناحية أخرى " [8] ص 110.

- " فالإنسان يحيا في عالم رمزي يخلقه هو. كل حقيقة تكون بالنسبة له رمزية فالأحكام

و التقييمات و المدركات تكون كلها نسبية مع النظام الثقافي الذي ينتمي إليه ، و يعتقد هرسكو فينش HERESKOVIS ،الذي يستبعد بأمانة كاسيرير CASSIERIR حول هذه النقطة ،أن الثقافة هي قياس كل الأشياء ،كما أن كل (حقيقة واقعية) يتم إدراكها عبر نظام ثقافي معين " [9] ص229.

- التعريف الإجرائي للثقافة : هي كل الخبرات و المعلومات و المهارات التي يكتسبها الفرد ويتعامل بها في مجال ما ،فلكل مجال ثقافته وطريقة تفاعل وتعامل ، كما أن الثقافة تختلف من مجتمع لآخر ومن فرد لآخر ، و الثقافة السلوك الملازم لمجال ما ،ويبرز من خلال الأفكار و التعامل و التعبير .

2.5.1. الحادث: يعرفه تشارنس CHERNES بأنه " عبارة عن ظهور واقعة مخططة في سلسلة من الوقائع المخططة و المراقبة. كما أورد محمود عباس عوض الحادث على أنه ما يحدث دون أن يكون متوقع الحدوث مما ينجم عنه ضرر للناس أو لأشياء" [10] ص255. و الحادث حسب المنظمة العالمية للصحة - OMS- "هو حادث مستقل عن الإرادة الإنسانية تنتج عنه قوة خارجية مؤثرة و الذي يظهر على شكل ضرر جسدي أو عقلي" [1] ص11 كما أن هناك أنواع من الحوادث :

الحادث الجسدي : هو كل اصطدام وقع في طريق عمومي وكانت مركبة على الأقل متورطة فيه ،وخلف على الأقل ضحية " [11] ص133.

الحادث المادي: هو " الحادث الذي ينجم عنه خسائر مادية فقط ولا يتسبب في جروح و لا وفاة لمستعملي الطريق ، و لا يترتب عنه سوى مسؤولية مدنية فقط " [12] ص8.

حادث المرور: حسب المنظمة العالمية للصحة - OMS- " كل حادث يقع في طريق مفتوح للسير يكون على الأقل ،مركبا في حالة سير متورطا فيه و الذي يخلف خسائر جسدية أو مادية " [13]

" حادث المرور كل حادث لم يؤدي إلى وجود قتلى ،لكن أوجب عدة أشخاص أصيبوا بجروح " [14] ص1.

ويعتبر حادث المرور " كل حادث وقع في الطريق المفتوح للسير ،وكانت سيارة سبب فيه وخلف خسائر بشرية " [15] ص24.

حادث المرور من منظور آخر " هو كل ما يحدث للمركبة أو من فيها من أي طرف من الأطراف المشتركة في الحادث، وينتج عنه إزهاق الأرواح، أو خسائر في الممتلكات أو إصابة الأجسام " [16] ص24.

- التعريف الإجرائي : الحادث هو كل ضرر يحدث فجأة دون التوقع له، لشخص أو آلة أو منزل ويتسبب في خسائر مادية أو بشرية، وينتج عن التهاون أو نقص الحرص أو عدم توفر الأمان .
- وحادث المرور هو حادث يقع في الطريق بسبب مركبة فينتسبب بخسائر مادية أو جسمية لراكبها أو لأشخاص آخرين .

3.5.1. التكوين للسياسة : التكوين هو تدريب على مهارة ما حيث يعرفه عبد الرحمان عيسوي " التدريب المهني يقصد به إعداد الفرد لمدة معينة بقصد رفع مستوى كفاءته الإنتاجية وإكسابه كما أنه نوع من التعلم واكتساب المهارات و الخبرات و المعارف المختلفة لمهنة معينة " [10] ص57.

تعريف التدريب في مجال السياسة : " هو عملية هادفة موجهة لتنمية أو تحسين قدرات السائق ومعارفه واتجاهاته نحو قوانين المرور من أجل سد الاحتياجات المتعلقة بهذه المهنة وخدماتها مع الحفاظ على سلامته وسلامة الآخرين و الطريق [17] ص48.

- التعريف الإجرائي : التكوين هو عملية اكتساب الفرد لمهارة القيادة و التحكم في السيارة ومعرفة القوانين لتفادي الوقوع في حوادث أو أخطاء .

4.5.1. مدرب السياسة : " إن مدرب السياسة هو أحد الأشخاص يمتحن التعليم، ويقوم بذلك بواسطة عربة مهيئة لهذا الغرض " [18] ص110.

- التعريف الإجرائي : مدرب السياسة هو شخص مؤهل قانونيا، يمارس مهنة تعليم الأشخاص كيفية السياسة وقوانينها بالممارسة و التدريب .

5.5.1. الإعلام : " هو العمليات التي تترتب عليها نشر معلومات وأخبار معينة ، قوم على أساس من الصدق و الصراحة واحترام الجماهير وتكوين الرأي العام عن طريق تنويره " [19] ص106.

ويعرف كذلك : " بأنه عملية نشر وتقديم معلومات صحيحة وحقائق واضحة وأخبار صادقة ومعلومات دقيقة ووقائع محددة ،وأفكار منظمة للجماهير ،مع ذكر مصادرها خدمة للصالح العام ،ويهدف الإعلام إلى النمو و اليقظة و التوافق الثقافي و الحضاري و الارتقاء بمستوى الرأي العام بتثويره وتنقيفه،وهكذا فالإعلام عملية يترتب عليها تأثير فعلي في سلوك الفرد و الجماعة " [5] ص106. ويتم الإعلام وفق وسائل تسمى وسائل الإعلام " التي يتم من خلالها نشر الأخبار و الأفكار و المعارف و التصورات أهمها الراديو الصحافة و التلفزيون و السينما(سابقا المسرح) [20] ص225.

التعريف الإجرائي : الإعلام هو عملية نقل معلومات معينة للجماهير عبر وسائل بصرية أو سمعية أو مقروءة ،تسمى وسائل الإعلام ،وتهدف إلى إيصال الأخبار و المعلومات إلى الجماهير دون تحريف أو تزيف .

6.5.1. الشباب : مرحلة عمرية في حياة الفرد فقد عرفت على أنها مرحلة الرشد و النضج " أما هيئة الأمم المتحدة UN فتعرف المصطلح بأنه العمر الذي يتناول الفترة بين 18 و 25 سنة ،بينما ترى بعض الهيئات العالمية المعنية بالشباب ،بأنها الفترة التي تمتد من المراهقة إلى الثلاثين ، وبما أن تعريف الفئة العمرية للشباب خاضع لمتغيرات ثقافية واجتماعية وحضارية وتربوية وسياسية ، يتصف بها مجتمع بما يميزه عن مجتمع آخر ، فإنه لا بد أن نقر بأن الفئة العمرية للشباب تختلف نسبيا من مجتمع لآخر ، بل ومن ثقافة فرعية إلى ثقافة فرعية أخرى داخل المجتمع الواحد ، ولهذا لا بد من اللجوء إلى تعريف عملي إجرائي " [21] ص38.

- التعريف الإجرائي : بما أن الدراسة تعني بحوادث المرور عند الشباب فإن حسب الإحصائيات المقدمة من طرف الهيئات فإن 87 % من مرتكبي حوادث المرور تتراوح أعمارهم ما بين 18 و 35 سنة لذلك فهذه الفئة هي المعنية بالدراسة فهي إذن فئة الشباب حسب موضوع الدراسة .

7.5.1 النمط الثقافي : يرى بعض المهتمين بالثقافة أن أفضل تحديد للنمط الثقافي هو ذلك الذي قدمه عالم الأنثروبولوجيا أدوارد ساپير SAPER حينما عرفه بأنه " أسلوب تعميمي للسلوك يتعلق بالمجتمع أكثر مما يتعلق بالفرد " [22] ص243.

ويشير المصطلح أيضا أنه " أسلوب معين من أساليب السلوك يمثل جزءا من ثقافة معينة ،إلا أن الأنماط الثقافية ليست جميعا من نوع واحد ،فعادة ما تتضمن الثقافة نمطين رئيسيين من أنماط السلوك هي : الأنماط المثالية و الأنماط السلوكية :الواقعية

فالأنماط المثالية قد عرفها " كلولهنون" فإنها كل ما ينبغي أن الامتثال الكامل لمعايير السلوك التي تحددها ثقافتهم ،أما الأنماط السلوكية "الواقعية" فتقوم على ملاحظة ما يمارسه الناس فعلا في موقف معينة

" فإذا كانت الثقافة تتكون من النظم الاجتماعية كالنظام الاقتصادي و الديني و الأسري و السياسي فإن كل نظام من هذه الأنظمة يتكون هو الآخر من أنماط "[23] ص243.

التعريف الإجرائي: النمط الثقافي هو ذلك السلوك الذي ينتهجه المجتمع في مجال معين ليكون ثقافته الخاصة به .

فالثقافة المرورية هو السلوك الذي يسير وفقه الفرد ،سواء كان سائقا أو راجلا دون المساس بالقانون أو بسلامته وسلامة الآخرين .

6.1. الاقتراب النظري

نقوم بالمقاربة النظرية للاقتراب من طبيعة الموضوع، حيث أن طبيعة الموضوع هي التي تحد نوع الإطار المرجعي الذي يندرج ضمنه موضوع الدراسة ويدخل هذا البحث في إطار نظرية التغير الاجتماعي .

إن نظرية التغير تحدث في كل محل وفي كل وقت ، فالتغيير يمثل الاختلافات التي تطرأ على ظاهرة اجتماعية خلال فترة زمنية معينة ، والتي يمكن ملاحظتها وتقديرها ، وهي تحدث بعوامل خارجية وداخلية مثل الاكتشاف التكنولوجي ،انتشار الثقافة .

وقد عرف جينز برج التغير الاجتماعي بأنه " التغير الذي يحدث في طبيعة البناء الاجتماعي مثل زيادة أو قلة بحجم المجتمع أو في النظم أو الأجهزة الاجتماعية كما يشمل التغيرات في المعتقدات و المواقف " [24] ص45 .

وعليه يمكن القول " إن التغير على مستوى المجتمع الذي نقصده إنما نعني قضية محددة هنا وهي تحول المجتمع من التقليد إلى العصرية أو تخليه بمعنى آخر عن المعايير التقليدية " [25] ص145 .

كما يبرز لدينا كذلك نظرية الفعل الاجتماعي حيث ينظر إلى البشر على اعتبارهم يقومون بالاختيار أو المفاضلة بين أهداف مختلفة ووسائل تحقيق تلك الأهداف .

ويرى بارسونز " أن النظرية الطوعية للفعل" بحيث ينظر أن البشر على اعتبار أنهم يقومون بالاختيار و المفاضلة " [26] ص69 ، فالإنسان هو الفاعل الذي يؤثر ويتأثر في المجتمع بسلوكه ومعتقداته ، فمن بين الأعمال التي أثرت في نظرية الفعل الاجتماعي مناقشات ماكس فيبر M.Weber و كارمانهايم وروبرت ماكيفر " حيث ينظر إلى الفعل الاجتماعي بوصفه الوحدة الرئيسية للبحث ، ويكتسب هذا الفعل صفة اجتماعية حينما يتوفر القصد في توجيه سلوك الفاعل أو مجموعة فاعلين ومعنى ذلك أن التفاعل هو السياق الذي تنمو فيه الشخصية "[8] ص81. " فالسلوك الاجتماعي يشير إلى أعمال فرد واحد في علاقته بالآخرين ، فرادى أو مجتمعين في نطاق مجاله السلوكي الخاص به " [27] ص121.

إذن فالفعل يبرز من خلال السلوك الاجتماعي ، فالظاهرة التي أنا بصدد دراستها تبرز من خلال السلوك و الفعل ، فعلم النفس الاجتماعي يبر لنا مثل هذه السلوكات ويفسرها . فمن خلال ما تطرقنا إليه فإن النظريات المعتمدة التغيير الاجتماعي ، باعتبار الظاهرة تغيرت فلم تكن بهذه النسبة أو الذهنية في السابق ، كذلك السلوك الاجتماعي الذي يبرز مدى تفاعل الفرد في مجتمعه .

فمثلا بعض الذهنيات المترسخة في أفكار البعض تؤدي إلى ارتكاب و القيام بسلوك معين كما تختلف السلوكات من منطقة لأخرى .

ومن خلال كل ذلك فإن تلك الأطر النظرية تخدم طبيعة الموضوع .

فكذلك التغيير نلاحظ في المعتقدات و المواقف على المستوى الثقافي و التغيير التكنولوجي فالسيارة قديما كانت ذات سرعة محدودة أما الآن فإنها أصبحت تنافس الزمن يريد السائق من خلالها اختصار المسافة بالسرعة على حساب حياته أو دون مراعاة الآخرين ، كذلك التغيير في الأنماط الثقافية و الحياتية .

وبما أن الفرد في تفاعل مستمر مع غيره و التفاعل هو التأثير المتبادل بين سلوك الأفراد و الجماعات من خلال عملية الاتصال و التصور البسيط للتفاعل الاجتماعي يقصد به ما ينبع عن الطبيعة البشرية من تأثير بين القوى الاجتماعية و الثقافة ذاتها ، فهي نتائج للتفاعل الاجتماعي إذا فالسائق يكسب ثقافته المرورية من خلال تفاعله مع الآخرين ، حيث أن الفرد يؤثر ويتأثر ، يكسب ويكتسب ، كما أن الطبيعة البشرية قد تولد لدى الفرد سلوكا واتجاها وموقفا وفعلا اجتماعيا معين .

فالفعل الاجتماعي أهم اتجاه تفرع عن السلوك الاجتماعي الذي لابد أن يوجه نحو معايير اجتماعية بطريقة مقصودة تتحكم فيه معايير الجماعة أو القيم الاجتماعية ، فالسلوك الاجتماعي سلوك شخص أو مجموعة أشخاص يحدث استجابة لسلوك أشخاص آخرين دون أن يكون لهؤلاء الأشخاص وجود فيزيقي ، وهذا يعني أن الشخص يستجيب في ضوء توقعه لسلوك الآخرين ، إذن فالسلوك الاجتماعي برغم أنه يمثل استجابة لأشخاص أو جماعة أخرى فإنه قد لا يشمل على الوجود الفيزيقي لأكثر من شخص واحد .

كما أن للتفاعل الاجتماعي تعريفات كثيرة من بينها :

تعريف سوانسون : فيعرفه على أنه " العملية التي يرتبط بها أعضاء المجتمع بعضهم ببعض عقليا ودافعيا في الرغبات والحاجات و الوسائل و الغايات " [6] ص 34 .

ويعرفه سعد جلال بأنه " علاقة متبادلة بين فردين أو أكثر ، يتوقف سلوك أحدهما على سلوك الآخر كفردين ، أو يتوقف سلوك كل منهم على سلوك الآخرين ، إذا كانوا أكثر ، و التفاعل الاجتماعي عملية اتصال تؤدي إلى التأثير في أفعال الغير ووجهات نظرهم ، وهو قائم في عالم الإنسان و الحيوان " [28] ص 175 .

وفيما يتعلق بتأثير الثقافة على الفرد " فإن هذا التأثير يتحدد بالبناء البيولوجي للفرد ، فتأثير الثقافة على الفرد ككائن حي - عضوي- إذا كان صغير ليس كتأثيرها على البالغ و الذي وصل لدرجة عالية من النضج ، ويتضح ذلك بشكل كبير في اختلاف الدور الذي تسنده الثقافة لكل منها ووفق لذلك ، فإن الفرد لا يتعرض لكل الأحداث و المواقف و العمليات المنظمة في النظام الثقافي بل يخير نواحي معينة منتقاة من هذا النظام " [6] ص 35

فطريقة دراسة الثقافة القومية قد استخدمها الأنثروبولوجيين و الأطباء العقليين و المحللون النفسيون ، في هذا النوع من الدراسات يقوم الأنثروبولوجيون بتطبيق طريقتهم المتبعة في دراسة المجتمعات البدائية أما الأطباء العقليون فيقومون بتشخيص الاضطرابات لدى الحالات الفردية و تطبيق ما يتوصلون إليه من خلال ذلك على الجماعات .

أما المحللون النفسانيون فيقومون بتطبيق الطريقة النفسية على المجتمعات بالرجوع إلى وسائل التدريب ، ويرى المحللون النفسانيون أنه عند دراسة الثقافة لابد من ملاحظتها لمدة طويلة و الثقافة يستدل على وجودها من الانتظام الملاحظ في سلوك الأفراد ، وقد تتبلور من خلال الاتجاه الذي يقصد به كما يحدده جوردون GORDON ALLPORT " حالة من

الاستعداد العقلي و العصبي التي تنظم أو تتكون من خلال التجربة و الخبرة التي تسبب تأثيرا موجها أو دينامكيا على استجابات الفرد لكل الموضوعات و المواقف التي ترتبط بهذا الاتجاه " ويقول عنه بوجاردوس BOGARDUS أنه " نزعة نحو أو ضد بعض العوامل البيئية التي تصبح هذه النزعة قيمة إيجابية أو سلبية " و الواقع إن الاتجاه هو الذي يحدد استجابة الفرد لمثيرات البيئة الخارجية ، فالإتجاه يكمن وراء السلوك أو الاستجابة التي نلاحظها " [29] ص 144 .

ويتكون الإتجاه من خلال :

"- الخبرات المتصلة بتربية الأطفال .

- الإتصال بالأفراد الآخرين أو الجماعات الأخرى الرسمية و الغير رسمية .

- الثقافة العامة السائدة في المجتمع الذي يعيش فيه ، وما يحتوي عليه من عادات و تقاليد و قيم و فلسفات و أعراف و معايير " [29] ص 146 .

ومن كل هذا يتجلى لنا أن الإنسان وليد بيئته وهو الذي يخلق لنفسه مواقف واتجاهات نحو ما يصادفه في المجتمع ويحولها إلى سلوكيات و ثقافة يتعامل به مع الآخرين .

7.1. المناهج المستخدمة في الدراسة

1.7.1. المنهج : " هو مجموعة من الإجراءات و الطرق الدقيقة المتبناة من أجل الوصول إلى نتيجة " ¹ ، فهو مجموعة من القواعد التي يتم وضعها بقصد الوصول إلى الحقيقة العلمية ، وبمعنى آخر يشير إلى " أسلوب التفكير المنظم و الكيفية التي يصل لها إلى هدفه ، أي دراسة الظاهرة المعينة " [31] ص 73 .

وتختلف المناهج المطبقة في الدراسات حسب الموضوع والأهداف التي ترمي إليها أي دراسة علمية أو سوسولوجية ، وقد اعتمدت في هذه الدراسة على المناهج التالية :

1- المنهج الوصفي التحليلي : " يعتمد هذا المنهج على وصف الظاهرة كما هي وصفا دقيقا بالإضافة إلى التعبير عن الظاهرة المدروسة سواء كميًا أو كفيًا ، حيث يهتم بتجميع الشواهد من الظروف السائدة فعلا بغرض الوصول إلى استنتاجات تساهم في فهم الواقع وتحقيق أهداف الدراسة " [32] ص 129 .

لذلك فإن هذا المنهج يزود الباحث بالمعطيات المدروسة وتسهل عليه فهم الظاهرة بوصفها من جميع جوانبها بدقة متناهية للوصول إلى لب المشكلة وهنا تكمن أهميته الخاصة في البحث السوسولوجي .

2- المنهج الإحصائي : إن هذا النوع من المناهج يهدف إلى التحليل الكمي للظاهرة المتناولة و المدروسة ، فهو يكشف عن العلاقة الموجودة بين المتغيرات لاختبار فرضيات الدراسة ، حتى يكون لها صفة علمية ، ويتم ذلك من خلال التعامل مع الأرقام و النسب، لتفادي الأحكام الذاتية عن أي ظاهرة اجتماعية ، كما يساعد هذا المنهج في جمع البيانات الكيفية و الكمية حول الموضوع المدروس وترجمتها إلى أرقام ، وهذا المنهج حسب ريمون بودون " يمكننا تحديد التحقيقات الكمية التي تسمح بجمع المعلومات المتشابهة من عنصر آخر بين مجموعة العناصر ، فيما تسمح هذه التشابهية بين المعلومات القيام بالإحصائيات وتشكيل أهم التحليل الكمي للمعطيات " [33] ص77. فكما سبق الذكر فهو ترجمة المعطيات إلى أرقام ونسب لتحديد العلاقات بين المتغيرات

8.1. التقنيات المستخدمة في الدراسة

1- تحتاج أي دراسة ميدانية إلى جملة من التقنيات حتى يتم الإلمام بجميع معطيات وعناصر الموضوع ، وقد وظفت في البحث تقنية جمع المعطيات .

2- الاستمارة : وتشمل الاستمارة الخاصة بهذا البحث 48 سؤال مقسمين إلى خمس محاور، كل محور يحمل عناصر وأسئلة خاصة بموضوع الدراسة فكانت الأسئلة بنوعها مغلقة ومفتوحة وذلك حسب أهداف الفرضية كما أن توزعت الأسئلة الخاصة بالاستمارة إلى المحاور التالية :

1- محور البيانات العامة

2- محور الفرضية الأولى : الخاصة بالتكوين للسياقة .

3- محور الفرضية الثانية : الخاصة بدور وسائل الإعلام في نشر ثقافة مرورية .

4- محور الفرضية الثالثة : الخاص بثقافة السائق المرورية .

5- محور الفرضية الرابعة :الخاص بدور الهيئات الرديعية في الحد نمن ظاهرة حوادث

المرور .

3- تقنيات تحليل البيانات

لقد وظفت في هذه الدراسة عدة تقنيات كمية وكيفية لمعالجة معطيات البحث منها :

- 1- النسب المئوية : حساب تكرارات المعطيات وحساب النسبة المئوية .
- 2- التعليق و التفسير : أي تحليل النسب المئوية المتوصل إليها و التعليق عليها وربط النتائج بالأسباب الاجتماعية و النفسية و الثقافية .
- 4- تقنيات عرض البيانات

وهي التقنيات التي يتم بها عرض المعطيات المتوصل إليها من الاستمارة الموزعة على جميع أفراد العينة .

وقد وظفت في هذه الدراسة تقنية الجداول البسيطة و المركبة .

- الجداول البسيطة : وهي التي تقوم على متغير واحد

- الجداول المركبة : هي التي تعتمد على متغيرين فأكثر ، وتهدف من ورائها الربط بين مختلف المتغيرات الخاصة بالدراسة .

9.1. مجالات الدراسة

1.9.1. المجال الزمني

1- أول مرحلة يمر بها أي باحث لإجراء بحثه هي مرحلة الإعداد و التحضير و الاطلاع وتم من خلالها الاطلاع على المراجع و الوثائق و الكتب المتعلقة بموضوع الدراسة ، ثم تم تحديد خطة للبحث وكذا تحديد الجانب النظري من الدراسة .

2- مرحلة إعداد وتشكيل الاستمارة وقد مرت بمرحلتين حيث وزعت في الفترة الممتدة ما بين 10 و 30 جانفي 2006 الاستمارة التجريبية على بعض الأشخاص بجامعة سعد دحلب من طلبة وأساتذة وعمال ، وبعض الأشخاص خارج الجامعة لمعرفة مدى استيعاب الأفراد للأسئلة خاصة مع فارق المستوى التعليمي ، ثم عدلت أسئلة الاستمارة ، بحذف بعض الأسئلة وإضافة أسئلة أخرى وضبطها لتكون الاستمارة النهائية

وقد وزعت الاستمارة في الفترة الممتدة ما بين مارس وماي 2006 على أفراد العينة المدروسة ، وقد احتوت الاستمارة على أسئلة مغلقة ومفتوحة وحاولت تبسيط الأسئلة لتجنب الغموض ، لأنه

في توزيع الاستمارة على أفراد العينة لم يراعى المستوى التعليمي ، و المهني و الثقافي مع العلم أن عدم وجود إحصائيات رسمية حول أفراد العينة المدروسة بصورة مفصلة ، كان سببا في استغراق كل هذا الوقت .

2.9.1. المجال المكاني

تقع ولاية البليدة في الجزء الشمالي من الجزائر ، حيث تتربع على 1478,62 كلم 2 ، يحدها من الشمال ولاية الجزائر ، من الجنوب ولاية المدية ، من الشمال الشرقي ولاية بومرداس ، من الجنوب الشرقي ولاية البويرة أما من الشمال الغربي فتحدها ولاية تيبازة ومن الجنوب الغربي ولاية عين الدفلى .

تحتوي ولاية البليدة على 924088 نسمة موزعين على تراب الولاية المقسمة إداريا إلى 10 دوائر و 25 بلدية ، 17 منها يقطن بها أكثر من 20.000 نسمة ، كما أن هناك 60 تجمع سكاني فرعي موزع عبر ترابها .

كما أن عدد سكانها التي تتراوح أعمارهم ما بين 15 و 50 سنة حوالي 499793 نسمة ، لذلك يعتبر سكانها الأكثر نشاطا بالنظر إلى عامل السن فهو مجتمع شبابي كغيره من مناطق الجزائر . و الولاية تحتوي على أحسن سهل في شمال إفريقيا ، وهو سهل المتيجة، يرتفع بـ 1,600 م عن سطح البحر ، كما أنها تحتوي على نوعين من التضاريس فمع وجود منحدرات ضعيفة هناك انحدارات قوية تتراوح ما بين 200 إلى 600 متر و الولاية تمتاز بمناخ معتدل يتراوح معدله ما بين 11,5° شتاء و 33° صيفا أما نسبة الأمطار فتقدر بـ 600 مم سنويا .

وتحتوي ولاية البليدة على شبكة طرقات معتبرة تقدر 1256,481 كلم منها 955,971 كلم معبدة و 300,610 كلم غير معبدة ، مقسمة على طرقات وطنية تقدر بـ 253,1 كلم معبدة و 6 كلم غير معبدة أما الطرق الولائية فتقدر بحوالي 296,385 كلم كلها معبدة أما 701,096 كلم في طرق بلدية وفرعية منها 406,486 كلم معبدة و 294,61 كلم غير معبدة أما 30 كلم فهي طريق سريع .

وتعتبر مدن البليدة أكبر المدن من حيث شبكة الطرقات بحوالي 62,043 كلم كلها معبدة ، وبما أن ولاية البليدة همزة وصل بين الولايات و المدن الساحلية و المدن الداخلية ، فهي ذات حركة مرور دائمة وكثيفة لما تحتويه من طرق وطنية ولأئية هامة تمر من خلال مدنها وبلدياتها ،

ومن أهم الطرق الوطنية التي تمر بها الطريق الوطني رقم 1 ورقم 4 ورقم 8 ، رقم 29 ، رقم 37 ، رقم 64 ، رقم 67 ، ورقم 69 لذلك فولاية البليدة ذات موقع إستراتيجي هام، وحركة مرور دائمة .

10.1. العينة

1.10.1. تعريف العينة

إن لكل دراسة أو بحث لموضوع ما مجتمع لا بد أن يدرس لمعرفة، وتكوين فكرة عنه، وهذا المجتمع يسمى المجتمع الأم ولا بد من أن تأخذ عينه تختار لتعبر عن المجتمع الكلي أو المصدر وفق طريقة معينة و العينة " هي مجموعة من الأفراد، أي ذلك الجزء من مجتمع البحث الذي سنجع من خلاله المعطيات " [30] ص 301.

" فالعينة تمثل المجتمع الأصلي وتحقق أغراض البحث ، وتعني الباحث عن مشقات دراسة المجتمع الأصلي " [34] ص 114. فالعينة جزء من المجتمع الأصلي الخاص بالدراسة . وفي هذه الدراسة فإن مجتمع البحث ، هو السائقين في ولاية البليدة ، أما العينة هي السائقين الشباب الممتدة أعمارهم ما بين 18-35 سنة القاطنين في ولاية البليدة و الممارسين للسياسة . - يحتوي المجتمع الأم على 248844 سائق حسب مكتب التخطيط و التهيئة العمرانية لولاية البليدة ، ومكتب البطاقات الرمادية للولاية ذاتها .

ولتحديد العينة طبقت التحديد الاحتمالي ، الذي يعمل به في الدراسات التي يكون مجتمع البحث فيها ، يقدر بالآلاف أو عشرات الآلاف و الملايين أي المجتمع ذا الحجم الكبير . وقد تم اختيار 150 مبحوث كأفراد للعينة حسب إمكانيات وقدرات الباحث و الوسائل المتاحة . وقد رعيت في ذلك عامل السن المنحصر ما بين 18-35 سنة دون مراعاة الجنس و المستوى التعليمي و النشاط الممارس لتكون العينة تمثل كل شرائح الشباب .

2.10.1.: طريقة اختيار العينة

نسبة تمثيل العينة بالنسبة للدراسة هي كما يلي :

$$\frac{150}{248844} \approx 0,06\% \text{ أي احتمال } 0,06\% \text{ لكل فرد من المجتمع وتطبق هذه الطريقة}$$

عندما يكون المجتمع المدروس كبير الحجم .

ملاحظة : إن العدد 248844 هو عدد إجمالي لجميع فئات السائقين لعدم وجود إحصائيات رسمية لتفقي السائقين حسب السن و الجنس لذلك تم تطبيق في عينة الدراسة الطريقة المساحية الاحتمالية :

$$\frac{248844}{9954} \approx 25 \text{ وهو عدد السائقين بالطريقة الاحتمالية في كل بلدية من بلديات الولاية 25}$$

وقد تم اختيار 5 بلديات من ولاية البليدة وهي بلدية البليدة، بوفاريك، أولاد يعيش، الصومعة بوقرة وعندما يوزع أفراد العينة على البلديات نجد :

$$\frac{150}{30} = 5 \text{ أي 30 مبحوث في كل بلدية من البلديات الخمس.}$$

$$\frac{30}{9954} = 0,3\% \text{ وهو احتمال ظهور أفراد المجتمع في كل بلدية .}$$

ثم تم توزيع الاستمارة بطريقة غرضية قصدية ، حيث وزعت على أفراد العينة في كل بلدية (30 استمارة) مع مراعاة الجوانب الهامة في الدراسة ، أي لا بد أن تتوفر في المبحوثين شروط الحصول على رخصة السياقة و السن الذي ينحصر ما بين 18-30 سنة ، وممارسة السياقة ، دون الأخذ بعين الاعتبار الجوانب الأخرى ، كالجنس ، و المستوى التعليم و النشاط الممارس ، وملكية السيارة

11.1. صعوبات الدراسة :

لا توجد أي دراسة علمية أو سوسولوجية تخلوا من الصعوبات فكل عمل يواجه بعض العقبات وذلك لخصوصيات الموضوع المدروس ويمكن التطرق إلى بعض الصعوبات التي صادفتها الدراسة وواجهتنا في سير العمل ونحصرها فيما يلي :

- قلة المراجع الخاصة بالموضوع خاصة حول حوادث المرور في الجزائر .
- صعوبة الاتصال بالهيئات و المديرات لإعطاء إحصائيات رسمية عن عدد السائقين في ولاية البليدة .
- عدم وجود تصنيفات للأعمار أو الفئات العمرية المتحصلة على رخصة السياقة .
- وجود بعض العراقيل البيروقراطية وعدم التعاون وعدم تسهيل السير الحسن للبحث العلمي من طرف بعض الأشخاص .
- ضياع بعض الاستمارات ورفض البعض الإجابة عنها.
- افتقار بعض المبحوثين إلى الروح العلمية و الجدية في ملأ الاستمارة .
- عدم وجود التسهيلات اللازمة في بعض المكاتب .

الفصل 2

التنشئة الإجتماعية و الضبط الإجتماعي

إن اتساع نطاق المجتمع الحديث، وتعقد الحياة فيه وتعدد الوظائف أدى إلى بروز ظروف وأنماط اجتماعية، لم تكن في المجتمعات القديمة أو البدائية، كما أن اتساع نطاق العمران غير من النظم الاجتماعية من التقليدي إلى الحضري أو المدني، فالأول يقوم على وحدات صغيرة نسبياً أما الثاني - الحديث - فإنه زاد تعقيدا و اتساعا، فظهور بما يعرف بتقسيم العمل و التخصص و التغيير المستمر في طبيعة المجتمع و اختلاف القوة البشرية لكل مجتمع أدى إلى بروز أنساق اجتماعية لها أدوار هامة في حياة الفرد و المجتمع فظهرت التنشئة الاجتماعية كعملية سلوكية تعليمية وظهر الضبط الاجتماعي كنظام للرقابة وكقوة رادعة للأفراد و المؤسسات و الأنساق الاجتماعية، ككل فأصبح القانون و التشريع من سمات كل المجتمعات و الحكومات و الهيئات تسيير وفقها، قصد خلق ظروف و مواقف جديدة تواكب نمط الحياة الحديثة، لذلك فسننطرق في هذا الفصل إلى التنشئة الاجتماعية و الضبط الإجتماعي، لكن قبل ذلك سنعرض الدراسات السابقة حول موضوع هذه الدراسة .

1.2. الدراسات السابقة

1.1.2. دراسة حمو بو ظريفة:

بما أن دراستي تندرج في إطار حوادث المرور وعلاقتها بالشباب وثقافته المرورية فإني أقوم بإدراج هذه الدراسة وهي تتحدث عن أسباب حوادث المرور في الجزائر، قام بها الدكتور بو ظريفة حمو مع مجموعة من الأساتذة من جامعة الجزائر معهد علم النفس و علوم التربية، وقد طبعت الدراسة سنة 1991 .

ففي هذه الدراسة أريد التطرق إلى مفاهيم حوادث المرور وتصميم السيارة الميكانيكي و الشكلي وسلوك السائق وكيف يؤدي إلى ارتكاب حوادث المرور بإدراج العامل الإنساني و الصفاة التي لا بد أن يتميز بها السائق ، وقد أعطى إحصائيات 1979 و 1986 عن حوادث المرور وبعض الإحصائيات الأخرى حول حوادث المرور كما أبرز دور الشرطة.

فقد حاول الأساتذة في هذه الدراسة الوقوف عند أسباب حوادث المرور من خلال التطرق للعامل البشري، الذي يعتبر العامل الأساسي في الظاهرة ، بحيث يتدخل في ذلك العامل النفسي كما أبرز العامل الميكانيكي (المادي) أي السيارة وصيانتها، وطريقة الاعتناء بها وعامل الطريق و بذلك حاول الوصول إلى نتائج تخدم هذه الدراسة .

وقد توصلوا الأساتذة إلى عدة نتائج من خلال توزيع استمارة على عدد من المبحوثين وهم سائقين لسيارات وبعد الدراسة النظرية و الميدانية وصلوا إلى نتيجة أن:

-ظاهرة عدم احترام قانون المرور ظاهرة اجتماعية مقبولة من طرف السائق الجزائري فهو لا يحترم قانون المرور لذلك فالتخطيط المحكم للطرق و التنظيم الجيد لحركة المرور من طرف رجال الأمن يساهم في التقليل من ظاهرة عدم احترام قانون المرور. كذلك وصلوا إلى نتائج أخرى

-رجال الأمن في حاجة إلى تكوين خاص للتقليل من الظاهرة.

-التركيز على السائق لا يكفي لابد من التكوين الجيد .

-العلاقة بين الممتحن و المترشح يسودها طابع التوتر و الضغط وقلّة الموضوعية لدى الطرفين .

- سلوك السياقة مبني على القلق و التوتر وقلّة التعاون و التهاون الملحوظ في تحمل المسؤولية.

- سوء الطرقات وطريقة تصميمها وتخطيطها .

-سوء الانسجام بين برنامج التكوين و الانفصال الكامل في تعلم الجانب النظري دون ربطه بالممارسة و التطبيق الفعلي .

-تعامل السائق مع السيارة و الطريق و الآخرين من منطلق الرجولة وعدم الخضوع لأحد .

تعتبر هذه الدراسة بمثابة مرجع قيم عن أسباب حوادث المرور في الجزائر غير أنها غلبت

الجانب النفسي عن الجانب السوسولوجي ، باعتبار هذا الجانب يؤدي إلى تبلور أفكار تظهر في سلوكات سلبية تؤدي إلى تفاقم الظاهرة .

فقد حاول تقديم صورة للسائق المثالي الذي يحترم قانون المرور ويحترم الآخرين ويستعمل

السيارة كألة يتحكم بها وليست وسيلة تباهي تتحكم به .

2.1.2 . دراسة نور الدين دكار:

هي دراسة باللغة الفرنسية قام بها دكار نور الدين وبن زاوشة تحت عنوان :

les accidents de circulation en algerie approche epidemiologie

حوادث السير في الجزائر ، مقارنة إبيدمولوجية .

حيث تناول الباحثين موضوع حوادث المرور في الجزائر في الفترة الممتدة ما بين

1970/01/01 إلى 1979/12/31 وتمثلت أهداف الدراسة في ثلاث نقاط هي :

1- تحسيس السكان أو المواطن و السلطات العمومية لخطورة الظاهرة و الوضع .

2- تحديد الأوضاع التي وصلت إليها الظاهرة ومحاولة لفت النظر إليها.

3- التأكيد على تطبيق سياسة وقائية فعالة للتخفيف من عدد ضحايا حوادث المرور

كما أوضح البحث نتائج عن الضحايا و الوفيات تمثلت فيمايلي :

1- بالنسبة لتوزيع معدل الوفيات و الإصابات من 126,8 لكل 100000 ساكن لسنة 1970 إلى 164,9 ساكن في سنة 1979، في حين نجد معدل الوفيات انتقل من 10 وفاة لكل 100 ألف ساكن إلى 17 قتيل لكل 100 ألف ساكن لسنتي 1970-1979 .

2- أما عن توزيع عدد الضحايا حسب القطاع فقط لوحظ أن المناطق الريفية هي أكثر تضررا ، حيث سجلت 26 % جريح و 78,2 % قتيل كما تبين أن فئة الرجال هي أكثر عرضة لحوادث المرور من النساء.

3- كما لوحظ خلال الفترة الممتدة 1970-1979 أن الراجلين وراكبي الدرجات سواء العادية أو النارية معرضين للخطر بصفة أكبر من سائقي السيارات وسجل أيضا أن الفئة المهتدة بخطر الحوادث هي فئة الأطفال بين سن 0-14 سنة ، حيث سجلت 41,6 % جريح و 30,3 % قتيل ، وباقي الحوادث موزعة على الفئة التي تتراوح أعمارهم أكثر من 15 سنة لهذا يبقى الطفل هو الأكثر عرضة لحوادث المرور بـ50 مرة من غيره.

4- لوحظ أن أيام العطل والأعياد بمثابة أيام قاتلة ، كذلك فصل الصيف (أوت ، جويلية سبتمبر) يعرف عددا مرتفعا من ضحايا حوادث المرور .

5- أما عن مقارنة ضحايا حوادث المرور (الوفيات) بالوفيات العامة فقد عرفت ارتفاع من 0,6 % لسنة 1970 إلى 1,2 % سنة 1979 ، تبين كذلك أن ساعات الدخول والخروج من العمل أو المدرسة تكثر الحركة ، هي ساعات خطيرة ، خاصة بين 16-20 سنة حيث يكثر التعب و القلق .

6- اتضح أن العامل الإنساني هو المسؤول الرئيسي لوقوع حوادث المرور في الجزائر.

3.1.2. دراسة بن سعيد الغامدي:

هي دراسة قام بها علي بن سعيد الغامدي تحت عنوان تقنية المستقبل لمواجهة مشكلة حوادث المرور ، وكان ذلك سنة 1996 وهي عبارة عن إحصائيات حوادث المرور في المملكة العربية السعودية من سنة 1971 حتى نهاية سنة 1994 ، حيث بلغ عدد الضحايا نصف مليون أي 507.318 نسمة وذلك يقارب 3,5 من سكان المملكة وقدرت الخسائر بنسبة 18,6 بليون ريال ، فقد اعتمد الباحث في هذه الدراسة على وزارة التخطيط فاشتملت الدراسة على إحصائيات فقط مع إبراز خطورة الظاهرة على الاقتصاد و الدخل الوطني دون التطرق إلى الأسباب و النتائج

4.1.2. دراسة فتيحة بن عباس:

هي الدراسة التي قامت بها بن عباس فتيحة تحت عنوان دور الإعلام في التوعية و الوقاية من الحوادث في المناطق الريفية الجزائرية وهي مذكرة لنيل شهادة الماجستير في علوم الإعلام والاتصال بجامعة الجزائر .

وتندرج الدراسة في إطار الدراسات الوصفية الاستطلاعية و التحليلية .

وقد جاءت إشكالية البحث بتسليط الضوء على ظاهرة حوادث المرور في الجزائر وكيف أنها في تزايد مستمر ووجوب إعادة النظر في قانون المرور ، وتغييره تغيرا جذريا بسبب عدم فاعلية بغية استئصال الظاهرة ، ولتكريس هذا المبتغى لابد من الشروع في تنفيذ برامج إستراتيجية ومخططات رامية إلى إيجاد استراتيجية جادة وموضوعية من شأنها أن تحيط بجميع جوانب الظاهرة .

كذلك تطرقت إلى الإعلام ومكانته في المجتمع ودوره في نقل وتبادل المعلومات واكتساب السلوك و التصرفات و الحد والوقاية من أساليب و سلوكيات غير مرغوب فيها .

وبشكل أوضح تطرقت في إشكالية البحث على دراسة دور الإعلام في جانب التوعية و الوقاية من ظاهرة حوادث المرور بالجزائر هذه الظاهرة التي بالرغم من الجهود المبذولة و المتواصلة من طرف الجهات المعنية إلا أنها في تزايد

وكان هدف الدراسة على أساس الموضوع المدروس كما يلي :

1- التعريف بمدى خطورة حوادث المرور ، ووضعيتها في المناطق الريفية .

2- تسليط الضوء على هذه الظاهرة و انعكاساتها .

- 3- التعرف بالأسباب المتعددة التي تؤدي إلى حوادث المرور بالاعتماد في ذلك على معطيات حصائل قيادة الدرك الوطني التي تبين مقدار خطورتها في إطار موضوع البحث
- 4- محاولة لفت النظر على خطورتها.
- 5- التنبيه من انعكاساتها على الحياة و العائلات و المجتمع.
- 6- السعي من خلال هذا العمل إلى بيان أهم النتائج المترتبة عنه
- 7- محاولة الوقوف على أهم الطرق والأساليب الوقائية التي وضعت في إستراتيجية من أجل تفادي هذه الظاهرة من قبل المؤسسات المهمة بهذا الشأن كقيادة الدرك المختصة بالمناطق الريفية، وكذا وزارة النقل ، والمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق ، وزارة الأشغال العمومية .
- 8- إبراز دور الإعلاميين في ميدان الوقاية و التوعية .
- 9- البحث عن إستراتيجية مشتركة بين وسائل الإعلام وأجهزة الأمن المروري .
- وقد خلصت الدراسة إلى نتيجة وحيدة وهي أنه يمكن للإعلام معالجة المشاكل الاجتماعية المختلفة ومنها الظواهر المتعلقة باستعمال الطرق ويمكن للمؤسسات المهمة بموضوع الوقاية من حوادث المرور أن تعمل بالمشاركة مع التلفزة ، قصد إعداد و بث حصص تلفزيونية توعوية تحسيسية تشارك فيها كل الهيئات المختصة ، دون أن ننسى أهمية البحث العلمي فيما يخص دور الإعلام في التوعية المرورية وضرورة البحث الجاد و الدائم في مجال الإعلام المروري .
- فدور الإعلام في التوعية المرورية مرهون بمعلومات لا يمكن أن تتوفر إلا بعد بحوث علمية .

2.2. التنشئة الاجتماعية

1.2.2. تعريف التنشئة الاجتماعية:

"إن تاريخ كلمة المجتمعية socialisation منعرج يبدو أنها نتيجة عن معنى مغلوط ارتكبه جيدرلينج Giddings في اعتماد كلمة Socialization بالانجليزية، كترجمة لفكرة Vergeselles chaftung (الدخول في علاقة اجتماعية المركزية) في عمل جورج سميل . georg simmel .

وأيا يكن الأمر تنتمي الكلمة إلى المفردات الكلاسيكية لعلم الاجتماع، منذ 1937 تاريخ ظهور الموجز في علم الاجتماع لسوترلاند sutherland و ودوارد woodward، إنها

تشير إلى عملية يمثل الأفراد في المجموعات الاجتماعية المركزية لدى دوركايم. أما اليوم أصبحت فكرة المجتمعية (التنشئة) عنونا سهلا ،إنها تشمل الدراسات المتعلقة بمختلف أنماط التدريب التي يخضع لها الفرد ولا سيما في سنه المبكرة (التمرينات اللغوية و الإدراكية و الرمزية و المعيارية ، تسعى هذه الدراسات إلى وصف المراحل الخاصة ببعض العمليات الأساسية للمجتمعات التي تعتبر وكأنها مستقلة عن الثقافات و الأوضاع الاجتماعية الخاصة.

تلك مثلا حال دراسات بياجيه PIAGET حول تكون الحكم الخلفي لدى الطفل أو بعض أعمال كوهلبير KIHLEBERG و لكن الجزء الأكبر من الأعمال التي تتناول المجتمعية تتبنى رؤية مقارنة يمكن أن يكون أساس المقارنة وطينا كما عند هاجن HAGEN و انجليز INKELES و باي PYE و آخرون. هذه الدراسات التي أجريت بخاصة في سنوات الستينيات ، تتساءل حول أثر القيم المتنقلة عبر التطبيقات التربوية على تصرفات وتمثيلات الراشدين ، تظهر غالبا وكأنها حافظها فرضية ، كانت شائعة في هذه الحقبة من النمو حيث احتلت النزعة التنموية مكانة هامة ، إنها الفرضية المستوحاة من خبير التي تعتبر التطور الاجتماعي و الاقتصادي و السياسي ، يرتبط بالقيم المستنبطة من قبل الأفراد وانطلاقا من العمليات المجتمعية " [9] ص 496

و التنشئة تصور احتل مكانة غامضة في علم الاجتماع ، رئيسي للبعض و ثانوي للبعض الآخر ، في علم النفس يشير التقدم من خلال الأفراد و يأخذون طريقة التصرف و التفكير من محيطهم الذي ينضمون إليه .

و التنشئة هي تلقين وتكيف وترسيخ لكن أيضا تبني ثقافي محلي و الكلمة وجدت مكانتها في التيارات النظرية كذلك في الأنثولوجيا الثقافية و التحليل النفسي و علم النفس الوراثي.

فعند دوركايم المهم هو الضمير الجمعي " نقل من جيل إلى جيل (الراشدين) المبادئ و التقاليد. و دور التربية الفكرية في بناء الهوية من الثنائية الأصلية بين "الأناية" حب الذات و حب الغير .

ونحس بالتميز بمتابعة قبير WEBER حيث يرى أن التنشئة الاجتماعية تترايط بالتوافق الإرادي أو الطوعي ، و التنشئة المؤسساتية الخاضعة للقوانين و سيطرة السلطة الشرعية " [35]

ص199

و عند بارسونز " تبني لنموذج وظيفي و مقاربات أخرى الخاصة بـ HOBITUS (المواقف السلوكية الواعية و غير الواعية) و التحولات و التغيرات الاجتماعية المختلفة بين الأفراد المختلفين الناشطين في المجتمع " [35] ص200.

فكل عالم أعطي تعريف خاص بالتنشئة الاجتماعية ، حسب التوجه و الأولويات في توجهه ، لكن التعاريف كلها تصب في مصب واحد وهو التعليم و التهذيب و سنعرض تعاريفها كمحاولة لتقريب المفهوم .

2.1.1.2.1. المعنى اللغوي للتنشئة :

إن كلمة التنشئة في اللغة العربية مأخوذة من الفعل نشأ بمعنى " شب وقرب من الإدراك "[36]ص792

" وتشمل جميع الجهود و النشاطات و الوسائل الجماعية و الفردية التي تحول الكائن العضوي عند الولادة إلى كائن اجتماعي فهي عملية تعلم تشارك فيها كل من الفرد و الجماعة " [37] ص182.

2.1.2.2. -المعنى النفسي للتنشئة :

حيث اهتم علماء النفس بالتنشئة وربطها بالشخصية الإنسانية حيث ينظر إليها على أنها " الوسيلة التي يتم عن طريقها تكوين شخصية الفرد" إضافة إلى عامل الوراثة، ويعرفها في هذا المجال محي الدين مختار على أنها " عملية تشكيل السلوك الاجتماعي للفرد ، أو هي عملية استدخال ثقافة المجتمع في بناء الشخصية " [38] ص128

3.1.2.2. - المعنى السوسولوجي للتنشئة :

اتفق معظم العلماء خاصة علماء الاجتماع أن التنشئة " عملية تعليم وتعلم ، تقوم على التفاعل الاجتماعي ، تهدف إلى اكتساب الفرد سلوكا ومعايير واتجاه مناسب لدور اجتماعي معين ، وتمكنه من مسايرة جماعته و التوافق معها ، وتيسر له الاندماج في الحياة الاجتماعية " [39]ص213.

كما عرفها العديد من علماء الاجتماع

فعرّفها تشيلد على أنها العملية الكلية التي يوجه بواسطتها الفرد إلى تنمية سلوكه الفعلي في مدى أكثر تحديدا وهي المدى المعتاد و المقبول طبقا لمعايير الجماعة التي تنشأ فيها " [40] ص18

ويعرفها بارسونز على أنها " عبارة عن عملية تعليم تعتمد على التلقين و المحاكاة و التوحد مع الأنماط العقلية و العاطفية و الأخلاقية عند الطفل و الراشد وهي عملية تهدف إلى اندماج عناصر الثقافة في نسق شخصي ، وهي عملية مستمرة لا نهاية لها " [41] ص18.

وقد تطرق إليها ابن خلدون الذي يخصص لها فصلا في مقدمته ، حيث ذكر فيه كيفية معاملة الطفل وتعليمه بقوله : أن تعليم الصغر أشد رسوخا وهو أصل لما بعده "[42] ص 556 وأن القرآن أصلا التعليم بقوله " وصار القرآن أصل التعليم "[42] ص 556 وقد حث على الليونة وعدم القسوة في معاملة الأطفال ومراعاة قدراته العقلية و الفكرية بقوله " اعلم أن تلقين العلوم للمتعلمين إنما يكون مفيدا إذا كان على التدرج في شرحها على سبيل الإجمال وبراعي في ذلك قوة عقله واستعداده لقبول ما يرد "[42] ص 552.

فابن خلدون قد أبرز في فصله من مقدمته حول التنشئة طرق التعليم و الأساليب الناجعة لذلك وأسس التنشئة المستوحاة من القرآن .

كما قد وردت عدة آيات قرآنية في كتاب الله الكريم تذكر التنشئة كالوارد في سورة الملك " قل هو الذي أنشأكم وجعل لكم السمع و الأبصار " [43] و في سورة المؤمنون قوله تعالى : " ثم أنشأناه خلق آخر " [44] و هناك العديد من الآيات الأخرى .

إذن فالتنشئة الاجتماعية اصطلاحا هي " العملية التي يتم بها انتقال الثقافة من جيل إلى جيل والطريقة التي يتم بها تشكيل الأفراد منذ الطفولة حتى يمكنهم المعيشة في مجتمع ذي ثقافة معينة ، ويدخل في ذلك ما يلقنه الأباء و المدرسة و المجتمع للأفراد من لغة ودين و تقاليد وقيم ومعلومات " [45] ص 400 .

2.2.2. وكالات التنشئة الاجتماعية

الوكالات هي تنظيمات أو مؤسسات أو هيئات اجتماعية أو وسائط ،تضع لها مصطلحات لكل منها وهو وكالة ،لأن المجتمع يوكل إليها أمر التنشئة الاجتماعية " وتعد الوكالات -وكالات التنشئة – مسؤولة أمام المجتمع صراحة أو ضمنا في أمر التطبيع الاجتماعي لأبناء ذلك المجتمع ، يهدف استمرار الوجود الاجتماعي للجماعة بالإضافة للوجود المادي ، وهذا ما يجعل وكالات التنشئة الاجتماعية خاضعة للمراقبة ،ومعرضة دائما للتقويم ، فيوجه لها من الإثابة و النقد بدرجات متفاوتة ،وهناك العديد من الوكالات و الوسائط منها : الأسرة و الحضانه و الروضة و المدرسة وجماعة الرفاق ووسائل الإعلام ودور العيادة وغيرها "[46] ص 89 .

1.2.2.2. الأسرة : "هي الوحدة الوظيفية المكونة من الزوج و الزوجة و الأبناء المرتبطة

برباط الدم و الهدف المشترك " [47] ص179

و" هي الجماعة الأولى التي ينتمي إليه الطفل ويعيش بين ظهرانيها مع أفرادها في السنة الأولى ، ويقع تحت تأثيرها ويستمتع إلى توجيهات أفرادها ونصحهم ، و الأسرة هي "المعمل النفسي" الذي ينال الطفل فيه أول قسط من التربية " [48] ص142 .
فالأسرة هي الخلية أو النواة الأولى التي ينشأ الطفل أو الفرد فيها ويحتك بأفرادها ويخضع إلى نصحتها و إرشادها .

" ومن الأسرة يستقي الطفل ما يسود من ثقافة ومن قيم وعادات و اتجاهات اجتماعية ومنها فكرة الصواب و الخطأ ، بما عليه من واجبات ، وماله من حقوق وكقاعدة عامة الأسرة المستقرة التي تشبع حاجات الطفل الأساسية ، أما الأسرة المضطربة فهي مرتع خصب للانحرافات النفسية ، وترجع أهمية الأسرة في حياة الطفل من حيث نموه وتشكيل ميوله و اتجاهاته " [48] ص144 .
ففي الأسرة تظهر بوادر تكوين شخصية الطفل أو الفرد ، حيث يتأثر بالأسرة التي ينتمي إليها فيكون صالحا إن صلحت وينحرف إن كانت مضطربة ، فالطفل كالصفحة البيضاء يكتب عليها ما يراد، وبما أن الأسرة هي العالم الأول الذي يحتك به فإن درجة تأثيرها فيه كبيرة .
كما أن للأسرة وظائف تنسب إليها وتتعدد وتختلف حسب الزمان و المكان و النمط الذي تنمي إليه ولكنها مهما كان اختلافها فإنها تقوم بنفس الوظائف وهي :

1- الوظيفة الجسمية: وهي الوظيفة الرئيسية الأولى للأسرة في حياة الطفل، فيها توافر الرعاية و العناية و الغذاء و الملابس و التدفئة و الراحة و سلامة الطفل " [28] ص68
فمن واجب الأسرة العناية بالطفل من ملبسه ومأكله وكل ما يحميه ويحفظ سلامته من رعاية وأمن .

2- الوظيفة العاطفية : فالمنزل هو البنية المثلى لتربية الطفل عاطفيا ، ففيه يتعلم التعبير الانفعالي و العواطف كالحب و الكره و الميز و التعصب ، كنتيجة للعلاقة الحميمة مع الوالدين و الأهل وما يجري أمامه " [28] ص69

. فالطفل يتأثر بما يحيط من حوله كعلاقة الوالدين و أفراد الأسرة ، وقد يصاب بأمراض نفسية نتيجة لتأثره بمشاكل أو اضطرابات في العلاقات الموجودة في الأسرة .

3- الوظيفة الخلقية : فالطفل يتعلم في المنزل السلوك الخلقى ، و، ويتدرب في المنزل خصال الشجاعة و الإقدام و الصدق ، أو الجبن و الرياء و الكذب ، ويتوقف ذلك إلى حد كبير على طبيعة العلاقات الأخلاقية السائدة في البيت " [28] ص70

فالطفل يتجرع أول خصاله من الأسرة ، ويتلقى مبادئ الخير أو الشر فيها و التفرقة ما بين الحلال و الحرام ، المباح و المحظور ، و يتنامى لديه مشاعر السيطرة على الذات و كل المبادئ المبنية على الأنانية و البغض و العكس صحيح ، ويمكن أن نعتبر أن وظيفة الأسرة الخلقية تدخل في الوظيفة الدينية ، حيث يمكن للوالدين أن يهودانه أو ينصرانه أو يمجسانه وفي الأسرة يكسب الطفل السلوك الدينى ، طبقاً لتمسك الأسرة بدينها .

4- الوظيفة الاجتماعية : " تقوم الأسرة بهذه الوظيفة الهامة فالطفل يطلع وأول ما يطلع عليه الحياة الاجتماعية وأنماط علاقاتها داخل الأسرة ، ويتعلمها بالمشاركة فيها ، حسب مراحل نموه ونضجه ، وهنا يتعلم لغته القومية و العادات و التقاليد و الآداب المختلفة ومعاني العلاقات الاجتماعية الأخرى ، كمعنى الملكية الفردية و المشتركة ويدرك الحقوق والواجبات ومعاني احترام الآخرين ومعاملتهم " [28] ص70.

فالوظيفة الاجتماعية للأسرة هو إدماج الطفل في مجتمعه وفق سلوك يتماشى وعادات وتقاليد المجتمع الذي ينتمي إليه ، وتعرفه بحقوقه وواجباته اتجاه مجتمعه و الآخرين ويلتزم بكل الآداب والضوابط التي تجعل منه فرداً صالحاً في المحيط الذي يعيش فيه .

" كما أن هناك وظائف أخرى للأسرة ، كوظيفة الإبداع أو تنمية روح الإبداع الفنى و الجمالى لدى الفرد وهناك وظيفة القومية وهو زرع معاني القومية و الوطنية في نفس الطفل بتناول بطولات وحكايات الأمة .

فالأسرة هي أهم المؤسسات الاجتماعية التي أقامها الإنسان لاستمرار حياته في الجماعة وتنظيمها ، بل إنها قاعدة لكل هذه المؤسسات ، بحيث لا يكون لها استمرار إلا باستمرار الأسرة لمؤسسة اجتماعية ، ولهذا كانت العلاقة بين الأسرة و المؤسسات الاجتماعية الأخرى وثيقة و متبادلة من ناحيتين ، فالأسرة حساسة لما يصيب المجتمع في نظمه وقيمة من تغير وتحول ، و المجتمع بدوره يتأثر بما يقع في الأنماط الأسرية من تغير " [47] ص179.

ومن هنا يتجلى لنا أهمية الأسرة من خلال وظائفها الهامة التي تؤديها وكذا تعدد وظائفها من خلقية إلى إبداعية إلى نفسية إلى اجتماعية وكل هذه الوظائف تهدف إلى تنشئة اجتماعية سوية للفرد ، مبنية على الأخلاق و الاحترام و الآداب وكل الصفات المحبذة ، ويتحقق ذلك إذا كانت هذه الأسرة تتميز بميزات خاصة تخولها إلى الحفاظ على النشئ ، فإذا سلمت الأسرة سلم النشئ وإذا فسدت انحرف وضاع النشئ .

2.2.2.2. دار الحضانة :

" بعض الأسر تدفع بأطفالها بين الثانية و الرابعة من العمر ، إلى دار الحضانة وهذا التوجه المبكر لوضع الطفل في مؤسسات مفترض أنها تربوية ، يمكن أن يكون بالنسبة إلى العديد من الأطفال خبر ثمينة جدا" [46] ص105.

، فالعديد من الأسر لأسباب ما تعمل الأم وخروجها أو حتى عملها في المنزل قد يدفعها إلى إدخال طفلها إلى مثل هذه المؤسسات التي تحتويه يوميا. " والطفل الذي يذهب إلى الحضانة لا يصبح المنزل هو اهتمامه الوحيد، ولا غرفته هو مكانه المفضل و لا أبواه و إخوته إن وجدوا هم أصدقائه فقط لقد أصبح له غرفة أخرى يقوم بالمشاركة في ترتيب أو تزيين بعض أدواتها ، وأصحاب جدد يسعد برؤيتهم كل يوم في أغلب الأحيان، لقد أصبح له شيء آخر يثير اهتمامه ، إنه يقابل مربية يهتم به وبألعابه بطريقة تختلف عما تفعله الأم وعن جو المنزل الذي يعود إليه ، فإذا كانت دار الحضانة مكانا جيدا وكان تكييف الطفل معها مناسباً، فإن الطفل لن يقض في الحضانة وقتاً ممتعاً فحسب ، بل إن الذهاب لها يكون بالنسبة له خبرة تزيد من تكيفه مع حياته المنزلية ، واكتشافه العالم الجديد" [46] ص106.

فدار الحضانة بالنسبة للطفل الذي يتردد إليها عالمه الثاني الذي يجلب منه إلى المنزل خبرات و سلوكات جديدة ، كما تخلق لديه معارف ومعلومات يكتسبها الطفل يوميا خاصة إذا كان للحضانة برنامجا ونشاطات تربوية هادفة ، فإن الطفل ينمي لديه حب الاكتشاف و التعلم، كما يتعلق بأقرانه الموجودين معه في الحضانة ويجعل من مربيته قدوة له أو أمه الثانية التي يستجيب لها في كل أوامرها ونواهيها ، خاصة في هذه السن التي يبدأ الطفل ببلورة سلوكاته وشخصيته. وكذلك الحال بالنسبة لرياض الأطفال التي تحتضن الطفل قبل سن التمدرس وتلقنه بعض المبادئ التربوية و السلوكية ، كما تهيئه للمدرسة و انضباطها ونظامها .

3.2.2.2. المدرسة:

" المدرسة هي البيئة الثانية للطفل وفيها يقضي جزءا كبيرا من حياته، يتلقى فيها صنوف التربية وألوان من العلم و المعرفة ، فهي عامل جوهري في تكوين شخصية الفرد ، وتقرير اتجاهاته وسلوكه وعلاقته بالمجتمع الأكبر ، وهي المؤسسة الرسمية التي تقوم بوظيفة التربية ونقل الثقافة المتطورة وعندما يبدأ الطفل تعليمه في المدرسة ، يكون قد قطع شوطا لا بأس به من التنشئة الاجتماعية في الأسرة ، فهو يدخل المدرسة مزودا بالكثير من المعايير الاجتماعية و القيم و الاتجاهات فالمدرسة توسع الدائرة الاجتماعية للطفل حيث يلتقي بجماعات من الرفاق ، وفيها يكتسب المزيد من المعايير الاجتماعية في شكل منظم " . [48] ص 145.

فالمدرسة إذن هي المؤسسة الثانية التي يدخل إليها محملا بالمعايير الأسرية ، ثم يكتسب منها العديد من المعايير و القيم والمعارف كما يتلقن فيها ويتعرف على حقوقه وواجباته وأساليب ضبط انفعالاته وكذلك يحظى برفاق جدد وتنمي شخصيته ، كما يتعلم الطفل معنى الانضباط و النظام ، حيث يخضع لجدول زمني وقواعد يسير وفقها لم يتعود عليها في المنزل ، كما تهذب المدرسة سلوك الطفل وتعرفه معنى الاحترام و التقدير نحو الآخرين ونحو خاصة معلميه، باعتبارهم محور المدرسة وقدوة لهم في تصرفاتهم و سلوكياتهم ، فالطفل في معظم الأحيان يعتبر المعلم مثاله الأعلى في تصرفاته وسلوكياته .

" فالمدرسة هي المؤسسة المتخصصة التي أنشأها المجتمع لتربية وتعليم صغاره، نيابة عن الكبار الذين منعتهم مشاغل الحياة وحالت دون تفرغهم للقيام بتربية صغارهم ، وذلك بالإضافة إلى أن تطور الحياة وتعقدتها نتيجة تراكم الخبرة البشرية و التراث الثقافي ، قد حال دون إلمام الكبار به و التعرف إليه مما استلزم وجود المتخصصين في مجالات العلم و المعرفة " [47] ص 195.

فمن خلال هذا يتجلى لنا دور المدرسة في المجتمع وكيف تلعب دورا كبيرا في الحياة، وكيف أن المدرسة أصبحت مؤسسة اجتماعية متخصصة في التربية و التنشئة و التعليم وللمدرسة وظائف عديدة نذكر منها

أ- "تبسيط التراث الثقافي وخبرات الكبار ، وتقديمها في نظام تدريجي يتفق وقدرات الأفراد وهكذا يندرج الطفل في تعليمه من البسيط إلى المركب ومن السهل إلى الصعب ومن المحسوس إلى المجرد " [47] ص 196

ب- "تنقية وتطهير التراث الثقافي وخبرات الكبار مما يفسد نمو الطفل ويؤثر في تربيته تأثيرا سلبيا " [47] ص 196.

ج- " للمدرسة وظيفة اجتماعية وهي استمرار ثقافة المجتمع ودوامها ، وذلك بأن تيسر لأطفال المجتمع امتصاص وتمثل قيم ذلك المجتمع واتجاهاته ومعايير السلوك فيه و تدريبهم على أساليب السلوك التي يرتصنها هذا المجتمع تقوم على أساس تحصيله الدراسي ،مسايرته لنظم المدرسة ،المشاركة في نشاط المدرسة خارج الفصل " [48] ص147 .

د- "توفر بيئة اجتماعية أكثر إتزاناً من البيئة الخارجية ، مما يؤثر في تنشئة التلميذ وتكوين شخصيته تكويناً يمكنه من التفاعل و التكيف مع المجتمع و العمل على تطويره" [47] ص197
فمن خلال هذه الوظائف يتجلى لنا الدور الكبير و الهام الذي تلعبه المدرسة في المجتمع فهي تعمل على نقل التراث الثقافي وخبرات الكبار إلى الصغار كالبطولات التاريخية وتطهره من كل الشوائب و الخرافات ،وتلقن الصغار الاتجاهات و السلوكيات التي يجذبها المجتمع وذلك وفق نظام ومنهج مدروس يأخذ بعين الاعتبار سن وقدرات المتلقي - التلميذ- كما يأخذ هذا الأخير قيمة ومكانة في المدرسة يكتسبها من خلال تفوقه وكفاءته وقدراته وسلوكه على عكس القيمة الأسرية التي تمنحها له الأسرة ، فالمجال المدرسي يخلق لدى الطفل نوع من الاتزان و الانضباط في السلوك، فما تقوم به المدرسة من وظائف متعددة يمكن أن تظهر لنا أن المجال المدرسي " هو المجال التربوي المقصود ،الذي تجد فيه الظواهر التربوية التعليمية ، وهو بالتالي مجال نفسي و اجتماعي في نفس الوقت ويقصد به جميع الظواهر التي تحدث في وقت معين بالنسبة لفرد أو مجموعة ما في جو المدرسة .

فالمجال المدرسي مجال نفسي واجتماعي ،لا يمكن فيه فصل الظواهر النفسية في الأفراد عن الظواهر الاجتماعية الخاصة بالمجموعات التي تلتقي فيه وتتفاعل في إحداث الظواهر التربوية ، فالمتغيرات السيكولوجية الخاصة بالأفراد من حاجات وأهداف ومدركات ... تلتقي بالمتغيرات الاجتماعية من منظومات القيم الثقافية وهذا ما يجعل المجال المدرسي مجالاً عاطفياً لسببين :

- الأول : أنه مجال معرفة ولا يمكن أن توجد آلية معرفية بدون عناصر وجدانية كما لا توجد الأخيرة بدون الأولى داخل المدرسة .

- الثاني: إنه من حيث هو مجال نفسي اجتماعي هو مجال علاقات إنسانية وحيثما تكون علاقات إنسانية تكون هناك عواطف " [47] ص144 .

فالمدرسة تستقبل الأطفال في سن السادسة وهذا السن يعرف بسن الهدوء لنموه النفسي و الاجتماعي ويصبح الطفل في مرحلة الاندماج لذلك فالمدرسة هي مجال نفسي اجتماعي ،حيث تجمع بين النمو المعرفي من تلقين للخبرات و المعارف ومجال اجتماعي ، حيث يخلق علاقات

إنسانية لدى الأطفال فيما بينهم وبين أفراد المجتمع ، فالعلاقة بين التلميذ ومعلمه علاقة إنسانية في مجال معرفي وتربوي " كما أن المدرسة الناجحة هي التي توجه فتحسن التوجيه ، و المربي الصالح هو الذي ينصب لأفلاذ كبده المثل العليا ، ويقر بها بتخطيط السبل ، وترسيم المراحل وترتيب القوي ، فيكون ذلك حافزا للعمل مشوقا إليه" [49] ص 103.

فمحور المدرسة الناجحة هو المدرس بالإضافة إلى البرامج و المناهج فالمدرس له الدور الكبير في التنشئة و المركز الذي يتلقى عنده التلميذ كل النظم الموضوعية في المدرسة وكل الأساليب المتبعة للتنشئة الاجتماعية ، فالمدرسة لا تعتبر هيكل فقط ، إنما هي تنظيم له وظائف وأهداف وأسلوب معين في تنشئة الأجيال بصورة تتوافق مع الوسط الاجتماعي وتزرع في روحه جذور الوطنية وثقافة وتراث المجتمع ومعالم الدين و الأخلاق لينشأ بصورة سليمة ليطور مجتمعه وينشأ فردا صالحا مثقفا ناجحا في المستقبل ، فالمدرسة الناجحة هي التي ترمي إلى التوجيه الصالح .

4.2.2.2. جماعة الرفاق :

وتعني جماعة الأقران ، ونقصد بها " الجماعة الصغيرة التي يتعامل الفرد معها باستمرار وجماعات الأقران متعددة ، كأن تكون جماعة اللعب أو جماعة طلابية ، أو غير ذلك ولكنها في كل الأحوال ذات تأثير كبير في التنشئة الاجتماعية لأن كل قرين بالمقارنة يقتدي " [28] ص 81 " والجماعة جملة أفراد أو أشخاص ، تربط بينهم علاقات متبادلة ومتداخلة ، ويضمهم وعي ، ولا يمثل دخول فرد فيها زيادة عددية و الجماعة تبدو كلا مخالفا لمجموعة عدد أفرادها ، ليس منعزلا بذاتها ، بل توجد داخل تنظيم اجتماعي تظل تتأثر به مستمدة منه نماذجها ومتفاعلة على نحو ما مع بقية ما فيه من مجموعات أخرى ، هذه المجموعات التي تتفاوت في مقدار اتساعها ومدى توافر أعضائها" [49] ص 128 .

5.2.2.2. دور العبادة :

" يتميز الدين في كل المجتمعات بكونه واحد من أقوى العوامل المؤثرة في الحياة الاجتماعية ، حيث أنه يؤدي وظائف أساسية في المجتمع وأهمها ما يلي :

1- التماسك والترابط بين أفراد المجتمع و الاجتماع حول أهداف معينة وعواطف مشتركة، ويقوم الدين بهذه الوظيفة عن طريق توحيد المعايير و القيم التي تشكل بالنسبة للنظام الاجتماعي الأطر المرجعية التي يستند إليها الناس في تسيير شؤون حياتهم " [50] ص 280.

و الدين بمساعدته الفرد القيام بدوره المطلوب منه في الحياة و التماسك بتعاليم الدين يقوم بعملية

الضبط الاجتماعي و الضبط هنا يكون من خلال العمل على تكوين الضمير لدى الفرد ليعمل كدستور أخلاقي يحدد تصرفاته ووسائل تحقيق الأهداف المؤكدة في الدين دون الخوف من السلطة الخارجية ، فالفرد يراعي الخالق في كل تصرفاته ، ويحاسب نفسه على ما يقوم به من أعمال دون حاجة إلى رقيب خارجي يقوم بهذه المهمة .

" يظهر دور العبادة في عملية التنشئة الاجتماعية حيث تسهم في تشكيل شخصية الفرد وغرس القيم و العادات و الاتجاهات و الأنماط السلوكية المؤكدة في الدين مما يساعد في تكوين الشخصية السوية ... وبذلك يكون دور العبادة مؤسسات دينية اجتماعية ذات دور تربوي هام لأثرها الكبير على الناحية الوجدانية للفرد " [51] ص 93 .

ومن مهام دور العبادة : " تعليم الفرد و الجماعة و ، التعاليم الدينية و المعايير السماوية التي تحكم السلوك ، بما يضمن سعادة الفرد و المجتمع ، وتنمية الضمير عند الفرد و الجماعة كذلك توحيد السلوك الاجتماعي و التقرب بين مختلف الطبقات الاجتماعية " [39] ص 223.

" إن مركز الجماعة الإسلامية هو المسجد وهو في أصله ليس مجرد مصلى بل مكان اجتماع الناس (الجامع) ومدرسة ومركز إعلام ومحكمة وملاذ للجماعة في أوقات الشدة ومن هذه الزاوية كان وجود المسجد ضروريا بالنسبة للجماعة ولهذا السبب نجد اهتمام الناس فرادى وجماعات بإنشاء المساجد ووقف الأموال لها ، فالمسجد يمثل بؤرة النشاط الاجتماعي للجماعة الإسلامية رغم أن دور المساجد في الوقت الحاضر قد نقص إلى حد كبير لظهور مؤسسات متخصصة تولت المهام التي كانت المساجد تقوم بها في السابق ، ويرتبط بالمسجد إمام يحيي الشعائر ويطبق قواعد الشرع ويرشد الناس ويبصرهم بشؤونهم الدينية و الدنياوية " [50] ص 281.

6.2.2.2. وسائل الإعلام :

" تعد وسائل الإعلام التي أصبحت تشد الطفل من مجلات وكتب هزلية Comics وتلفزيونية وسينما و مسرح ... ووسائل الإعلام تحدث تأثير بما ينطوي عليه من إحاطة الأطفال بموضوعات وإغراء الأطفال و استمالتهم ليسلكوا بما يتفق مع رغبة موجه الرسالة بالإضافة إلى إتاحة الفرصة للترقية و الترويح وهو هدف يأتي في المقدمة " [46] ص 141.

ويزداد أثر وسائل الاعلام المختلفة من صحافة وإذاعة وتلفزة وسينما .. الخ أهمية في المجتمع بما تقدمه من معلومات وحقائق وأفكار مع إتاحة فرصة الترفيه و الترويح .

ويتوقف أثرها في التنشئة الاجتماعية على نوع وسيلة الإعلام المتاحة للفرد ، ردود فعله ، حسب سنه ، خصائصه الشخصية ، مستواه الاجتماعي .

" كما تعمل وسائل الإعلام على نقل التراث الاجتماعي من جيل إلى جيل ويعتبر قوة تقوم بالتغيير الاجتماعي و الثقافي " [52] ص 59.

ويرى الدكتور مغربي أن " وسائل الإعلام مثلا من التلفزيون ، سينما ، مذياع ، كتب ، جرائد.... تساهم في زعزعة النظام الداخلي للعائلة ، خاصة على مستوى النسق القيمي ، وهذا مع العلم أن القيم و الرموز التي تبنتها هذه الوسائل خاصة التلفزيون و السينما من نتائج دائرة ثقافية أخرى تختلف عن المعادلة الاجتماعية أو البنية التقليدية للمجتمع الجزائري ، وعن معطياته السوسيو ثقافية " [53] ص 17.

" ويتوقف أثر وسائل الإعلام في التنشئة الاجتماعية على نوع الوسيلة الإعلامية المتاحة للفرد وردود فعله ، حسب سنه ، خصائصه الشخصية مستواه الاجتماعي ، لردود الفعل المتوقعة مع الآخرين ، إذا اتبع الفرد ما تقدمه تلك الوسائل " [38] ص ص 158-159

ومن خلال ما تطرقنا إليه حول وكالات التنشئة الاجتماعية على سبيل المثال لا الحصر لأن هناك وكالات اجتماعية أخرى تقوم بهذا الدور ، فمع التطورات التكنولوجية و الاجتماعية وتعقد المجتمعات و الوظائف ظهرت مؤسسات اجتماعية أخرى ساهمت في عملية التنشئة من خلال تفاعل الفرد معها واحتكاكه بها مثل الأوساط الجامعية ، مراكز العمل ، النوادي الرياضية الثقافية و الفنية الجمعيات الاجتماعية وغيرها .

فإن لها الدور الكبير في عملية التنشئة الاجتماعية فإذا صلحت صلح النشئ وإذا فسدت فاعلم أنه ستظهر انحرافات وأفات ، كما أن هذه الوكالات لا يمكنها الانفصال عن بعضها لأن دورها متكامل وهدفها واحد .

3.2.2. أهداف وخصائص التنشئة الاجتماعية

تهدف التنشئة الاجتماعية إلى " تكييف الفرد مع البيئة الاجتماعية ونقل التراث الثقافي بين الأجيال بما يحقق التوافق بين رغبات الصغير ومعايير المجتمع من خلال امتثاله لمطالبه و الاندماج في ثقافته و اتباع تقاليده والالتزام بواجباته ومراعاة الآخرين " [48] ص 160.

- كما تهدف إلى غرس عوامل الضبط الداخلية للسلوك وذلك إلى أن يحتويها الضمير ويصبح جزءا أساسيا منه .

" تحقيق النضج الاجتماعي بحيث تقوم الأسرة بتوفير الجو الاجتماعي السليم الصالح ، و اللازم لعملية التنشئة الاجتماعية ، حيث يتوفر الجو الاجتماعي للطفل منذ وجوده في أسرة مكتملة تضم الأب و الأم و الاخوة ، حيث يلعب كل منهم دورا في حياة الطفل " [54] ص 76.

وتحاول التنشئة الاجتماعية أن تعود الطفل على التعبير عن نفسه وجعله قادرا على حل مشكلاته وعلى اتخاذ القرار بنفسه و القدرة على الاستقلال عن والديه أو غيرهما ، فهذا الاستقلال يجب أن يكون ماديا ونفسيا ، بصورة يقوم فيها الاستقلال على الشعور بالمسؤولية و الواجب ، مع التوعية بالحقوق و الواجبات ووجود الأم مع الطفل ، في السنوات المبكرة ضروري لكي توجهه إلى ذلك .

" تكوين القيم الروحية و الوجدانية و الخلفية تطلب التنشئة الاجتماعية غرس القيم الروحية في الأفراد وكذلك الضوابط الاجتماعية للسلوك الجنسي و الاتجاهات المادية لتحقيق التوازن بين الدوافع الغريزية ، وبين الدوافع الاجتماعية المكتسبة في شخصية الفرد ، إضافة إلى التدريب على ضبط التبول و التغوط ، وتدريب الإناث على السلوك اللائق للإناث ، ولكن التحرر المتطرف يؤدي إلى إباحية تنجم عنها الآفات الاجتماعية على نحو مذهل " [28] ص59 لذلك فتهدف التنشئة على التدريب لضبط السلوك وأساليب إشباع الحاجات .

كذلك " اكتساب المعايير الاجتماعية التي تحكم السلوك وتوجهه فالمعايير ليست فطرية ولكنها تكتسب نتيجة اشتراك الفرد في نشاط المجتمع ، وهي تنبثق من أهداف المجتمع وقيمه ونظامه الثقافي بصفة عامة ، كما تصنع. فلكي يصل المجتمع إلى غاياته ، فإنه يقوم بغرس قيمه واتجاهاته في الأفراد ، كما يضع المعايير الاجتماعية التي تعمل كضوء كاشف يعين الفرد على انتقاء واختيار استجاباته ، للمثيرات في المواقف الاجتماعية وبالتالي يعينه على التوازن والتكيف مع المجتمع " [47] ص114.

وتهدف التنشئة إلى : " تعلم الأدوار الاجتماعية ، فكل فرد في مجتمع يحتل على الأقل مركزا واحدا وتختلف المراكز باختلاف السن و الجنس و المهنة فلكل من الطفولة و الشباب و الرجولة مراكزها الاجتماعية " [47] ص118.

- فمن كل هذا فإن التنشئة تهدف إلى مرام واضحة ومقاصد معينة حيث تكوين أفراد ناضجين متكيفين مع محيطهم منضبطين ، وتخلق فيهم روح المسؤولية وحب الآخرين واحترامهم ، وتكوين شخصيتهم حيث تكون سوية غير منحرفة أو شاذة عن مبادئ وقيم المجتمع الذي ينتمي إليه كما تهدف إلى غرس المبادئ الذاتية و الروحية و القيم الأخلاقية العالية وتجعل من الفرد إنسانا سويا منضبطا ومحترما ومقدر لمسؤولياته وواجباته ، وتكيفه على أن لا يصددهم مع مجتمعه وعاداته وقيمه وأفراده .

إن للتنشئة الاجتماعية شكلان مقصود وغير مقصود .

1- التنشئة الاجتماعية المقصودة : " إن المنزل و المدرسة كمؤسسات تقوم بتنشئة الأفراد عن قصد ، فالأسرة التي تعلم أبنائها اللغة وآداب الحديث و السلوك وفق نظامها الثقافي ومعاييرها واتجاهاتها ، تكون معنية بأبنائها على نحو تحديد لهم فيه الطرق و الأساليب و الأدوات التي تتصل بتسرب هذه الثقافة وقيمها ومعاييرها" [47] ص 122 كما تتم في الأسرة و المؤسسات التربوية الرسمية تتم في " العشير و القبيلة ودور العبادة والتي تكون أكثر من ما تكون بالمدرسة وفي هذه المؤسسات تتحقق التنشئة التي أنشئت المؤسسة لتحقيقها ، ويتطبع بالطابع التي يرغب المجتمع بها" [28] ص 60.

2- التنشئة الاجتماعية غير المقصودة : " إلى جانب هذه المؤسسات توجد الجماعات و الأجهزة والمؤسسات التي تمارس عملية التنشئة الاجتماعية لأفرادها بطريقة غير مقصودة ، فيتعلم فيها الفرد الآمال و المهارات و المعاني عن طريق اكتسابه المعايير الاجتماعية التي تختلف باختلاف تلك الجماعات و المؤسسات ، فعن طريقها يكتسب الفرد الاتجاهات و العادات المتصلة بالحب و الكره و الحب و النجاح و الفشل و اللعب و التعاون والواجب و المشاركة الوجدانية ، وتحمل المسؤولية وكذلك العادات المتصلة بالعمل و الإنتاج و الاستهلاك وغير ذلك من أنواع السلوك و الاتجاهات و المعايير و المراكز و الأدوار الاجتماعية .

كذلك تتشكل عملية التنشئة الاجتماعية وفق لنمط الحياة في المجتمع ، فهناك حياة المجتمعات البسيطة التي تقوم على التقاليد الثابتة ، فتقوم التنشئة الاجتماعية فيها على أساس التقليد و الخبرة المباشرة ، وهناك المجتمعات ذات الحياة المعقدة باتجاهاتها المعارضة ومعاييرها المتغيرة ، وقيمها المهتزة نتيجة التغير المتلاحق ، فتقوم التنشئة الاجتماعية فيها على أسس التفكير و التمييز و الاختيار و المعاناة في اكتساب الخبرة ، لذلك فإن هذه المجتمعات تكثر وتنوع من وسائل التنشئة الاجتماعية لأفرادها ، فتعمل على نشر دور الحضارة ، والأندية وتزيد من المجالات وكتب الأطفال وتنوع من برامج التلفزيون و الإذاعة وغيرها من وسائل الاتصال الجماهيري على نحو تحاول فيه ضبط وتوجيه عملية التنشئة الاجتماعية " [47] ص 122-123 .

التنشئة الاجتماعية هي : " تفاعل اجتماعي في شكل قواعد التربية و التعليم يتلقاها الفرد في مراحل عمره المختلفة منذ الطفولة حتى الشيخوخة من خلال علاقته بالجماعات الأولية (الأسرة ، المدرسة ، الزملاء... الخ) .

-فهي العملية التي تتناول الكائن الإنساني البيولوجي لتحويله إلى كائن اجتماعي ، وتحويله من كائن تغلب عليه حاجات عضوية بيولوجية إلى كائن تغلب عليه حاجات ودوافع ذات أصل اجتماعي " [48] ص114.

" التنشئة هي عملية ثقافية محضة موجهة للفرد لكي يصبح فردا اجتماعيا من خلال اندماجه في المجتمع ، بالإضافة إلى أنها تعني التمهيد أو التربية بمعناه الواسع ، هذا التمهيد يبدأ في الطفولة الأولى وينتهي بموت الفرد فإن كانت التنشئة الاجتماعية حتما تتسبب في السيطرة على بعض الدوافع غير المرغوب فيها ، يمكن تحديدها بمجموعة من الضوابط على أنماط معينة من الحضارة" [55] ص64

" هي عملية امتصاص تلقائية من الطفل لثقافة المجتمع المحيط به ، وهي التي تغرس قيم المجتمع وديانته وعاداته وتقاليده ونظمه في نفس الطفل " [56] ص267.

-إنها عملية مستمرة لا تقتصر فقط على لا الطفولة " فالفرد يخضع لها منذ ولادته وتستمر معه حتى وفاته ، فهي عملية لا يمكن تجاوزها و إنكارها في أي مرحلة من المراحل التي يمر بها الفرد " [57] ص84 .

إذا فللتنشئة الاجتماعية خاصية الاستمرارية فهي لا تقتصر على مرحلة الطفولة فقط بل تستمر في المراحل الأخرى كالمراهقة حتى الشيخوخة ، لأن الفرد في كل من هذه المراحل ينتمي إلى جماعات من نوع جديد يبدو فيها بدور جديد ويعدل من سلوكياته ويكتسب أنماط مستحدثة من السلوك ، وهذا ما يدفع بارسونز PARSONS لتقديم معنى التنشئة على أنها : عملية تعتمد على التلقين و المحاكاة و التوحيد مع الأنماط العقلية و العاطفية و الأخلاقية لدى الطفل والراشد ، هادفة إلى إدماج عناصر الثقافة في نسق الشخصية ويبدأ من الميلاد داخل الأسرة وتستمر باتساع أساق التفاعل كلما كبر المرء ، وتتأثر بجماعة الرفاق ونوع المهنة و التخصص وتعبير عن نشاط البناء الاجتماعي بأنساقه (الأسرة- الدين السياسة -التعليم -المهنة الاقتصادية) الذي يضغط على الفرد لكي يتوافق مع غيره ، ويتعلم كل يوم في تفاعله مع غيره من أفراد الجماعة يأخذ ويعطي في ضوء المعايير و الأدوار الاجتماعية ، ويؤثر ذلك مع عوامل أخرى على نمو الشخصية لكل فرد ، ومن هذه العوامل كما هو معروف الوراثة والغدد و الغذاء و النضج و التعليم وبالإضافة إلى متغيرات أخرى مثل أعمار الوالدين ، وحجم الأسرة والترتيب الميلادي " [46] ص19.

" وكما أنها - التنشئة الاجتماعية - هي عملية متواصلة مدى الحياة " [58] ص26 .

" التنشئة الاجتماعية هي عملية تفاعل يتم عن طريقها تعديل سلوك الشخص بحيث يتطابق مع

توقعات أعضاء الجماعة التي ينتمي إليها " [46] ص 142.

ويتجلى من خلال الخصائص أن تنشئة الفرد تحددها الجماعة التي ينتمي إليها قبل ولادته باعتبارها ديناميكية ومستمرة فهم يحاولون الحفاظ عن المعايير و القيم السائدة في الجماعة ونقلها من جيل إلى جيل دون المساس بها أو الاستغناء عنها بل المحافظة عليها .

4.2.2. أساليب تحقيق التنشئة الاجتماعية

" يقصد بأساليب التنشئة الوسائل النفسية و الاجتماعية التي تستعمل أو الظروف التي تهيئها الأسرة بقصد إكساب الطفل سلوكا معيناً أو تعديل سلوك موجود بالفعل " [54] ص 77.

ويكون السعي إلى تكوين السلوك و الاتجاهات يأخذ الأسلوبين التاليين :

1- أسلوب المكافأة .

2- أسلوب العقاب .

وأما أثر ذلك فيكون على النحو التالي :

يتعلم الطفل ما يعيشه ، فإن عاش الانتقاد تعلم الإدانة ، وإن عاش العدا تعلم المقاتلة ، وإن عاش السخرية تعلم الخجل ، وإن عاش التخجيل تعلم الإحساس بالذنب وهكذا .

وتبعاً لذلك يمكن البحث في الأسلوبين السابق ذكرهما ، أسلوب المكافأة وأسلوب العقاب ومن أمور التي تبين دور الثواب و العقاب في التنشئة الاجتماعية التدريب على الفطام وتناول الطعام و التدريب على آداب الجنس وضبط السلوك الجنسي وعلى الاستقلال و الاعتماد على النفس وعلى كظم الغيظ وضبط العدوان، وفي كل الأحوال فإن القسوة المتطرفة كأسلوب في التنشئة الاجتماعية غالباً ما تؤدي إلى القلق ويجب الانتباه إلى أن المجتمعات ليست واحدة في أساليب مكافأتها أو عقوباتها " [28] ص 59-60

لذلك لابد من أساليب سوية لتنشئة اجتماعية ، فاعلة فمثلاً على مستوى الأسرة يجب تجنب على سبيل المثال لا الحصر :

1 - الحماية الزائدة بالقيام نيابة عنه بواجباته التي يجب أن يتدرب عليها وهو ما يجعله اتكاليا معتمدا لا يتحمل المسؤولية

2- تدليل الطفل و الخضوع لكل مطالبه وتشجيعه على تأدية رغباته بالطريقة التي تحلو له يؤدي إلى أن يصبح عاجزا غير مستقل في تفاعلاته مع البيئة غير قادر على مواجهة مواقف الحياة .

3- التساهل في العقوبات أو القسوة الزائدة باستخدام أساليب العقاب الصارمة و التذبذب فيها ، أي عدم استقرار الوالد على أسلوب معين في المعاملة يفقد الصغير الثقة في المعايير و الضوابط المقررة .

4-الإسراف في لوم الطفل و تأنيبه و عقابه ، وإشعاره بالذنب من كل ما يفعله ، يجعله شديد الحساسية وشديد السخط على ما يفعله و يولد لديه لذة في عقاب الذات .

5-التفرقة و عدم المساواة بين الأبناء تؤدي إلى الكره و البغضاء بين الأشقاء ، مع مشاعر تمرد و سخط وقلق و اغتراب داخل الأسرة .

6 - الاستكانة لغضب الطفل و تلبية مطالبه تجعله يعتاد هذا الأسلوب و يتمادى فيه كما أن الطفل الذي تكثر تهديده بالعقاب ولا يعاقب يصبح غير مكترث بالتهديد "[46] ص ص161-162.

7- " المعاقبة الخاطئة تعني عقد مفارقة غير مناسبة فالأب الذي يعاير ابنته لذماتها ، مقارنة بشقيقتها الجميلة ، أو الذي يؤنب ابنه لقصر قامته أو ضعف بنيته مقارنة بشقيقه القوي ، إنما يبث في الصغير مشاعر النقص التي قد تتحول إلى عقدة نفسية يعاني منها طول حياته .

8- منع الصغير من التعبير عن ذاته بتحقيقه أو تسخيفه أو منعه من توجيه الأسئلة أو التعبير أو التعليق عن رأيه يفقده الثقة في نفسه .

9- منع الطفل من مجارة زملائه في اللعب و استخدام لعب الأطفال فهي تقوم بوظيفة هامة في التنشئة الاجتماعية ، حيث تعاون على التخفيف من القلق الذي ينجم من إحباط حاجاته الفسيولوجية و النفسية الأساسية .

10- بوجه عام يجب العمل على إشعار الطفل بأنه موضع قبول و تقدير وسعادة و اعتبار و احترام وبأنه مفيد، له قيمة اجتماعية وأن جهوده لازمة للآخرين ، مع إبراز ثقتنا والاعتراف به ، مع مراعاة الوسيلة في التعامل بشكل لا يؤدي إلى غرور وكبرياء ولا إلى إحباط وفقد للثقة مع تنمية مشاعره بالأمن وإحساسه بأنه محبوب وأنه من جماعة يتعاون أفرادها ويتساندون " [46] ص163.

كما أنه لا بد من العقاب في حالة الخطأ لذلك لا بد منه ، لأن العقاب أحد الأسس الهامة في التنشئة الاجتماعية وله ضوابط وأسس معينة حتى يكون فعالا ولا يؤدي إلى آثار سلبية ، وبوجه عام نشير لهذه الشروط فيما يلي :

- 1- يجب أن يتمشى العقاب مع الفعل المنحرف ويتناسب معه فلا يكون صارماً أو متهاوناً
 - 2- يفضل أن يسبق العقاب إنذار به مدة أو أكثر لإتاحة الفرصة للطفل أن يراجع نفسه ويستفيد من خطأه
 - 3- يجب أن يتلو العقاب اقتراف الذنب مباشرة ، حتى يبلغ أقصاه و لا يضعف أثره بطول الفترة بينه وبين السلوك المنحرف
 - 4- لا يحرص العقاب الكبرياء ولا يخدش الحياء حتى لا تتولد الكراهية و الشعور بالنقص ، وفقد الثقة كالأب الذي يوبخ ابنه بوسائل حيوانية لا تصلح للإنسان الكريم .
 - 5- لا يكون العقاب أمام الأعراب ، كالأب الذي يعتمد عقاب الصغير أمام مدرسيه أو زملائه في المدرسة أو أمام أشقائه وأصدقائه .
 - 6- عدم الإسراف في العقاب حتى لا يذهب قيمته وحتى لا يصل فيها الصغير إلى حالة لا يميز فيها بين الأعمال التي يعاقب عليها دون غيرها .
 - 7- عدم التهديد المستمر دون عقاب ، يشعر الصغير باللامبالاة وعدم الاكتراث .
 - 8- يجب أن يعلم الصغير بسبب عقابه فتوقيع جزاء جزافي بدون سبب واضح يعلم الطفل يفقده القدرة على الاستفادة من أخطائه وقد يشعره بمشاعر الظلم .
 - 9- العقاب لا يكون على وجه الصغير ، وفي مناطق حساسة قد تقضي بحياته أو تصيبه بعاهات .
 - 10- يجب مراعاة الفروق الفردية بين الأفراد في توقيع العقاب : الذكور و الإناث، الصغار و الكبار ، الأذكى و الأغبياء ، الأسوياء و غير الأسوياء ، فضلا عن الحالة الوجدانية وما يتمتع به الصغير من حساسية و عواطف " [46] ص ص 164-165.
- "إن استجابة أفراد الأسرة لأفعال الأطفال بصورة مباشرة تؤدي إلى تغيير في هذه الأفعال وفي المشاعر المتصلة بها ، فالطفل ينمو ويتعلم المهارات الشخصية وفق استجابة الأسرة لما يقوم به من أفعال في المواقف الاجتماعية" [59] ص 61.
- لذلك فلا بد من انتقاء العقاب السليم الذي يهذب ولا يخلق في نفس المعاقب خدش أو يكون لديه مرض نفسيا قد يؤثر في مستقبله في الحياة الاجتماعية فتوعيه العقاب تدل عن أنه نوع من التربية ووسيلة من وسائل التنشئة لذلك فالعقاب لا بد أن ينظم ويهذب ولا يحبط ويهدم .

5.2.2 نظريات التنشئة الاجتماعية

لقد ظهرت نظريات كثيرة تحاول تفسير عملية التنشئة الاجتماعية وكل واحدة حسب التيار و المنصور و التوجه ثم تفسيرها ، والفرد هو مركز كل تلك الدراسات التي أجريت عبر عدة مراحل ومن بينها .

رؤية فيلد FIELD لوجود نموذجين يمكن استخلاصهما من التنظيرات المتعددة في مجال التنشئة الاجتماعية .

النموذج الأول: وفيه يتم تصوير عملية التنشئة الاجتماعية على أنها جهاز استدخال INTERNALISATION لمعايير وقيم المجتمع أو الحضارة بحيث تتحول هذه القيم و التقاليد و المعايير إلى جزء من البناء النفسي للفرد ، وهكذا يذوب الفرد في البناء الاجتماعي ، ويبدو مدعنا أو مستسلما PASSIVE فهو عبارة عن إناء خال يتم تعبئة بما تستدخله عليه حضارته التي يعيش فيها ، وهنا يبدو الفرد غير قادر على إدراك أو تفسير الفوضى أو التفاوت الموجود في المجتمع ولا ينفاد إلى التوقعات المعيارية بسبب رغبته الكامنة في الحصول على رضى وحب الآخرين من المحيطين .

النموذج الثاني: وفيه يتم تصوير عملية التنشئة الاجتماعية ليس كجهاز قهري بل طوعي الانقياد CONFORMITY ويبدو الفرد هنا فعلا مشغولا ببناء الواقع المحيط في ضوء نموه بدءا باكتساب اللغة و الانتماء الطوعي للمفاهيم المشتركة ، وهنا أيضا يبدو الفرد غير قادر على إدراك أو تفسير التفاوت في البيئة المحيطة وإذا كان ينفاد من أجل الحصول على الشعور بالانتماء و الرغبة في الحصول على حب المحيطين ورضاهم "[46] ص28.

ويبدو من خلال النموذجين عدم القدرة على تفسير احتمالية تخلي أو جنوح الفرد عن الطريق الذي تحدده له المعايير الاجتماعية وإلا أصبح متمردا أو عودة المجتمع إلى شريعة الغاب و العيش على الفطرة لذلك فالنموذجان لم يستطيعا الوصول إلى حل لذلك و سنعرض بعض النظريات التي تفسر عملية التنشئة الاجتماعية .

1.5.2.2. نظرية التحليل النفسي :

" شكلت نظرية فرويد محورا أساسيا من محاور نظرية التنشئة الاجتماعية ويتجسد ذلك في مقولة فرويد عن التقمص والتي شرحها في كتابه "علم النفس الاجتماعي، وتحليل الأنا ويعرف التقمص بوصفه عملية نفسية ويتمثل فيها الفرد مظهر من مظاهر الآخر أو خاصة من خواصه أو صفة من صفاته "[60] ص170.

"كما يستعرض WATSON واطسن واخرون نظرية التحليل النفسي و الفرويدون الجدد THE NEO FREUDIANS لتفسير التنشئة الاجتماعية ويفترض نظرية التحليل النفسي جهاز داخل الفرد يتكون من ثلاثة منظمات عرفت بالهوية ID و الأنا EGO والأنا الأعلى SUPPER-EGO ويمثل الهوية مصدر الغرائز ومحتواه اللاشعوري ويسعى دائما لتحقيق مبدأ اللذة وحينما يتصل الهوية بالمجتمع أو بالبيئة المحيطة تبدأ عملية تكوين الأنا وتظهر فعالية الأنا عندما يتعلم الفرد كيف يتمكن من تحقيق رغبات الهوية في نطاق الظروف التي يفرضها المجتمع و البيئة بعاداته وتقاليده ، إلا أن الأنا لا يستطيع كبح كل الحفزات الغريزية الخطوة التي تتنافى مع هذه القيم و التقاليد وبالتالي تأتي أوامر الوالدين و الكبار ورقابتهم على تصرفات الطفل وسلوكاته، ويصبح للأب مثلا أوامر ونواه كماله تشجيع ورضى ،ومن ثمة تشقق الأنا الأعلى ومع مرور الوقت مع تعليمات و توجيهات هؤلاء الكبار تصبح الأنا الأعلى بمثابة المراقب للسلوك التي يتمثلها الطفل وتصبح جزءا من بنائه النفسي ويطلق عليه الأنا الأعلى ومصطلح " الضمير " [46] ص30.

" كما تتيح عملية التقمص للفرد أن يتمثل أدوار اجتماعية جديدة وأن يستبطن مفاهيم المجتمع وتصوراته وقيمه، وأن يتمثل أدوار اجتماعية عبر سلسلة من العلاقات التي يقيمها الفرد مع الأشخاص الذين يحيطون به ويشكلون موضوع تقمصه أو نماذج سلوكه " [61] ص88.

فالتفسير الذي أتى به النفسانيون كان ذا اتجاه نفسي محض ، حيث فسرت التنشئة على أنها عمليات نفسية داخلية وأهمل تنوعا ما المؤثرات الخارجية وركز على التقمص واعتبر الأنا الأعلى المراقب الوحيد لسلوك الفرد وسمي الضمير .

2.5.2.2 نظرية التعلم الاجتماعي المبني على فكرة التدعيم :

وتتطوي هذه النظريات على ثلاث توجهات :

" التوجه الأول : يظهر من خلال ما قدمه ميلر و دولارد MILLER AND DOLLARD وكذا سيبارز و ميكوبي SEARS AND MECOBY ويتبنى هؤلاء فكرة المثير (المنبه) - والاستجابة عند تفسير عملية التنشئة الاجتماعية ويهتمون بالدوافع و الجزاءات كشرط لحدوث التعلم ، فالطفل يحصل على انتباه والديه أو اهتمامها عندما يقوم بأفعال أو تصرفات أو أعمال يفضلها الوالدين أو أحدهما أو ربما يقومان بها ومع تكرار إتيان الطفل هذه التصرفات تصبح جزءا منه فيما بعد.

التوجه الثاني: ويظهر من خلال أي SKINNER الذي يفسر السلوك الاجتماعي في ضوء قوانين التدعيم وأسلوب التواب و العقاب فالطفل ينمي شخصيته محددة نتيجة أنماط مستقلة للتواب و العقاب يطبقها أو يتبعها الوالدين معه ، بحيث يميل الطفل إلى تكرار السلوك الذي حصله على الإثابة ولا يكرر السلوك غير المثاب وبالتالي يتعلم الطفل الاستجابة المرتبطة بإثابات أو تنشيط الرابطة بين منبه محدد أو تضعيف أو تنظيفي الرابطة بين منبه محدد أو تضعيف أو تنظيمي الرابطة بين منبه محدد ومدعم محدد .

التوجه الثالث : يظهر من خلال ما قدمه بارك و ويلتروبان دورة PARK و WALTER و BANDURA ويتبنى هؤلاء فكرة تقليد النموذج MODEL باعتباره نمط استجابة متعلما للسلوك الاجتماعي ، ومن ثمة التنشئة الاجتماعية للأطفال يقلدون ويحاكون الأب و الأم أو الوالد من نفس الجنس وذلك عندما يجدون دعما ذاتيا كلما اقتربوا من النموذج ، وربما كان النموذج من بين ما تقدمه وسيلة الإعلام عموما وبخاصة المرئي وعلى الرغم من أن التنشئة الاجتماعية هي عملية تعديل وتغيير في سلوك الفرد وبالتالي فهي عملية تعلم ، إلا أن هذا التعلم قد يكون مباشر من خلال التدريب أو غير مباشر من خلال التقليد و المحاكاة" [46] ص ص 30-31.

في هذا المنظور اعتبر عامل التدعيم و التواب و العقاب أي المثير ، شروط للتعلم فالمنبه و الاستجابة اعتبر أمران هامان في عملية التنشئة الاجتماعية حيث أن السلوك المثاب أو المجاز عليه يكرر أما الذي عوقب عنه فإن الطفل يعزف عنه ويتركه ، لذلك التنشئة ترتبط بالمنبه الذي يتلقاه الطفل فيستجيب له فيجازى عنه أو يعاقب عليه ، فتكون التنشئة .

3.5.2.2. نظرية الدور الاجتماعي و التنشئة الاجتماعية:

إن تعديل السلوك الاجتماعي و الشخصية بوجه عام ، عملية متصلة منذ بداية الحياة وهي تشكل بسبب الظروف التي تعيش فيها الأسرة و المراكز الاجتماعية التي يشغلها الفرد فيها ، ونعرض الآن بإيجاز بعض معالم نظرية الدور الاجتماعي في عملية التنشئة الاجتماعية .

يحتل الفرد مراكز اجتماعية متنوعة ومختلفة وتتباين بحسب الثقافات الفرعية ، مثل السن و الجنس و الأسرة و الطبقة الاجتماعية و الدين و الإقليم الجغرافي .

" هناك مراكز مفروضة على الفرد مثل سنه ومركزه في الأسرة ومراكز أخرى مكتسبة مثل عضوية النوادي و الجمعيات ويحاول الفرد التوفيق بين المراكز " [62] ص 242 .

فالنظرية تتخذ مفهومي المكانة الاجتماعية STATUS SOCIAL و الدور الاجتماعي

SOCIAL ROLE "فالفرد يجب أن يعرف الأدوار الاجتماعية للآخرين ولنفسه ، حتى يعرف كيف يسلك وماذا يتوقع من غيره ، وما مشاعر هذا الغير ، وإن المقصود بالمكانة الاجتماعية وضع الفرد في بناء اجتماعي يتحدد اجتماعيا ويرتبط به التزامات وواجبات تقابلها حقوق وامتيازات مع ارتباط كل مكانة بنمط من السلوك المتوقع وهو الدور الاجتماعي الذي يتضمن إلى جانب السلوك المتوقع ومعرفة مشاعر وقيما تحددتها الثقافة ويكتسب الطفل أدوار اجتماعية عن طريق التفاعل الاجتماعي مع الأباء و الراشدين الذين لهم مكانة في نفسه فلا بد من قدر من الارتباط العاطفي أو رابطة التعلق **ATTACHEMENT** ،وتعتبر الذات المفهوم الثالث في نظرية الدور ، ذلك لأنه إذا كان الطفل أن يتفاعل بنجاح مع غيره في مجتمعه فعليه أن يعرف ما هو السلوك المتوقع منه و المصاحب للمكانات الاجتماعية المختلفة [المدرس... الخادم...] .

وهنا لابد أن يعرف الطفل ويتعلم كيف يسلك وفقا للتوقعات ،وأن يكون قادرا على أن يجدد لنفسه ويعرف عن طريق اللغة ومراجعة النفس ، ما إذا كان سلوكه سلبيا أم لا ... ويتم اكتساب الدور عن طريق واحد أو أكثر مما يلي :

أ- التعلم المباشر: فيقوم الوالدين أو أحدهما بتعليم طفلهما ضرورة مناسبة لسلوكه لسنه وجنسه ذكرا أو أنثى ، فيعلم الطفل الولد أن يكون متسما بالحزم و القوة ويرتدي الملابس التي لا تشبهه بالإناث ، وكذلك يتم تعليم البنت وأيضا تحديد الأسرة للطفل في سن محددة أدوار معينة مثل : الحفاظ على أخته أو عدم الدخول قبل الاستئذان الخ.

ب- النماذج : يتخذ الطفل من المحيطين به نماذج تحدي و قدوة ، بالإضافة إلى فهمه لأدوارهم وكيفية تفاعلهم مع بعضهم البعض ، الطبيب و المريض ، المدرس و التلميذ ، الأب و الابن، وكذا ما تعكسه هذه النماذج من اتجاهات نحو أصحاب المكانات المختلفة" [46]ص31.

فمن خلال هذه النظرية ترى أن الفرد يحتل مركز ودورا في حياته الاجتماعية وينشأ وفق التوقعات التي ينتظرها وتلقن التنشئة الاجتماعية حسب هذه الأدوار المختلفة والثقافات الفرعية المترسخة في المجتمع فتنشئة الذكر تختلف عن تنشئة الفتاة و التنشئة الإسلامية ليست كالتنشئة المسيحية ، لذلك فالمركز الاجتماعي سواء كان مفروض أو مكتسب تفرض على الفرد نوع من التنشئة حسب المكانة و الدور فهي النظرية تعتبر مفهومي المكانة و الدور أساس نوع التنشئة الاجتماعية .

4.5.2.2. التفسير الوظيفي لعملية التنشئة :

" يرى أصحاب المنظور الوظيفي أن عملية التنشئة الاجتماعية ، تعد أحد جوانب النسق الاجتماعي ، وبناء على ذلك فإنها تتفاعل مع باقي عناصر النسق بما يساعد على المحافظة على البناء الاجتماعي ، ككل وبذلك فإن عملية التنشئة الاجتماعية تقوم بالمحافظة على البناء الاجتماعي وتوازنه لأن الفرد لأن الفرد في أثناء عملية التنشئة يتعرض لعمليات عدة من الضبط و الامتثال ، التي تساعده على التوافق مع المجموعة التي ينتمي إليها ، لأن ذلك يؤدي إلى تحقيق التوازن الاجتماعي للجماعة ككل " [63] ص88

بما أن نظرية الوظيفة ترى أن المجتمع عبارة عن أنساق فإنها تعتبر أن التنشئة الاجتماعية تحافظ وتحمى البناء الاجتماعي وتوازنه ، حيث يضمن عدم اختلال الفرد داخل مجتمعه لما يتعرض له من ضغط و امتثال وتحاول دمج الفرد في أنساق مجتمعه دون تعرضه إلى الاختلال ونستطيع القول بعد تطرقنا لهذه النظريات أن كل منها ليس كافيا لتفسير عملية التنشئة الاجتماعية وأن التكامل بين هذه النظريات في تفسير تلك العملية ، وخاصة وأننا نعلم أن التنشئة ميكانيزم لنقل دعائم الثقافة وبما أن الطفل هو الناقل لهذا التراث فقد أولى إليه اهتمام كبير وكيف تكون تنشئته في مجتمعه للمحافظة على المعايير .

وهذه النظريات كمثال لا حصر إنما حاولت تقديم تفسير للتنشئة الاجتماعية ، حسب توجهاته وكل نظرية فسرت التنشئة من زاوية واحدة هي الزاوية التي تخدم النظرية

2.3 الضبط الاجتماعي

1.3.2 تعريف الضبط الاجتماعي وأشكاله :

- الضبط لغة : " لزمه قهره وقوى عليه حفظه حفظا بليغا

العمل : أتقنه، أحكمه، الضبط حبس الشيء " [36] ص421.

- الضبط الاجتماعي اصطلاحا : فتعدد تعريفاتها لاختلاف وجهات النظر في فكرة الضبط ذاتها وبسبب الإيديولوجيات التي تحدد معالم النظام الاجتماعي الذي تعمل أجهزة الضبط على حمايته أو تطويره في إطار التركيب المورفولوجي للجماعة لذلك فقد أخذ عدة معاني :

" أ- يستعمل مصطلح الضبط الاجتماعي ، في ذلك الجزء من النظرية الاجتماعية الذي يهتم لدراسة أساليب المحافظة على النظام و الاستقرار ، أو قد يستخدم للدلالة على الأساليب

الاختصاصية في المحافظة على النظام كالقوانين و المحاكم وقوات الأمن و الشرطة وأحيانا يستعمل في دراسة المؤسسات الاجتماعية وعلاقة الواحدة منها بالأخرى عند قيامها بالمحافظة على الاستقرار الاجتماعي .

ب- الضبط الاجتماعي في المحاور الأساسية لعلم الاجتماع المعاصر ، على الرغم من أن الفكرة قديمة جدا ، وقد وردت قديما مشيرة على النظام و القواعد المنظمة للسلوك و السلطة ، وقبل أن يستقل علم الاجتماع كعلم ، وكان يستخدم بتسميات أخرى ، وضمن القانون أو الأخلاق أو العرف ، إلا أن المصطلح لم يتسع حتى كتب روس مجموعة مقالات عن الضبط الاجتماعي في المجلة الأمريكية لعلم الاجتماع بأنه سيطرة اجتماعية مقصودة وهادفة "[28] ص100 .

كما أن العديد من العلماء أعطوا تعريفات للضبط الاجتماعي من بينهم :

1.1.3.2. ابن خلدون: اعتبر الضبط الاجتماعي أو كما يسميه الرقابة الاجتماعية أساس الحياة الاجتماعية وضمنا لأمنها و استمرار أبقائها.

حيث جاء في مقدمته : " إعلم أنه قد تقدم لنا في غير موضع أن الاجتماع للبشر ضروري ، وهو معنى العمران الذي نتكلم فيه ، وأنه لا بد لهم في الاجتماع من وازع حاكم يرجعون إليه ، وحكمه فيهم : تارة يكون مستندا إلى شرع منزل من عند الله يوجب انقيادهم إليه إيمانهم بالثواب و العقاب عليه الذي جاء به مبلغه وتارة إلى سياسة عقيلة يجب انقيادهم إليها ما يتوقعونه من ثواب ذلك الحاكم بعد معرفته لمصالحهم فالأولى يحصل نفعها في الدنيا و الآخرة لعلم الشارع بالمصالح العاقبة ولمراعاته نجاة العباد في الآخرة و الثانية إنما يحصل نفعها في الدنيا فقط "[42] ص289 .

فمن خلال هذا نرى أن ابن خلدون قد أشار إلى حاجة البشر في عمرانهم البشري إلى وازع أو قانون إن صح القول يضبطهم ويسير مصالحهم وذكر في موضع آخر " ومن أخلاق البشر فيهم الظلم و العدوان بعض على بعض "[42] ص131 .

هنا يبرز ابن خلدون فطرة البشر على العدوان وميوله إلى الظلم و التسلط على الآخرين فجاء " و قدما أن الأدميين بالطبيعة الإنسانية يحتاجون في كل اجتماع إلى وازع وحاكم يزع بعضهم عن بعض "[42] ص142 .

هنا وجوب وجود حاكم يحكم بينهم ويفرض رقابة على تصرفاتهم كما أبرز صفات هذا الحاكم ووجوب التحلي بها "وألزمك العدل فيهم و القيام بحقه وحدوده عليهم و الذب عنهم ، و الدفع عن

حريمهم ومنصبهم و الحقن لدمائهم والأمن لسربهم، وإدخال الراحة عليهم "[42] ص290. هنا يضع على عاتق الحالم مسؤولية الرعية في أمنهم وسلامتهم وتحته على العدل وإقامة حدود الله . كما يبرز ابن خلدون ضرورة وجود هذا الضبط الاجتماعي في عدة مواضع من مقدمته حيث يقول " هذا الاجتماع ضروري للنوع الإنساني ،.... إن هذا الاجتماع إذا حصل للبشر كما قررناه وتم عمران العالم بهم ، فلا بد من وازع يدفع بعضهم عن بعض ، لما في طباعهم الحيوانية من العدوان و الظلم وليس آلة السلاح التي جعلت دافعة لعدوان الحيوانات العجم عنهم كافة في دفع العدوان عنهم لأنها موجودة لجميعهم ، فلا بد من شيء آخر يدفع عدوان بعضهم عن بعض " [42] ص54 .

هنا يشير ابن خلدون إلى وجوب وجود شيء يرفع الأذى عن الآخرين ولا يكون سلاحاً لأنه يجعل الإنسان ذا طباع حيوانية بل إلى بديل آخر وهو الضبط ، ويبرز من خلال القانون، الذي يحكم بين الناس (ضبط خارجي) و الشريعة و الدين الذي يتحلّى بها الإنسان لضبط نفسه وأخلاقه إضافة إلى الضمير و المسؤولية اتجاه الآخرين .

ويتكلم ابن خلدون عن الدولة و السلطة وقوة القانون في مواضيع مختلفة منها " فأما المدن والأمطار فعدوان بعضهم عن بعضهم تدفعه الحكام و الدولة بما قبضوا على أيدي من تحتهم من الكافة أن يعتمد بعضهم على بعض أو يعد عليه ، فهم مكبحون بحكمة القهرو السلطان عن الظالم إلا إذا كان من الحاكم بنفسه "[42] ص132. ويشير هنا إلى أن السلطة في يد الدولة وقوة الحكومة وليست في يد الأفراد .

ومن خلال كل ذلك فإن ابن خلدون يجعل من الضبط أو الرقابة الاجتماعية ظاهرة ملزمة وضرورية بالنسبة للمجتمع الإنساني ، فالإنسان سياسي بطبعه وعدوانياً فطرياً لذلك لا بد من ضبط سلوكه الاجتماعي بقوة قاهرة حتى لا يظلم الفرد غيره ، لكن هذا الضبط يكون مقنناً أي في صفة قانون أو وازع نفسي أو ديني يضبط الإنسان كما ينظر إلى الضبط الاجتماعي نظرة اجتماعية ، حيث بحث على مصلحة الجميع في المجتمع ومصلحة الحاكم من خلال صفات الحكم الراشد النابع من الشريعة الإسلامية و العدل في حكمه وروح المسؤولية اتجاه الآخرين .

2.1.3.2. روس ROSS :

ينحصر الضبط الاجتماعي عند روس " فيما يمارسه المجتمع للمحافظة على نظامه وذلك عن طريق مختلف النظم و العلاقات الاجتماعية ، تلك النظم التي يثير الخروج عليها سخط الجماعة ،

ذلك الذي يتدرج من مجرد السخرية و الاحتقار و الاشمئزاز إلى القطيعة و التجنب و النبذ ثم إلى إنزال الضرر بالمخالف و إيذائه وربما ينتهي الأمر إلى جرحه أو قتله .

إن الضبط الاجتماعي لديه نظام متكامل ، ومع ذلك نستطيع أن نميز بين مجموعتين من وسائل الضبط ، تتمثل الأولى في الرأي العام و الإيحاء الاجتماعي و المثل الشخصية وديانة المجتمع و الفن ثم التقييم الاجتماعي ... و تتمثل المجموعة الثانية في القانون و المعتقدات والقيم " [64] ص 163 . ومن خلال ذلك يتجلى لنا أن المجموعة الأولى تعتمد على الجانب الروحي و الخلفي أما المجموعة الثانية ، فإنها تمثل السياسة العامة وقانون المجتمع لذلك يعتبر روس أن النظام ليس سلوكا غريزيا أو تلقائيا عفويا إنما ناجم عن الضبط الاجتماعي الممارس في المجتمع .

3.2.3.2 لندبرج LUNDBERG :

يرى أن الضبط الاجتماعي : " عبارة عامة تستخدم للإشارة إلى السلوك الاجتماعي الذي يقود الأفراد أو الجماعة نحو الامتثال للمعايير المقررة أو المرغوبة . ويذهب لندبرج كذلك إلى أنماط السلوك الاجتماعي ذات الطابع العام تعتبر من أنواع الضبط كما يقول أن من بين هذه الأنماط : الحكومة في المجتمع الحديث ومن ناحية أخرى يشير إلى العادات الشعبية و العرف و الرأي العام وغير ذلك من وسائل الضبط الاجتماعي التي تصاحب عمليات التغيير الاجتماعي " [64] ص 166 .

فلندبرج يربط الضبط بالسلوك أو كما ذكر أنماط السلوك الإنسان يداخل المجتمع فالعادات و التقاليد يعتبرها ضبطا لسلوك الإنسان داخل الجماعة التي ينتمي إليها .

4.2.3.2 دوركايم و لومي :

يعرف الضبط الاجتماعي بكونه " لا يتعلق بالفرد ذاته ، وإنما ليس مفروضا من الخارج وإنما هو جزء من الموقف الذي يمثله " [28] ص 100 .

فباعتبار دوركايم يعمل على مصلحة الجماعة و الضمير الجمعي فإنه يعتبر الضبط هو ضمن ذلك المجتمع ويعني الجميع وهو وليد الجماعة في حد ذاتها كما اعتبر لومي الضبط الاجتماعي بأنه " آليات رمزية طورها الجنس البشري بطريقة مقصودة أو غير مقصودة لإحداث الضغط النفسي دون اللجوء إلى العقاب الجسدي أو الجزاء الجسدي ، مهما كانت صورته ، ويتمثل ذلك السلوك في المدح أو الذم أو الإرشاد ثم ذكر أن الضبط الاجتماعي هو عبارة عن مجموعة من الحيل النفسية التي تستهدف الضبط النفسي الذي هو منهج رمزي إنساني في مقابل استخدام منهج القوة " [28] ص 100 .

يرى لومي أن الضبط ليس وليد الحاضر بل هو منذ الأزل غير أن الإنسان هذبه وطوره ليتمشى وطبيعة الإنسانية وحول العقاب المادي إلى العقاب المعنوي .

5.2.3.2 بارسوز :

يرى بارسوز أن " نظرية الضبط الاجتماعي إنما هي ملاحظة نظرية لاتجاه السلوك المنحرف ، وتحليل النسق الاجتماعي إلى مختلف العمليات الاجتماعية الاطرادية ، حيث يبين هذا التحليل اتجاهات الانحراف المتعددة ، ويعتقد أن أول عناصر ميكانيزمات الضبط الاجتماعي ربما يكون الذات الأساسية ، وترجع أهمية ذلك الميكانيزم إلى القلق ورد الفعل ، وبمعنى آخر فإن الشعور بالذنب من تجاه الفرد ذاته تكون الأنا شاعرة بأن ثمة جرم قد حدث أو قد ارتكبه الفرد وبذلك يشعر بتأنيب ووخز من الأنا أو ما نسميه بالضمير ويعبر عن قوة ملزمة مثلها مثل الدولة في الضبط وأن توقعات جزاءات الدين عن قوة ملزمة مثلها مثل الدولة في الضبط وأن توقعات جزاءات الدين إنما تعتبر وسيلة من وسائل التعبير عن الثقافة " [64] ص166.

إذن الضبط الاجتماعي هو القوة التي بها يمثل الفرد لنظم المجتمع الذي ينتمي إليه ، وتختلف طريقة الضبط ووسائلها حسب المجتمع و الزمان و المكان .

6.2.3.2 روسيك Y- ROUCEK :

الضبط بأنه " مصطلح شامل يشير إلى تلك العمليات ، المخططة أو غير المخططة ، أو على إقناعهم بالامتثال أو إجبارهم عليه .

وللضبط عنده ثلاث مستويات ، يتمثل في ممارسة الجماعة للضبط على جماعة أخرى ، أما المستوى الثاني فيتمثل في ممارسة الجماعة للضبط اتجاه أعضائها ويظهر المستوى الثالث لممارسة الأفراد للضبط اتجاه زملائهم ، وعموما يرى أن الضبط يحدث عندما يقنع أو يجبر الفرد على أن يتصرف طبقا لرغبات الآخرين سواء اتفقت مع رغباته ومصالحه أم لا " [65] ص53.

فروسيك يرى أن للضبط ثلاث مستويات وأن الشخص أو الجماعة التي يمارس عليها الضبط فإنها تتقبل هذا الضبط أي تقنع أو يجبر على تقبلها فممارسة جماعة للضبط على جماعة أخرى أو ضبط جماعة على أعضائها ، أي أن هذه الجماعة مصدر سلطة أو ممارسة الأعضاء على بعضهم هي عملية يمكن أن تكون مسطرة مسبقا أو عقوبة كضبط الأب لابنه مثلا فهي عملية ضبط غير مخطط لها ، إنما الابن يتقبل هذا النوع من الضبط بإقناع .

كما يعتبر الضبط على أنه " كافة القيود و الأنماط التي يتولد عنها الانضباط و النظام الاجتماعي ، كما أنه أصبح في الواقع مرادف للتنظيم الاجتماعي "[66] ص 657.

فالضبط هو تلك الأحكام و القوانين و الدساتير الرسمية و الغير رسمية و كل القيود التي تضمن النظام داخل المجتمع ، كما تظهر هناك هيئات تضمن السير الحسن للنظام الاجتماعي ، بيد أن هناك ضوابط أخلاقية و اجتماعية متوارثة ، تضمن عدم انحراف الأفراد و امتثالهم لمعايير و قوانين المجتمع .

و يأخذ الضبط الاجتماعي شكلين رئيسيين هما :

الضبط القهري و الضبط المقنع

1- الضبط القهري : " وينشأ عن فعالية القانون و الحكومة و يصاحب عادة بالقوة أو الخوف من القوة ، فأنماط السلوك الرادعة في حالات الجريمة إنما هي نوع من الضبط القهري الذي يمارسه المجتمع لمنع الجريمة و ردع الآخرين من اقتراف السلوك الذي يتنافى مع القيم و المعايير الاجتماعية "[64] ص 168. فهذا النوع من الضبط يتجلى في الممارسات القانونية الصارمة ضد الانحراف و الجريمة و يظهر ذلك في النصوص القانونية لتوليد نوع من الخوف لدى أفراد المجتمع لإبعادهم عن الانحرافات أو ارتكاب الجرائم فيكون العقاب صارم .

2- الضبط المقنع : " يحدث من خلال مختلف التفاعلات و الوسائل التي تقنع الأفراد لمستويات الاستجابة و الرغبات و الالتزامات لجماعة اجتماعية كبرى ينتمون إليها "[64] ص 168. وهذا النوع من الضبط ينشأ من خلال القيم و المعتقدات المترسخة في الجماعة حيث يقتنع الفرد بها دون إلزام أو قهر فهو يتبناها باقتناع فالفرد مثلا في مجتمع إسلامي يتغاضى عن بعض التصرفات ، فهو لا يحس بأنه مقهور بالعزوف عن ممارستها بل هو مقتنع بهذا السلوك و لكل مجتمع قناعاته من خلال عاداته و تقاليده و معتقداته الدينية إلى غير ذلك .

وبما أن الضبط الاجتماعي فيه نية القصد و التوجيه نجد أنه يتميز بعدة خصائص منها :

"1- الضبط الاجتماعي تدخل فعلي في النظم الاجتماعية ، اعتمادا على المرونة التي تسمح بتعديل و تكيف النظم الاجتماعية .

2- التدخل بالضبط الاجتماعي منظم و هادف إلى علاج و تعديل الانحراف في المجتمع .

3- يستورد الضبط الاجتماعي منفيده و أدواته من القطاعات الأخرى .

4- يرتكز الضبط الاجتماعي على القانون الاجتماعي بمعنى أن إشباع الاحتياجات يخضع للقانون الاجتماعي .

5- الوظيفة الأساسية للضبط الاجتماعي هي تحديد السلوك المقبول في المجتمع .

6- الضبط الاجتماعي قائم على السيطرة الاجتماعية " [28] ص 103 .

فمن كل ما ورد فيتراعى لنا أن من مميزات الضبط صفة المرونة التي يستطيع من خلالها تعديل السلوك وتكييفه مع النظام ، كذلك له أهداف يقصد من خلالها القضاء أو إبعاد الأفراد عن الانحراف ويرتكز الضبط الاجتماعي على القانون الاجتماعي لكي لا يكون هناك تصادم وعدم توافق بين ما يحمله المجتمع من إرث ثقافي وبين طريقة الضبط النظام الاجتماعي لتحديد السلوك المقبول داخل المجتمع ، فمن خصائص الضبط كذلك " الإقناع ، حيث يتضمن التفاعلات كالتنبؤات و التقليد و المدح واللوم و الثواب و الشهرة و الاحترام وتمائل الجماعة " [64] ص 168 . فالفرد يصبح محاصرا بضوابط يتنبأ بالانصياع لها ، أو احترامها بالعواقب أو الجزاء أما إن خالفها فإنه يعاقب من طرف الجماعة ويلام على ذلك ، فهو ملزم بالمثل الى هذه القوانين والضوابط .

2.3.2. وسائل الضبط الاجتماعي

تتعدد وسائل الضبط الاجتماعي وتختلف من مجتمع إلى آخر ويمكن أن نبرزها حسب أهميتها على النحو التالي :

1.2.3.2. القانون : " يشير مصطلح القانون في المجال الاجتماعي إلى مجموعة القواعد التي تحكم سلوك الأفراد في الجماعة، التي يتعين عليهم الخضوع لها ولو بالقوة إن لزم الأمر وقد يستخدم للدلالة على مجموعة القواعد التي تصدرها السلطة التشريعية في مجال معين " [65] ص 46. فالقانون في المجال الاجتماعي هي كل القواعد و المعايير و القيم التي تحكم سلوكه أما في المجال القانوني فهو ما تصدره السلطة أو الحكومة أو الدولة من نصوص وتشريعات تسمى قانون لمجال معين -قانون المرور-القانون التجاري -قانون الأسرة ...

" إن المهمة الأولى للأوامر الاجتماعية هي حث الأفراد على التعاون لسلامة المجتمع واستمراره ، و المهمة الثانية هي تحديد المستويات الأساسية للأفراد سواء أكانت طبيعية كما هو الحال في الأسرة أو بناء على القانون أو عقد . ولذلك يعتبر القانون أعلى أنواع الضبط دقة وتنظيما ، فهو أكثر حيوية في الحث على التعاون وللقانون مميزات الخاصة عن بقية الضوابط الأخرى إذ أنه أكثر دقة وموضوعية وتحديدًا هذا إلى جانب ما يشمل من عدالة في المعاملة التي لا يفرق فيها بين أفراد المجتمع فالثواب و العقاب صنوان في القانون وغرض الجزاء الذي يضعه القانون الردع ، منعا لوقوع الجريمة أو ارتكاب الخطأ" [64] ص 191. فالقانون إذ يعمل على

تحقيق العدالة في المجتمع ويحاول قمع الجريمة وهو أول وسائل الضبط لأنه أكثر تنظيماً وموضوعية حيث أنه محدد في نصوص ودساتير كل يشير إلى مجال معين، عقوباته ثوابه جزائه فهو يحاول حماية الفرد من الفرد ويردع المنحرفين و المجرمين لتحقيق الأمن في المجتمع ، فالجزاء بدفع غرامة أو السجن أو الإعدام يراد من خلاله تطبيق القانون المنصوص لذلك يمكن القول أنه هناك قوانين دولية موحدة في عدة مجالات الغرض منها هو القضاء على الانحراف و الجريمة .

فالقانون لازم لبقاء المجتمع حتى لا تعم الفوضى ويتفشى الإضطراب وذلك بالعمل على التوفيق بين مصالح أفراد المجتمع بشكل يؤدي إلى إقرار النظام فيه على نحو يكفل الصالح العام، فوظيفة القاعدة القانونية الأساسية هي ضبط العلاقات بين الأفراد وبث روح النظام والطمأنينة بينهم " [65] ص47.

2.2.3.2. الدين: للدين تعريفات كثيرة ، ولكن يمكن الأخذ أنه " مجموعة العقائد و العبادات و المعاملات والآداب الخاصة بالمقدس ، الذي فيه خلاف بين الأديان المختلفة " [28] ص61. هذا من الجانب الروحي و النفسي .

" أما إذا اعتبرنا الدين نظاماً اجتماعياً ، فإن أثره الواضح يبدو في ضبط السلوك البشري و الجماعات سواء بسواء ، ويذكر دوركايم أن روح الدين إنما تبدو في تقسيم الأشياء و الظواهر إلى قسمين مقدس SACRE و دنيوي PROFANCE ، و التعاليم الدينية بوجه عام هي مجموعة من الأوامر و النواهي التي تحض الناس على طاعتها كما تهدف إلى الإبقاء على نظام المجتمع و المحافظة عليها ، وكلما كان المجتمع أشد تمسكا كان الدين أقوى سلطاناً على الأفراد " [64] ص189.

فالدين ذلك الارتباط الروحي بين الفرد ومقدس ما، كالاعتقاد بالله في ديننا الإسلامي فنحن نربطنا بالله الإيمان بوحديته وكتبه ورسله " فالدين هو مجموعة المعتقدات و الأحكام التي أوحى الله إلى أنبيائه ورسله منذ خلق آدم عليه السلام حتى خاتم الأنبياء سيدنا محمد صلوات الله عليه وسلم ، والإنسان بفطرته الطبيعية يميل إلى الاعتقاد في وجود الله خالقه وخالق الكون ومدبره، وتوجد لديه النزعة التلقائية نحو طاعته والامتثال لأوامره " [65] ص66.

فالدين يعتبر الضابط الأول للسلوك الإنساني فهو ينهى ويأمر الفرد بالابتعاد عن بعض الممارسات ويحفزه لممارسة أخرى حسب الدين و المعتقد ، ويرتبط الفرد بهذا المعتقد قوة إيمانه حيث كلما كان الإنسان مؤمناً كان سلوكه موافقاً لأوامر الدين ، ويعتبر الدين من أقدس المروثات

الإنسانية فهو يحمل كل التعاليم التي تضمن البقاء للمجتمع و المحافظة على النظام وضبط السلوك الإنساني، وينظم المعاملات بين الأفراد فيما بينهم " ووظيفة الدين بين الناس أن يضبط مسالكهم وعلاقاتهم على أسس من الحق و القسط حتى يحيوا في هذه الدنيا حياة لا جور فيها ولا جهل " [67] ص19.

3.2.3.2. العرف: العرف عبارة عن طائفة من الأفكار و الآراء و المعتقدات التي تنشأ في جو الجماعة ، و تنعكس فيما يزاوله الأفراد من أعمال ، وما يلجأ إليه في كثير من مظاهر سلوكهم الجمعي " [64] ص178.

فالعرف هو المعتقدات الشعبية وأفكار العامة من الناس و يختلف من مجتمع لآخر فهو " المصدر الشعبي الأصيل و يتصل اتصالا مباشرا بالجماعة و يعتبر وسيلتها الفطرية لتنظيم تفاصيل المعاملات و مقومات المعايير " [65] ص57.

فالعرف هو ما اتفق عليه الناس حول موضوع ما و اتبعوه في ممارسته اليومية فهو يحرم بعض الأعمال و يمجّد أخرى حسب الموروثات الثقافية و التاريخية لمجتمع ما .

" و يختلف العرف عن العادات في نقطة أساسية هي ارتباطه بالناحية العقائدية و التعليمية أما العادات معظمها أفعال و أعمال ، و يخضع العرف للتطور شأن العادات " [64] ص179. فالعرف يأخذ بعض مميزاته من الدين و العقيدة، فقد يتناول العرف بعض المسائل النفسية و الروحية ، مصدرها ديني عكس العادات التي تظهر في الأعمال و الممارسات فاحترام الأكبر مناسبا من أعرافنا لكن مصدره ديني فالله يدعونا على احترام كبار السن و توقيرهم .

" و يعتقد دوركايم أن أهم سبب في قوة العرف في الشعوب التي يعتبرها شبه متأخرة ، ينحصر في صرامة النظام الأسري فيها ، و في سيادة نظام الطبقات و جموده في بعض الشعوب كما هو الحال في الصين و الهند ، وكذلك عزلة البيئة " [64] ص179 ، فدوركايم يعتبر الشعوب التي تعتمد على العرف شبه متخلفة لأنها تعتمد على ما تحمله الأسرة من نظام متوارث و صرامتها في تطبيقه و كذلك عدم اختلاطها مع المجتمعات الأخرى و اكتفائها بأفكارها .

4.2.3.2. العادات و التقاليد : التقاليد" عبارة عن طائفة من قواعد السلوك الخاصة بطبقة معينة أو طائفة أو بيئة محلية محددة النطاق، و تنشأ تلك القواعد من الرضا و الاتفاق الجمعي على إجراءات و أوضاع معينة خاصة بالمجتمع المحدود الذي تنشأ فيه و لذلك تستمد قوتها من قوة المجتمع الذي اصطلح عليها " [64] ص180.

فالتقاليد إذن تخص طبقة أو بيئة محدودة تتبنى بعض السلوكيات التي يتفق عليها أفراد تلك الجماعة وينساقون تحت ظلها " فشأنها شأن العادات و العرف -عبارة عن مصطلحات اجتماعية مزودة بصفة الجبر و الإلزام " [64] ص180، ففي العديد من الممارسات الاجتماعية تغطي العادات و التقاليد خاصة فيما يخص العلاقات بين الأفراد و المناسبات فهي طقوس تلازم الفرد في مواقف معينة ويعتبر المتخلي عنها متخلي عن الإرث الاجتماعي فهي سلوكيات لا بد للفرد أن يقوم بها ليكسب رضا المجتمع ، وتنتقل عن طريق الإرث الشفهي أو المكتوب أو التجربة الممارسة .

" أما العادات جزء هام من دستور الأمة غير المكتوب بيد أنها مدونة في صدور الأفراد وراسبة في تكوينهم ، وتمثل دعامة جوهرية من دعائم تراثهم "[64] ص181.

" العادات كانت نتاج تعلم حقق أغراضه سابقا في ضل معطيات ظروف ذاك التعلم ولهذا بقيت إطارا مرجعيا للأفراد بعد أن ترسخ في أعماق اللاشعور الجمعي " [28] ص36 .

يلجأ إليها الفرد لأنها مصدر كل الوقائع وهي تعلق عادة الفرد لأنها متبناة من طريق الجماعة وسلطة العقل الجمعي أسمى من سلطة الفرد .

5.2.3.2 التربية و التنشئة الاجتماعية : إن الإنسان يولد صفحة بيضاء يكتب عليه ما يراد من خلال التنشئة الاجتماعية و التربية ، التي يتلقاها من المحيطين به فيقلدهم ، ويحاكيهم في سلوكهم ، " ويلعب التقليد دورا هاما في نشوء العادة ، ومن هنا كانت أهمية التربية في تشكيل العادة وتهذيبها " [64] ص187 ، هنا يكون التقليد ضمن إطار الأسرة فالولد الذكر يقلد والده في سلوكه وتصرفاته ، ويحاول بناء شخصيته من خلال المؤثرات الاجتماعية التي تحيط به ، ثم تأتي المدرسة و الدور الذي تلعبه في تدريب الطفل ، وفي هذا الصدد يقول جولد سميث GOLD SMITH : " في المدرسة العامة يتعلم الطفل إحترام نفسه وإحترام الآخرين ، كما يتعلم ضبط نفسه ففي المدرسة يجد النمط المثالي التالي لنمط الوالدين متمثلا في المدرس فيطيعه ، وبالتالي يغرس فيه المدرس عادة الطاعة و الاحترام وبذور الحكمة ، وهكذا تصبح التربية أداة أخلاقية في يد المجتمع لضبط الأفراد " [64] ص187 .

هنا يتجلى دور المدرسة في عملية الضبط فالمدرس يكسب الطفل عادة الطاعة و الاحترام و الامتثال له وتعديل سلوكه غير أنه قد نجد في المجتمع سلوكا منحرفا " نتيجة خلل في أداء وظائف مؤسسات الضبط الاجتماعي حيث يكون عملية التنشئة ناقصة فلا يتمثل الفرد لقيم الاجتماعية التي تسود المجتمع ولا يدرك أهمية النظم المعيارية التي تنظم علاقات الأفراد بعضهم ببعض ، وقد يكون السلوك المنحرف في مرحلة متأخرة من حياة الفرد رغم سلامة المراحل الأولى من التنشئة الاجتماعية الأولية "[5] ص90 .

فللتنشئة الاجتماعية الدور الكبير في ترسيخ الضبط و المحافظة على المجتمع فالتنشئة السوية التي يمر بها الفرد خلال مراحل حياته تخلق لدى الفرد روح الامتثال لضوابط المجتمع .

6.2.3.2. القيم الاجتماعية: إن لكل مجتمع قيمة المترسخة فيه فالقيم : اعتقاد مكتسب ، طويل الأمد نسبيا يأخذ نمطا معيناً من السلوك أو غاية ما محببة ذاتياً أو اجتماعياً ، بالمقارنة مع سلوك مخالف أو غاية مخالفة ، فالقيمة إذا تسويغ وتبرير لطريقة معينة من السلوك أو التفكير أو الشعور وهي المرئي من الدوافع الداخلية والخبرة "[68] ص15، أي أن القيم تظهر من خلال سلوكيات الفرد النابعة من تفكيره وشعوره ،"فالقيم موجّهات للسلوك أو العمل وهي دوافع السلوك ، وحوافز العمل لأنها تحرض على القيام ببعض أنواع السلوك المتطابق معها وتشجع السلوك المرغوب فيه وتحدد نوعيته وإجراءاته" [68] ص33

فالشخص أو الفرد في حياته اليومية يكتسب خبرات من خلال تجاربه فتصبح لديه كقيمة يتبناها في ممارساته الحياتية.

" فالقيم تشمل كل الموضوعات و الظروف و المبادئ التي أصبحت ذات معنى خلال تجربة الإنسان الطويلة ، كالجاعة و القوة ، والاحتمال و الإيثار و المهارة الفنية و ضبط النفس والأمانة و الصمت أو الثثرة و الاتزان و الانفعال و الحب و الحرية والعدالة والقيم ليست هذه الصفات المجردة فحسب بل هي كذلك أنماط السلوك التي تعبر عن القيم ، أو هي موجّهات السلوك في النسق الاجتماعي" [69] ص170.

7.2.3.2. الرأي العام: " الرأي هو التعبير الذي يدل على استجابته لسؤال مطروح عليه في موقف معين "[19] ص91، فلكل واحد منا رأيه الخاص في موضوع ما حيث يدلي الفرد بوجهة نظره اتجاه موقف معين ،أما الرأي العام فهو " القوة الحقيقية في المجتمع وهو يشير إلى الآراء التي يعتنقها جمهور ما أو حكم اجتماعي حول مسألة أو قضية معينة بعد مناقشات متبادلة وواعية أو في كلمات أخرى الرأي العام هو إرادة الشعب " [69] ص174. فالرأي العام يعبر عن توجه الجماهير من إعجاب أو سخط اتجاه موضوع ما ، لذلك " فالرأي العام هو منبع للقانون ، إذ أنه القوة التي يرتكز القانون ويعتمد عليها وتذهب الآراء إلى أنه حينما يتبلور الرأي العام يتكون القانون سواء كان مكتوباً أم غير مكتوب " [64] ص184، كذلك أن الأفكار التي تتبلور لدى الجماهير قد تكون وسيلة من وسائل الضبط بحيث قد يصدر الرأي العام حكماً اتجاه موقف ما بالامتناع عنه، لفتخلق تلك القوة الضابطة للابتعاد عنه ، دون نص مكتوب أو قانون منصوص بل بحكم قوة الرأي العام .

8.2.3.2. الفن: " للفن معان متعددة فقد يقصد به جملة القواعد الخاصة بحرفة أو صناعة ، وقد يكون جملة الوسائل التي يتوصل بها الذكاء البشري إلى نتائج تطبيقية ، وبمعنى شامل يفهم الفن في المدارس الحديثة على أنه طاقة يتميز بها الإنسان الموهوب وتساعد على أن يخلق بوعيه أو بلا وعيه ، كاننان وأشياء لم توجد لها الطبيعة وهم الفنان أن يولد الإحساس الرهيف بالجمال " [28] ص105.

أي أن الفن يرتبط بالإبداع ، فإبداع الإنسان –الفنان- قد يولد طريقة للتعبير عن ذاته أو للتعبير عن مواقف واتجاهات لذلك " يعتبر الفن شكلا ذو فعالية - كأداة للضبط الاجتماعي- لأنه أكبر أهمية وجاذبية ، وباستعماله يجذب الانتباه نحو قيم محبذة وقيم سلبية يمكن تجنبها"[64] ص190 ، فالفن باختلافه غناء، رقص ، رسم يستطيع أن يكون ضبطا فيمكن للوحة الفنية التعبير عن سلوك يعاقب الفرد إذا ما ارتكبه مما يزيد من رغبة المتمتع لهذه اللوحة بالابتعاد عن ذلك السلوك خوفا من العقاب فيكون هنا الفن نوع من الضبط إلى حد ما أو وسيلة للتعبير عن الضبط

3.3.2. مؤسسات الضبط الاجتماعي

إن من أهم مؤسسات الضبط الاجتماعي هي الدولة فتعمل على تحقيق الأمن و العدل و النظام . " فالأمن هو التحرر من الخوف بل هو نقيضه ، وهو يولد الاطمئنان ويوفر الأساس الأمتن من الضبط الاجتماعي لاعتماده على دلالات ترتبط بالأوضاع الاجتماعية و المبادئ و القيم و الأخلاق الفردية " [5] ص215.

ومن خلال وسائل وأجهزة تعمل على تحقيق العدل " والعدل أساس الملك ،أما الظلم فعاقبته وخيمة وهو من أهم أسباب العدوان على النظام الاجتماعي وبخاصة يصل الناس إلى اليأس من إصلاح الحال ويجدون الخروج على الدولة أقل ضرر من السكوت على الظلم الذي تمارسه " [28] ص108، فالعدل و المساواة يحقق الرضا و الامتثال و الطاعة .

ويشمل الضبط الاجتماعي كذلك مبدأ الوقاية " حيث يشمل كل الجهود التي ترصد بغية حماية المواطنين و الأسر و الجماعات قدر المستطاع من احتمال الوقوع في مشكلات أو أزمات ، ووقايتهم من الإصابات و الحوادث والأمراض وغير ذلك من المشاكل و القضايا التي يمكن أن يعترضهم وتعيقهم عن مواصلة حياتهم وعطائهم أو القيام بأدوارهم الاجتماعي على الوجه الأفضل " [5] ص221 وتستخدم الدولة في ذلك سلطتها وقدرتها على نص القوانين و التشريعات وتطبيقها من خلال أجهزتها الأمنية أو الأجهزة العامة التي تحاول الحفاظ على حقوق الإنسان

وممتلكاتهم وحياتهم ونشاطاتهم اليومية " فالضبط موجه نحو السلوك الفردي الإنساني بقصد تحقيق الاتساق بينه وبين النظم المعيارية السائدة في المجتمع كما يقترن الضبط بالتكيف الاجتماعي لما هو سائد في المجتمع من أعراف وعادات وتقاليد وقوانين وتشرف مؤسسات دينية واجتماعية وسياسية وقانونية و اقتصادية على حسن تنفيذ الإجراءات التي توفر الأمن و النظام و الاستقرار "[5] ص242 لذلك فمن بين مبادئه مبدأ الردع للحفاظ على النظام العام و المتعدي على تلك الحدود القانونية أو المعيارية يعاقب ، فالعقاب كيفما كان فيزيقي اقتصادي اجتماعي نفسي فإنه وسيلة من وسائل الضبط الاجتماعي غايته الردع " و العقاب وسيلة يمارس بها المجتمع من خلال المؤسسات القضائية ردع المجرم وقمع الجريمة وتحقيق الأمان و الاطمئنان بين أفراد المجتمع فهو وسيلة لتحقيق الضبط الاجتماعي وحرمان المسيء في الوسائل الذاتية لمعاودة تكرار الفعل الجرمي وهو أيضا ردع لمن تتسول له نفسه ارتكاب أفعال مماثلة "[5] ص242.

فالعقاب يردع الانحراف و الإجرام و العقاب إن كان عن طريق السجن أو العقوبة المالية أو غير ذلك فهو يخلق لدى أفراد المجتمع الاستقامة في السلوك و الابتعاد عن كل ما يؤدي إلى العقاب وذلك باحترام القانون الذي هو من أهم أسس الضبط الاجتماعي .

إن المؤسسات القائمة بعملية الضبط الاجتماعي كثيرة لكن من أهمها : " الأسرة و المدرسة و المجتمع و الأجهزة العامة ، ولقد أبرز دور كل من الأسرة و المدرسة و المجتمع في عملية التنشئة الاجتماعية ، إذ تقوم الأسرة بتحقيق التربية الاجتماعية المتكاملة ، فإنها تلعب دورا مباشرا في تكوين شخصية الفرد وبهذا تمارس الأسرة كهيئة ضابطة وحسب النظام الاجتماعي الذي تعيش فيه وأبرز ما تقوم به منع انحراف الأبناء "[28] ص107.

كما أن " المدرسة بتدعيمها للمعايير الاجتماعية و القيم و الاتجاهات الهامة في حياة المجتمع من خلال منهجها وأنشطتها المختلفة ودور المعلم في تحقيق أهداف التربية تساعد المتعلمين على تمثل هذه القيم و المعايير مما يقلل من فرص الانحراف الاجتماعي ويساعد على استقرار المجتمع "[51] ص75. أما الأجهزة العامة القائمة بعملية الضبط الاجتماعي فيقصد بها" أجهزة الدولة الرسمية كالإذاعة و الصحافة ودور النشر و المسرح الحكومي ،والمكتبات الرسمية و المراكز الثقافية وأجهزة الأمن و المحاكم وغير ذلك وهذه تلعب دورا هاما في الضبط الاجتماعي لأنها تنشر الأفكار و المعلومات بين أفراد المجتمع ،ويكون ضبطا مؤثرا بمقدار ما يصدر عن

الشخصية القاعدية ، ويناسبها أيضا ثم بمقدار ما يتكامل مع عمل المؤسسات المشاركة في الضبط الاجتماعي ، وبمقدار ما يكون الضبط موحد المعايير و القيم " [28] ص108. فمن خلال تكامل كل هذه الهيئات و الأجهزة و المؤسسات فإنه يحقق الضبط ويحفظ النظام لما يتسم السلوك الجمعي أو الفردي بالانضباط فالمجتمع بحاجة ماسة إلى الضبط الاجتماعي .

فكما أبرز ابن خلدون في مقدمته فإن من طبيعة النفس البشرية العدوان و الظلم لذلك وجب ضبطها أي رقابتها للحفاظ على المجتمع و هياكله " فالإنسان لا يرضى ولا يعترف بعجز أو ضعف ولا يصبر ليعرف نفسه حق المعرفة بل يعيش دائما في صراع مع الآخرين صراع يبرزه بالكفاح من أجل الحياة ومن أجل إشباع الشهوات التي يميل إليها بطبعه تارة وبتطبعه تارة أخرى ويزداد نطاق الشهوات التي يجري الإنسان وراء إشباعها بازدياد تعقد المجتمع وتمدن حضارته " [65] ص55 . لذلك فالضبط لا بد منه لتهديب طريقة إشباع تلك الشهوات و الضبط لأجل شرعية المنافسة و الصراع .

كذلك يكون الضبط " للحفاظ على الجماعة وأمنها واستقرارها و ضمان صيانة المؤسسات الاجتماعية وصيانة الشكل البنائي و الهيكلي وهو مصدر ضرورة الضبط الاجتماعي هي ضرورة نابعة من طبيعة النسق الاجتماعي ، إذ لكل مجتمع قيمه السائدة ومورثاته الثقافية ومهما صغرت الجماعة فإنها تترضي بعض القواعد الناظمة لسلوكها لإشباع الدوافع و الميول الأولية التي تكتسب بألف عادة " [28] ص101 .

فالضبط ضروري للحفاظ على التراث الثقافي و المعتقدات السائدة في أي جماعة فهناك أنظمة تضبط السلوك وفقا لمورثات و الثقافة المترسخة في أي مجتمع مهما كان حجمه أو انتمائه . فالضبط تتبع ضرورته كذلك في الأنظمة السياسية التي تقنن وتسن القوانين لأجل السيطرة على سلوك الأفراد " فالاحتياجات و الميول و الرغبات السياسية ، وفرض الرقابة اللازمة على الأفراد تحقيقا لهذا الغرض ، وتربية الصغار على تقبل ما يفرضه عليهم التنظيم الاجتماعي قيود وضوابط " [28] ص101 ، فيخلق لدى الفرد و الجماعة روح المحافظة على المجتمع و الجماعة ، " فهو القوى التي بواسطتها يستطيع المجتمع الحفاظ على توازنه في الشعور الجمعي الذي يثير التعاطف والشعور بالعدل الذي يساعد الفرد على ضبط سلوكه بذاته " [64] ص170 فشعور الفرد بالعدل داخل جماعته يجعله مستقيما والشعور الجمعي يصبح بمثابة الرقيب الأول و الأساسي على تصرفات الفرد داخل الجماعة وفقا لمعايير و تقاليد ونظام هذا المجتمع .

مما سبق نستخلص أن التنشئة الاجتماعية هي مرحلة تتم من خلال تفاعل الفرد في مجتمعه خلال مراحل عمرية مختلفة وتلعب الأسرة و المدرسة و المجتمع -المحيط-دورا هاما في هذه العملية كما أن خلال هذه المراحل يصادف الفرد قيم ومعايير وقوانين ينشأ من خلالها وهي الضبط الذي يلقنه تعاليم المجتمع المسموح و الممنوع الصائب و الخاطئ ، الضار و النافع ، فالتنشئة و الضبط الاجتماعي هما شيئان متلازمان في حياة الإنسان ينضمان ويهذبان سلوكاته وتعاملاته مع أسرته والمحيطين به وحتى مع نفسه .

لذلك عرفت هذه العمليات منذ القدم ولا زالت أهميتها إلى حد الآن بل ازدادت أهمية وتنظيم واتخذت توجهات علمية، فالتنشئة الاجتماعية قديما وحاضرا ليست واحدة فقد اختلفت وسائلها ومؤسساتها ، كذلك الحال بالنسبة للضبط الاجتماعي وهذا دليل على دورها وأهميتها ومكانتها في أي مجتمع .

الفصل 3

ثقافة وسلوك الشباب ووسائل الإعلام

إن الثقافة و السلوك مجالات جديدة من مجالات العلوم الاجتماعية وهو علم ناشئ ، يركز موضوعه على دراسة العلاقة التفاعلية بين الثقافة و السلوك الصادر عن الفرد في المجتمع .

إن علم الاجتماع الثقافي يضع في حسابه، أن كل فعل اجتماعي في ثقافة معينة ، لا تقرر الظروف المحيطة به ، بل تقرر كذلك أفكار الفرد عن هذا الموقف وعن نفسه ، لذلك لا بد دراسة الفرد في السياق الاجتماعي الثقافي، ودراسة الشخصية الحقيقية للأفراد وأفكارهم، التي تعكس سلوكهم اليومي اتجاه المواقف و الأفراد الآخرين والشباب باعتبارهم القوة الفاعلة في المجتمع فإن لهم تأثير كبير في المجتمع كذلك فالعديد من الباحثين درسوا هذه الفئة الناشطة في المجتمع ، وحاولوا التعرف عن سلوكياتهم وثقافتهم ومع تطور علوم الاتصال ، وانتشار وسائل الإعلام مرئية مسموعة ومقروءة تحول العالم إلى قرية صغيرة ومع زيادة الإقبال على اقتناء هذه الوسائل أصبح من الممكن نشر الأخبار والمعلومات في وقت قصير ويمكن أن تختصر المسافات كما ظهر أيضا نوع من الإعلام وهو الإعلام الأمني، الذي يمكن من خلاله قمع أو الحد من الجريمة أو ظاهرة من الظواهر التي تهدد حياة وأمن المواطنين وممتلكاتهم كما تسمح بتناول الظاهرة عبر وسائل الإعلام من التعريف بالظاهرة ، ومحاولة التوعية ومعرفة مدى خطورة وطريقة مكافحتها أو الحد منها ، ومن بين هذه الظواهر الخطيرة التي أصبحت تهدد أمن المواطنين ظاهرة حوادث المرور التي أصبحت محور نقاش وبرامج العديد من وسائل الإعلام على اختلافها ، وفي هذا الفصل سنبرز بعض مما تقوم به وسائل الإعلام ولا سيما في المجتمع الجزائري الذي أصبح يعاني الكثير من هذه الظاهرة الخطيرة .

1.3 الثقافة

1.1.3. تعريفات الثقافة

الثقافة من أكثر الكلمات استخداما ، ومن أشدها غموضا ، وقد يرجع هذا الغموض إلى تعدد معاني الثقافة وتباينها في كثير من الأحيان ، فالفعل الثلاثي يثقف ما يزيد عن عشرة معاني ، ذات دلالات مختلفة تتفاوت قريبا وبعدا عن مدلول كلمة الثقافة المتداولة في الوقت الحاضر ، وسنعرض بعض هذه المعاني فيما يلي :

فالمعنى قد نجده يدل على وجود الشيء أو مصادقته ، و الشاهد على ذلك في القرآن الكريم قوله تعالى : " اقتلوهم حيث ثقفتوهم " [70]

و الضمير هم يعود على المشركين الموجودين في مكة ، ومعنى الآية اقتلوا مشركي مكة أينما وجدتموهم .

كما قد يدل المعنى على " العمل بالسيف ، تقول فلان من أهل المثقافة أي حسن الثقافة بالسيف و الثقاف و الثقافة :العمل بالسيف" [23] ص 17 .

كما قد نجده يدل على مدلول آخر يدل على الحبس و الأسر و القيد، لقوله تعالى "فإما نتقفتهم في الحرب فشرد بهم من خلفهم " [23] ص 19 .

وقد اختار العرب الثقافة تعبيراً عن الحكمة فالثقافة لفظ مشتق وقد اختار العرب الثقافة تعبيراً عن الحكمة " فالثقافة لفظ مشتق من الثقاف و الثقاف هي الأداة التي كان المربي يسوي بها الرمح ، ويقال أن الرمح أصبح مثقفاً ، وثقف الشيء أقام المعوج منع وسواه و الإنسان أدبه وهذبه وعلمه " [22] ص 39..

ومن كل ذلك نرى أنه اختلفت تعاريف الثقافة من حيث استعمالها ومعانيها . فمفهوم الثقافة كما نستخدمه اليوم " يرجع إلى عهد حديث نسبياً رغم أن اللغة العربية و اللغات الأوروبية قد عرفت اللفظ منذ عهد بعيد ، فلم تتخذ معنى محدد إلا على أيد علماء الاجتماع ، المعروفين بالأنثروبولوجين أو الثقافييين الذين استبعدوا كثيراً من معاني اللفظ الأخرى " [71] ص 27.

ومن بين هؤلاء الانجليزي أدوارد تايلور TAILOR عام 1971 فرغم تعدد الآراء واختلاف التسميات وتباين التعريفات و المفاهيم ، بشأن الثقافة اصطلاحاً وتعريفها وسلوكها منذ بدأ نشوء الثقافة و المرحلة التي شهدت اتساع استخدام الثقافة في وعي الإنسان .

وبدئه الاهتمام بها كسلوك ومصطلح ونظام ، ومع هذا الاختلاف وهذا التباين فقد أغنيت الثقافة عبر الدراسات الكثيرة و الحوادث المتواصلة ، والآراء المتجددة المتعددة ، بالكثير من المفاهيم و التعريفات ، التي عمقتها ووضحت أسسها وسماتها ومعالمها ، ومع الاختلاف الوارد عن الثقافة ، يبقى الرأي الأعم و الغالب في التعريف الأدق الذي اتفقت بشأنه الثقافة مصطلحا وتعريفا ، وسلوكا لدى الأنثروبولوجي تايلور TAILOR حيث عرفها على أنها " هي ذلك المجموع الكلي المركب من مجموعة أساسية من القيم التي تشمل على المعرفة و العقائد و الفنون و الأخلاق و القانون و العادات أو أي قدرات أخرى أو عادات يكتسبها الإنسان بصفته عضو في المجتمع هذا يعني أن الثقافة ، هي وحدة عضوية أساسية تتشكل من مجموعة نظم ومعارف أساسية داخل المجتمع وتستمد قوتها وفعاليتها ووجودها من وحدة هذه المجموعة (المركبة) التي تمثل فكر الإنسان وحركته وسلوكه ونتاجه، أي أن (الآلية) السلوكية التي تجمع ميراث الإنسان المعرفي وأفكاره وقيمه في نمط سلوكي واضح ، يتصف به ويحدد من خلاله سماته الشخصية ، ووحدياته العضوية ، ككيان خاص يؤثر ويتأثر في المجموع الكلي الاجتماعي " [72]

ثم أتى بعد تايلور العشرات من العلماء الذين عرفوا الثقافة بعناصرها ومظاهرها فبدلو وعدلوا وحذفوا وأضافوا إلى التعريف التايلوري المذكور عناصر جديدة ، ومن أبرز هؤلاء العلماء على سبيل المثال لا الحصر :

بواز BOAZ الذي يرى أن الثقافة " تشمل على كل مظاهر العادات الاجتماعية في مجتمع ، ورد فعل الفرد في تأثره بعادات الجماعة التي يحيا فيها ونتاج الأنشطة البشرية ، كما تحددها هذه العادات " [23] ص 20

كما عرفها مالينوفسكي B-MALINOWSKI وهو من أبرز علماء الأنثروبولوجيا الذين أسهموا في تعميق مفهوم الثقافة على أنها " الحروف الموروثة و السلع و العمليات الفنية و الأفكار و العادات و القيم كذلك أدخل مالينوفسكي مفهوم البناء الاجتماعي في إطار فكرة الثقافة إذ يقول : أنه من الصعب فهم مصطلح البناء الاجتماعي فهما حقيقيا إلا بمعالجته ، بوصفه جزء من الثقافة " [22] ص 50

وعرفها رالف لبنتون R. LINTON " بأنها – الثقافة – الشكل العام للسلوك المتعلم ونتاج ذلك السلوك الذي يشترك في العناصر المكونة له وبتناقله أعضاء مجتمع بعينه " [73] ص 125 .

أي أن الثقافة تظهر من خلال سلوك الأفراد في إطار المجتمع الذي ينتمون إليه .

وهناك ليزلي وهايت L. WHITE الذي ناقش اتجاهين هما:

"الاتجاه الواقعي: الذي يرى أصحابه أن الثقافة هي كل يتكون من أشكال السلوك المكتسب الخاص ، بمجتمع إنساني معين أو بجماعة معينة من البشر .

والإتجاه التجريدي : الذي يرى أصحابه أن الثقافة هي مجموعة أفكار يجردها العالم من ملاحظته للواقع المحسوس الذي يشتمل على أشكال السلوك المكتسب الخاص بمجتمع أو بجماعة معينة " [22] ص56 ، فبعد مناقشة لهذين الاتجاهين خلص إلى تعريف الثقافة على أنها " تنظيم لأنماط

السلوك و الأدوات و الأفكار و المشاعر التي تعتمد على استخدام الرموز " [23] ص21. ويرى رالف بدنجيون بأنها " مجموعة الأدوات المادية و الفكرية التي يستطيع بها الشعب إشباع حاجاته الحياتية و الاجتماعية وتكيف نفسه حسب بيئته " [28] ص183.

وعرفها راد كليف براون RADKLIFF-BRAWN الذي يرى بأنها " العملية التي يكتسب الفرد بواسطتها المعرفة و المهارة و الأفكار و المعتقدات و الأذواق و العواطف ، وذلك عن طريق الاتصال بأفراد آخرين أو من خلال أشياء أخرى ، كما يكتسب الأعمال الفنية " [23] ص21. يشير راد كليف براون إلى أن الثقافة عملية تكتسب من خلال احتكاك الفرد بالآخرين لينقل منهم تجاربهم ومعارفهم ومهارتهم في شتى ميادين الحياة ويدخل في ذلك كذلك الأعمال الفنية .

وهناك كلوكهون KLUCKHOHN الذي حدد مفهوم الثقافة على النحو التالي " ... نقصد بالثقافة جميع مخططات الحياة التي تكونت على مدى التاريخ ، بما في ذلك المخططات الضمنية و الصريحة و العقلية واللاعقلية ، وهي توجد في أي وقت كموجهات لسلوك الناس عند الحاجة " [22] ص48، ونفس التعريف أعطاه العالم كيلي KELLY وعرف قراهام والاس GRAHAM –WALLAS الثقافة أنها "هي تراكم الأفكار والقيم والأشياء. أي أنها هي التراث الذي يكتسبه أفراد المجتمع عبر الأجيال المتعاقبة عن طريق التعليم و الاكتساب" [23] ص21 هنا أبرز والاس التراث البيولوجي للإنسان الذي ينتقل عن طريق الجينات آليا أو الموروثات .

كما وصفها ألفريد فيبر A.WEBER هو الأخ الأصغر لعالم الاجتماع الألماني ماكس فيبر ومؤسس علم الاجتماع الثقافي على أنها -الثقافة- هي أشكال روحية تقوم على العواطف النفسية مثل الدين ، وهي بخلاف الحضارة غير قابلة للانتشار فكل ثقافة تعبر شيئا وحيدا ، حقيقة أصلية بشعب معين في فترة زمنية من تطوره التاريخي ، وهي مظهر من مظاهر وحدته فقد اعتبر

فيير WEBER الثقافة كظاهرة روحية، إبداعية مبنية على الجانب النفسي . وقد قسم الثقافة إلى ثلاثة أقسام :

- الثقافة الاستقرائية الناتجة عن الاختبار، وتشمل المواضيع المادية كالآلات و الأنماط غير المادية المتمثلة في المعرفة .

2- الثقافة الجمالية كالتصوير الإبداعي الذي لا يمثل نفعا فقط ، وإنما لذة و متعة أيضا .

3- أنماط السيطرة التي تهيمن على سلوك الإنسان ، كالآداب الاجتماعية و السنن الشعبية و الإيديولوجي "[22] ص 55 .

وقد عرف معجم علم الاجتماع الثقافي الثقافة على أنها هي " البيئة التي خلقها الإنسان من المنتجات المادية التي تنتقل من جيل إلى جيل "[28] ص 183.

أما الفيلسوف و المفكر الاجتماعي الجزائري مالك بن نبي يرى أن : الثقافة لا تضم في مفهومها الأفكار فحسب ، وإنما تضم أسلوب الحياة في مجتمع معين ، وتخص السلوك الاجتماعي ذاته ، كما يرى أن ثقافة أي مجتمع من المجتمعات هي انعكاس للواقع الموضوعي لذلك المجتمع بكل ما فيه من ماديات ومعنويات ، فالثقافة كما عرفها في كتابه " مشكلة الثقافة "

هي " مجموعة الصفات الخلقية و القيم الاجتماعية التي تؤثر في الفرد منذ ولادته لتصبح لا شعوريا ، تلك العلاقة التي تربط سلوكه بأسلوب الحياة في الوسط الذي ولد فيه ، فهي على هذا المحيط الذي يشكل فيه الفرد طباعه و شخصيته "[22] ص 68.

فمن هذا التعريف يتجلى لنا أن الثقافة حسب مالك بن نبي تلك العلاقة بينه وبين التاريخ الذي يعيشه و يتفاعل معه ليخلق سلوك اجتماعي ينتمي إليه و تميز به فحسبه الشعب الذي يفقد ثقافته حتما يفقد تاريخه أما تعريف آخر للثقافة والصادر عن المؤتمر العالمي بشأن السياسات الثقافية تحت إشراف اليونسكو المنعقد بمكسيكو (06 جويلية إلى 06 أوت 1982) ما نصه " إن الثقافة بمعناه الواسع يمكن أن ننظر إليه اليوم على أنها جماع السمات الروحية و المادية و الفكرية و العاطفية التي تميز مجتمعا بعينه أو فئة اجتماعية بعينها ، وهي تشمل الفنون و الآداب و طرائق الحياة كما تشمل الحقوق الأساسية للإنسان و تضم القيم و التقاليد و المعتقدات ، وإن الثقافة هي التي تمنح الإنسان قدرته على التفكير في ذاته، والتي تجعل منا كائنات تتميز بالإنسانية المتمثلة في العقلانية و القدرة على النقد و الالتزام الأخلاقي ، وعن طريقها نهتدي إلى القيم و نمارس الخيار، وهي وسيلة الإنسان للتعبير عن نفسه ، و التعرف على ذاته كمشروع غير متكامل وإلى إعادة النظر في إنجازاته و البحث دون توازن عن مدلولات جديدة و إبداع أعمال يتفوق فيها على نفسه "[23] ص 22.

ومن هذا التعريف يتجلى لنا أن الثقافة هي الطابع العام الذي يميز شخصية أي مجموعة من الناس يقطنون رقعة جغرافية معينة .

كما أنه أوردها معجم أكسفورد سنة 1982 على أنها "الاتجاهات و القيم السائدة في مجتمع معين كما تنعكس في الرموز اللغوية و الأساطير وأساليب الحياة ومؤسسات المجتمع التعليمية و الدينية و السياسية" [73] ص119.

وهذا الجانب الاجتماعي من الثقافة يمثل نقطة البدء في حياة الإنسان الواعية و التي يكتسبها الإنسان لما تنطوي عليه من قيم وأساليب حياة ولغة ورموز وعادات وعرف بفضل وجوده داخل المجتمع بفعل التنشئة الاجتماعية و التعلم .

" فالثقافة هي الوعي العام الذي ينظم سلوك الشخصية الإنسانية وتصرفها في المستوى المتقدم من الحياة فيتشكل هذا الوعي من مجموع المعارف و العلوم و التقاليد و الفنون والآداب و القوانين و الأنظمة و العقائد و الأفكار و الأخلاق و المقومات الأخرى التي يكتسبها الإنسان في المجتمع ، ويتفاعل معها بوعيه وسلوكه ويمنحها القوة(الضابطة) لتشكل العلاقات بين مكونات الشخصية الفردية و الشخصيات الجماعية في التعامل الاجتماعي و الثقافي و السلوكي ، على ضوء القيم التي يحملها ويتعامل على هديها" [72] .

إذا فالثقافة هي مجموع ما تعلمه الإنسان وينقل إليه من عادات، تقاليد ، قيم ، معارف، اتجاهات ، مهارات، نشاط حركي وفكري وتكنولوجي الى غير ذلك، حيث تؤثر في شخصية الفرد و الجماعة وتطبع عن طريق المواقف الثقافية المتعددة ومن خلال التفاعل الاجتماعي مع الآخرين منذ الولادة إلى أن يصبح الشخص قادرا عن اتخاذ المواقف و القرارات .

كما أنه هناك تعريف ماركسي للثقافة ، حيث يعتبرها :كل القيم المادية والروحية ووسائل خلقها واستخدامها ونقلها ، التي يخلقها المجتمع من خلال سير التاريخ" [71] ص52، أي لابد من التميز بين الثقافة المادية ، المتمثلة في الآلات والثروة المادية ، والوسائل المعتمدة في الإنتاج و الثقافة الروحية القائمة على العلم و الفن والآداب و الأخلاق ، ويعتبر الثقافة ظاهرة تاريخية ويتحدد تطورها بتتابع النظم الاقتصادية و الاجتماعية .

فمن كل ذلك نرى تعدد تعاريف الثقافة حسب الاختصاص أو الميول أو حتى الإيديولوجيا، لذلك فالثقافة لا تحتوي أو تملك تعريفا واحدا إنما عدة تعاريف وكل واحد منها بقي بغرض معين ، لكن الشيء المتفق عليه أنها ظاهرة تتماشى و الإنسان دون غيره من الكائنات.

2.1.3. خصائص الثقافة ومميزاتها.

- 1- الثقافة إنسانية : فهي ظاهرة إنسانية محضة لوجودها لدى الإنسان وحده " [23] ص29، فالإنسان ينفرد بالثقافة دون غيره من الكائنات الأخرى فيبتكر الأفكار و الأعمال ويخلق ثقافته وحده فقد ميزه الله عز وجل بالعقل الذي يميز به كل ما يدور حوله فيتكيف معه .
- 2- الثقافة مكتسبة : أي متعلمة "فالإنسان يتعلمها من الجماعة أو الجماعات التي ينتمي إليها عن طريق عمليتين التلقين والمحاكاة ... وتنتقل الثقافة من جيل إلى جيل وتدفعها على مر العصور يمثل التراث الثقافي ، ويشير التراث الثقافي إلى مجموع النماذج الثقافية التي يكتبها الفرد من الجماعات التي ينتمي إليها ويضاف كل جيل إلى هذا التراث" [51] ص114.
- 3- الثقافة اجتماعية : " بمعنى أنها لا توجد إلا في مجتمع إنساني كما أنها لا تدرس إلا في إطار اجتماعي ، وإذا درس الأنثروبولوجي سلوكات أفراد مجتمع ما ليستنتج منه الأنماط الثقافية السائدة في المجتمع ، فإنه يدرس سلوك هؤلاء الأفراد كأعضاء ينتمون إلى مجتمع معين ولا يدرسهم أبدا بصفتهم الشخصية " [23] ص31.
- 4- كما أن الثقافة هي "نتاج يعبر عن مرحلة تاريخية من التطور البشري ، يمكن الاستدلال عليها بطرق علمية دقيقة
- 5- الإنسان هو حامل و المنتج و المستهلك لها بصفتهما نتاجا روحيا وفكريا .
- 6- الثقافة تعبر عن هوية فئة اجتماعية أو طبقة أو قومية أو تجمع بشري صغير كان أم كبير.
- 7- الثقافة تحدد السلوك الفردي والسلوك الاجتماعي، فلكل جماعة بشرية لهجته ولغته وتقاليد و نمط تفكيره واعتقاد معين أي لها ثقافة خاصة. لذا هناك ثقافات اجتماعية متعددة ومختلفة باختلاف شروط وجود الجماعة تاريخيا " [75] .
- فالثقافة على تعدد مضمونها فإنها ثرية بالأفكار و المعاني و الأشياء المجردة و الملموسة .
- 8- " اللغة هي الموصل الرئيسي للثقافة ، والموصل الوسيطة الوحيدة الذي ينقل الناس عن طريقها المعرفة و العقيدة من جيل إلى جيل " [76] ص269.
- فالثقافة كذلك تساهم في تطوير المجتمع وتغييره مثلما قال الدكتور مغربي " يلعب عامل الثقافة دورا هاما في عملية التغيير ويساهم الدين وبقية العوامل الثقافية الأخرى دورا هاما في تطوير المجتمع " [58] ص88. ومن هنا يتجلى لنا الدور الكبير الذي تلعبه الثقافة في عملية التغيير الاجتماعي ، وكيف أن العوامل الأخرى تساهم في هذه العملية ، فلثقافة الدور الأهم في عملية التغيير .

وكيف أن اللغة هي التي تحمل كل التعاليم و المورثات الثقافية من جيل إلى جيل فبدونها لا يتم التواصل ، فلولا اللغة لما حفظ القرآن الكريم و لا نقلت تعاليم الإسلام ولقنت للأجيال عبر العالم .

3.1.3. مستويات الثقافة ومكوناتها

إن مواقف الفرد وتوقعاته الثقافية تختلف حسب متطلبات النسق الثقافي الكلي لذلك فلقد ميز رالف لنتن LITON ROLPH ثلاث مستويات للثقافة العموميات البدائل و الخصوصيات .

1- العموميات : UNIVERSAL " وتشير إلى تلك الخصائص الجوهرية في الثقافة والتي عامة يتطلبها المجتمع مثل القوانين و الأنساق الحكومية و الاقتصادية و الدينية" [77] ص14، كما تتضمن " العموميات الثقافية المعارف بأنواعها في المجتمع ، وأنماط السلوك المتعارف عليها في الثقافة و اللغة و اللغة الصامتة التي تتضمن الإيماءات والإشارات وكل أساليب التعبير عن المشاعر وأساليب التحية " [51] ص128، وتكون هذه العناصر مشتركة بين أفراد المجتمع الواحد يتعاملون بها وبمعالمها .

2- البدائل: ALTERNOTIVES أو المتغيرات الثقافية : " هي النظم التي لا تطبق على كافة أفراد المجتمع في نفس الوقت ، وإنما هي نظم اختيارية بحيث يمكن للفرد أن يختارها كلها أو يختار بعضها أو يتركها دون حرج ودون أن يناله عقاب من أحد " [23] ص32، وهذه البدائل تتجلى مثلا في طريقة بناء المسكن أو المهنة التي يختارها إلى غير ذلك .

3- الخصوصيات: SPICIALITÉ فهي تلك الخصائص لأدوار ووظائف معينة لطبيب مثلا ، لديه فقط معرفة ومهارات خاصة ، بل أيضا مصطلحات ونسق قيمي يجعل مهنته تختلف عن الآخرين ، وتنظيم هذه المطالب الثقافية يختلف مع التجمعات الخاصة بالبيئة، الجنس ، العمر ، المهنة أو الطبقة و الأشكال الأخرى للمشاركة الانسانية ومن زاوية ونسق الثقافة الكلي ويمكن أن نشير إلى مثل هذه الصيغ الخاصة على أنها ثقافات فرعية SUBCULTURES" [77] ص14، فكل تلك الخصوصيات تبرز من خلال السلوكيات فثقافة الشباب ليست كثقافة الكهول وثقافة الريف ليست كثقافة الحضر-كما أبرز ابن خلدون في مقدمته -وثقافة المرأة ليست كثقافة الرجل ، فعامل السنالجنس، البيئة المهنة وغيرها تخلق لكل فئة عمرية أو منطقة سكنية أو في إطار مهني نوع من الثقافة الخاصة بهذا المجال ، وتسمى ثقافات فرعية أي تنبثق عن الثقافة العامة لكن بخصوصيات حسب التجمعات الجنسية و العمرية ... وغيرها فثقافة الجنوح تعطي مبررات وخصائص لها أو المنتمون لهذه الطائفة يتشبثون بها ويعتبرونها بمثابة نسق ينتمون إليه ولا يحدون عن تعاليم

كما تتألف الثقافة وتتكون من عدة عناصر منها ما تتعلق بالفكر، أخرى مادية وأخرى خاصة بالعلاقات الاجتماعية أو ما يسميها المختصون بالعناصر العلائقية ، وسنعرض فيما يلي هذه العناصر .

1 - المكونات الفكرية: وتشمل العناصر والمركبات و النظم الثقافية التي تغلب العواطف والأفكار عليها ، وتشمل على نسق اللغة و الفن و السحر و الدين و العلم " [28] ص185، هذا العنصر يحتوي على كل ما هو متعلق بالجانب الفكري و العاطفي من لغة ودين و فن ، فيغلب على المجال المعنوي المرتبط بالإنسان فمكونات الأفكار عبارة عن أنساق كاللغة و الدين و الفن تدعم هذا العنصر لتكون ثقافة معينة .

2- المكونات المادية أو الأشياء: " وتتضمن كل العناصر المادية الموجودة في المجتمع والمستخدمة وتشمل كل ما هو من صنع الإنسان من أبسط الأدوات المادية إلى الكمبيوتر والإلكترونيات الحديثة " [51] ص127. فالوسائل و الأشياء المادية تعبر عن ثقافة معينة فالملابس و الحلبي والأواني ووسائل الزراعة و الأنسجة وحتى المباني تعبر عن ثقافة وتكونها ، فلباس المرأة الشاوية مثلا أو الترقية يعبر عن ثقافة تلك المنطقة ، ورأيتك للحلي القبائلي يدل على أنه قبائلي وليس من منطقة أخرى ، فهو جزء من ثقافة تلك المناطق كما الاختراعات و الابتكارات الحديثة تدل عن ثقافة المجتمع وهي جزء منها .

3- العلاقات : " وهي خطوط التفاعل و الاتصال بين الأفراد بعضهم ببعض أو بينهم وبين الأشياء و العالم الخارجي بصفة عامة " [23] ص27. فهذا العنصر يتمثل في طريقة التعامل و السلوكات و التعاملات بين أفراد المجتمع فيما بينهم أو طريقة تعاملهم مع الأشياء المادية كالألات و الوسائل وكل ما يحيط بهم .

إذن فالثقافة تتكون من العناصر المترابطة ترابطا وثيقا فيما بينها فالثقافة الفكرية يمكنها أن تتجسد في الأشياء المادية كالاختراعات و الابتكارات ، وطريقة تعامل الإنسان معها تتم عن طريقة ، فالسيارة هي مكون ثقافي فبعد ابتكارها واختراعها صنف لها قانون تسيير وفقه وطريقة تعامل الإنسان مع هذا العنصر المادي يشكل ثقافة في حد ذاته ، فطريقة سياقة السيارة عبارة عن ثقافة فكرية تتم عن طريق مكون مادي -السيارة -وعلاقة السائق بالسيارة وبالسائقين الآخرين تتم عن طريق عنصر العلاقات فاختلال أو غياب عنصر من هذه العناصر يخل بالمعنى الكامل للثقافة و يصدق القول على كل المكونات المادية والمعنوية الموجودة في مجتمع ما كيفما كان .

4.1.3 نظريات الثقافة

هناك العديد من النظريات التي تحدثت عن الثقافة ، لكن سنشير إلى بعض النظريات على سبيل المثال لا الحصر كنظرية ليزلي هويت ونظرية لنتن وكل حسب توجهه ولكن قبل ذلك سنعرض نظرية ابن خلدون العربي الذي كان سابقا قبل كل هؤلاء فقد أوضح في مقدمته كيف أن دوافع الإنسان الفطرية هي أساس الظواهر الاجتماعية بل أساس الثقافة بمعناه الكامل.

1.4.1.3 نظرية ابن خلدون : ابن خلدون أوضح أن الإنسان اجتماعي بطبعه أي هو في

حاجة إلى غيره ، حيث أبرز في مقدمته بقوله "فإن هذا الاجتماع ضروري للنوع البشري ، وإلا لم يكتمل وجودهم وما أراه الله من اعتمار العالم بهم واستخلافه إياهم ، وهذا هو معنى العمران الذي جعلناه موضوعا لهذا العلم " [42] ص 53 .

فابن خلدون يرى أن العمران هو إعمار العالم ويتم ذلك من خلال الاجتماع الذي لا يمكن للبشر الاستغناء عنه وأينما كان عمران كانت هناك حضارة وثقافة كما أبرز الصنائع وطريقة العيش بين البدو و الحضر و العجم وغيرهم إذ قال : " أهل البدو هم المنتحلون للمعاش الطبيعي من الفلح و القيام على الأنعام ، وأنهم مقتصرون على الضروري من الأقوات و الملابس و المساكن و سائر الأحوال و العوائد و مقصرون عما فوق ذلك من حاجي أو كمال يتخذون البيوت من الشعر و الوبر أو الشجر أو الطين و الحجارة غير منجدة " [42] ص 126.

وهنا يبرز ابن خلدون طريقة عيش أهل البدو و سلوكاتهم وكيفية اقتناء أو سد حاجاتهم فهي طريقتهم في العيش أو التعايش مع المحيط ، وأفكارهم التي تختلف من جيل إلى جيل إذ قال " اعلم أن اختلاف الأجيال في أحوالهم إنما هو باختلاف تعلقهم من المعاش فإن اجتماعهم إنما هو للتعاون على تحصيله و الابتداء بما هو ضروري منه وبسيط قبل الحاجي و الكمالي فمنهم من يستعمل الفلح من الغراسة و الزراعة ومنهم من ينتحل القيام على الحيوان من الغنم و البقر والمعز و النحل والدود لنتاجها واستخراج فضلاتها" [42] ص 125. هنا يبرز ابن خلدون طريقة تقسيم العمل على أفراد المجتمع كما يبرز في عدة فصول أخرى في مقدمة الصنائع وأهمها الفلاحة و البناء و التجارة و الحياكة و الخياطة و الطب والعلوم ومنه نستخلص أن الثقافة تنشأ مع نشأة الإنسان وكيفية إشباع حاجياته وضرورة تعاونه مع بني جنسه فالحيوان يعتمد على غرائزه في

إشباع بعض حاجاته ، أما الإنسان فيعتمد على عقله لتأقلمه مع البيئة وبيئته والوسائل المختلفة التي تساعد على العيش و التعايش مع الآخرين .

2.4.1.3. نظرية هوايت LESLIE WHITE : هوايت ذا اتجاه رمزي " وتتلخص النظرية الرمزية في أن الإنسان هو الحيوان الوحيد الذي لديه الملكة أو القدرة على إعطاء معاني للأشياء وللأفعال التي يلاحظها وكذلك القدرة على فهم تلك المعاني ويسمى تلك القدرة عملية (إضفاء الرموز) ، ويرى أن اللغة الكلامية أوضح وأدق مثال على تلك العملية " [22] ص57. وهنا يبرز هوايت أن الإنسان هو الحيوان الذكي الذي يستطيع التواصل عن طريق اللغة التي تتكون من خلال إعطاء معاني ورموز للأشياء فهو يعتبر الثقافة هي تنظيم خاص من الرموز ، فكل ما يحيط بالإنسان من أشياء وأفعال يترجمها برموز ومعاني يستطيع من خلالها الكلام مع الآخرين ، فالحيوانات يكون اتصالها عن طريق الغريزة أما الإنسان فعن طريق المعاني والرموز والألفاظ وإنشاء هذه اللغة تعتبر بمثابة انفراد عن باقي الكائنات الأخرى .

3.4.1.3. نظرية لنتن : يرى لنتن " أن الدعامة التي تقوم عليها دراسة الثقافة و الشخصية هي 'الفرد' فعلى الرغم من وثاقه العلاقة المتبادلة بين الفرد و الثقافة والمجتمع فإنه يرى ضرورة الفصل و التفرقة بينها لغرض الدراسة والبحث " [71] ص57.

فلنتن يرى أن الفرد هو الكائن الذي تدرس ثقافته وشخصيته والمجتمع الذي يعيش فيه ، ويرى في نظريته أن "من الممكن أن نفترض أن حاجات الفرد هي دوافع السلوك الأساسية وعلى ذلك تكون هي المسؤولة عن تفاعل المجتمع و الثقافة وإن حاجات الإنسان تبدو أكثر تنوعا من حاجات أي كائن حي ، فبالإضافة إلى الحاجات التي يمكن إرجاعها مباشرة للتوترات البيولوجية كالحاجة إلى الطعام و النوم و الهروب من الألم و الإشباع الجنسي نجد سلسلة أخرى من الحاجات التي يتضح فيها الارتباط بالتوترات البيولوجية ، تسعى بالحاجات النفسية وفي بعض الأحيان تسمى الأولى بالحاجات الأولية و الثانية بالحاجات الثانوية ومن المؤكد أن الحاجات الفزيولوجية (الأولية) أسبق من الثانوية في سلم التطور البشري" [71] ص58 .

ويرى لنتن أن حاجات الإنسان هي التي تدفعه إلى القيام بسلوك معين وتتعدد حاجاته من البيولوجية إلى النفسية فإنه يسعى دائما إلى إشباعها بانتهاجه إلى تصرفات تطبع سلوكياته ، والحاجات الأولية تكون دائما في المقدمة ويسعى الفرد إلى التفاعل مع مجتمعه عن طريق سلوكه الذي يعكس ثقافته.

2.3. سلوك الشباب.

1.2.3. تعريف مرحلة الشباب :

" الشباب ظاهرة اجتماعية تشير إلى مرحلة من العمر ،تعقب مرحلة المراهقة ، وتبدوا خلالها علامات النضج الاجتماعي و النفسي و البيولوجي واضحة ، وتميل معظم المجتمعات إلى تجديد بداية مرحلة الشباب ونهايتها وفقا لعدد من المعايير و المحاكاة" [78] ص20.

وهذه المرحلة استهوت الكثير من العلماء فحاولوا دراستها وتعريفها فتعددت التعريفات حول هذه المرحلة العمرية ،فهناك من " ير بطة بسن المراهقة أمثال العالمة هيرلوك HURLOK 1949 التي ترى أنها تمتد حتى سن 21 .

بينما يرى العالم لاندر LANDIR بأن الشباب هم جماعة من المراهقين ، تتكون من أشخاص تتراوح أعمارهم بين 12-24 سنة " [21] ص38 .

كما أننا نجد تعريفا آخر في المعجم الوسيط حيث يقول " إن الشباب هو من أدرك سن البلوغ إلى سن الرجولة و الشباب هو الحداثة وشباب الشيء هو أوله " [79] ص82، فالشباب هو بداية مرحلة جديدة في حياة الفرد بعد مرحلة الطفولة و المراهقة تبدأ مرحلة النضج "فإلى جانب تلك التعاريف القائلة أن الشباب إذا كان مرحلة من مراحل العمر الإنساني فهو أيضا مجموعة من السمات و الصفات الإنسانية و الاجتماعية و النفسية مثل القدرة على التعلم و التميز بالطاقة و القوة والحماس و الجرأة و المقامرة و الإقدام و التجديد و الابتكار" [79] ص84 ،لذلك فتعتبر مرحلة الشباب أهم مرحلة في حياة الفرد فهي مرحلة انتقال من المراهقة إلى الرجولة الكاملة فتتبلور لدى الفرد مواقف وأفكار وثقافة معينة ويصبح الفرد هذا مسؤولا عن تصرفاته وسلوكاته ، ويقال عنه أنه راشد بحيث يتقيد الفرد بقيم وعادات المجتمع ، ويتحمل نتائج أفعاله أو المسؤولية وهي " التزام الفرد أو الجماعة بالقيام بعمل ما أو باتجاه موقف ما من مسألة محددة ، فالمسؤولية تعني قبول واستيعاب متوجبات محددة ،اتجاه الآخرين ، والالتزام بها مقابل أن يلتزم الآخرون بها أيضا" [20] ص285 .

فالمسؤولية أو بالأحرى تحمل المسؤولية إحدى سمات مرحلة الشباب أو الرجولة ، لذلك فإننا نلمح ذلك السلوك الذي يبرز في هذه المرحلة ويكون في معظم الأحيان لافت للانتباه سواء من حيث الكلام ، اللباس السلوك إلى غير ذلك ، فالشباب يحاول خلق مجال خاص به أو ينفرد به فتصرفاتهم وطريقة كلامهم أو بعض الألفاظ يختصون بها وقد لا يفهمها الكبار من السن أو فئات

أخرى ، كما يحاولون فرض سيطرتهم على من هم أدنى سنا منهم سواء من العائلة كالأخوة أو أفراد خارج الأسرة .

" إن الشباب بوصفهم يشكلون الغالبية العظمى من أعضاء المجتمع العربي ، هم الأساس الذي يبني عليه التقدم في كافة مجالات الحياة " فهم أكثر فئات المجتمع حيوية ، وقدرة ونشاط وإصرار على العمل و العطاء ولديهم الإحساس بالجديد ، وحب التجديد و الرغبة الأكيدة في التغيير مما يجعلهم أكثر قدرة على مواجهة مشكلات المستقبل وهذا في حد ذاته مطلب أساسي للتطوير و التغيير " [78] ص16.

ولذلك فإن" دراسة الشباب بمعزل عن الإطار الاجتماعي و الاقتصادي العام الذي يكون هيكل المجتمع ،تعد دراسة تفتقد التوجيه النظري الصحيح ،الذي يقوم على ضرورة ربط الشباب بالبناء الاجتماعي و الاقتصادي الأشمل " [80] ص17.

فالشباب باعتبارهم العنصر الحيوي في المجتمع كذلك لهم القدرة على الابتكار و الإبداع و التحديث و التغيير ، لذلك فهناك " اهتمام معاصر بين فروع الدراسات الإنسانية والعلوم الاجتماعية بدراسة أوضاع الشباب واتجاهاتهم وأدوارهم ، وقيمهم ويكاد هذا الاهتمام أن يكون عالميا " [80] ص19، لأن الشباب هو قوة المجتمع والطاقة الحية فيه ، لما يتميز من صفات جسدية ونفسية ، ففي مرحلة الشباب يكتمل النمو النفسي و الثقافي للفرد ويحاول التكيف مع المحيط و المجتمع ، كما تظهر في هذه الفئة عدة آفات ، وأمراض اجتماعية كتناول المخدرات و الهجرة غير الشرعية و الجريمة و العنف كما أننا نلاحظ أن الشباب كان الفئة البارزة في العديد من المشاكل الاجتماعية كحوادث المرور فهو يحتل النسبة الكبرى في ارتكاب الحوادث و المخالفات والأخطاء وكذا الجريمة العمدية و غير العمدية .

2.2.3 سلوك وثقافة الشباب :

كلما ازدادت المجتمعات تعقيدا أو تركيبيا أو تباينا نتيجة للتطورات الاقتصادية و الصناعية و الإدارية ، تصبح عملية بداية مرحلة الشباب إحدى مظاهر التطور الاجتماعي و عاملا هاما من عوامل تنمية الثقافة و تغيير المجتمع ككل ، باعتبار الشباب حجر أساس المجتمع و هيكل هام فيه لذلك لابد من دراسة سلوكياته و التعرف على الذهنيات المترسخة فيه .

فالسلوك " هو أي استجابة أو رد فعل للفرد ، لا يتضمن فقط الاستجابات و الحركات الجسمية بل يشمل على العبارات اللفظية و الخبرات الذاتية

وعلى الرغم من أن بعض الباحثين يستخدمون مصطلحي ، فعل وسلوك بمعنى واحد ، إلا أن اصطلاح السلوك أعم من الفعل لأنه يشمل على كل ما يمارسه الفرد ويفكر فيه ، ويشعر به ، بغض النظر عن القصد و المعنى الذي ينطوي عليه السلوك بالنسبة للفرد " [81] ص36، والشباب باعتبارهم جزء هام في المجتمع فلا بد أن يأخذ بعين الاعتبار سلوكه فهذه المرحلة " مرحلة حيوية وحاسمة في حياة الفرد يمر فيها بكثير من المشكلات و الضغوط ومحاولات تحديد الهوية وتحمل المسؤولية وترتبط بالضغوط النفسية و المشاعر الانفعالية ، ومنها القلق الناشئ عن العلاقات الاجتماعية و الرغبة في تكوين الأسرة أو البحث عن شريك الحياة ، ليعوض ويقوي كل منهما الآخر " [82] ص71، و ليحقق بذلك وجوده لذلك فإننا نجد عند الشباب سلوكات تختلف عن سلوك أفراد المجتمع الآخرين فهم أكثر حماسا وأكثر تهورا وأكثر انفعالا ، فالشباب يحاول أن يثبت وجوده حتى وإن استدعى الأمر الانحراف أو انتهاج سلوك عنيف ، لذلك فيتكون لدى الشباب ثقافة خاصة به تسمى الثقافة الفرعية أي أن الشباب يتبنى ثقافة خاصة به ، وهي ثقافة فرعية "وتعتبر الثقافة الفرعية ثقافة تابعة من الناحية الرمزية ، لا تمثل معارضة أو استقلالا أو ابتكارا أساسيا وإنما تمثل إبراز أو تضخيما للأفكار المتاحة لجميع أفراد المجتمع ، وبهذا يمكن القول أن كل فرد يكون معرضا للشعور بالمتعة، ولكن ليس كل فرد يكون حاملا لثقافة فرعية تؤدي للمتعة ويمكن لكل فرد أن يكون على وعي بمسائل العنف ، ولكن ليس كل فرد يأخذ بالعنف كحل مقبول اجتماعيا للمشاكل الروتينية " [62] ص696 .

فالثقافة الفرعية هي مجموعة معتقدات مأخوذة أساسا من الثقافة الأوسع في المجتمع ، لكن تعتبر باثولوجية في المجتمع تتكون عند بعض المنحرفين كالمتعاطين للمخدرات أو الممارسين للعنف في المجتمع ، فتأخذ طابعا شاذ في المجتمع .

إن الثقافة كاصطلاح هي تلك الأفكار و المعتقدات التي تنرسخ في عقول الأفراد ، وتنعكس على سلوكاتهم ، لذلك تتكون لدى الأفراد ذهنيات وعقليات اتجاه مواقف معينة ، وللشباب ثقافتهم الخاصة بهذه المرحلة العمرية لما لها من خصائص ومميزات ، " فثقافة الشباب إحدى الوسائل الرئيسية للتنشئة الاجتماعية حيث تجعل الشباب يكتسبون أدوار وأنماط سلوكية يتعذر اكتسابها من الهيئات المختلفة للتنشئة الاجتماعية ، وعلى الأخص الأسرة والمدرسة ، وكل ما يمكن أن يعد من جهة نظر الشباب بمثابة مؤسسات (رسمية) للتنشئة " [78] ص81.

" ويختلف الشباب العربي عن الشباب الأجنبي من عدة وجوه ، فالشباب العربي ينشأون في أسر تحيطهم برعاية أكثر وحنان أكبر لا تتخلى عنهم مهما كبروا " [80] ص 55 ، لذلك فالأسرة هي المنبع الأول لثقافة الشباب باعتبارها الهيئة الأولى التي يحتك بها الفرد منذ نعومة أظفاره و على حسب عادات وتقاليد المجتمعات العربية فالشباب يبقى تحت نظر الأسرة وتعتبر الرقيب الأول على سلوكياته .

- كما أنه يمكن لثقافة الشباب أن تتخذ شكل ذهنية أو عقلية يتخذها الشباب في تعاملاتهم مع مواقف معينة في المجتمع .

- الذهنية العامة : " هي مجموعة السمات العامة و النماذج المعرفية التي يتميز بها شعب معين ، منها ما يرتدي الطابع الأخلاقي ومنها ما يرتدي الطابع السياسي أو الاقتصادي ، ومنها ما يرتدي الطابع الثقافي و الحضاري العام" [20] ص 167 ، فالناس يأخذون نماذج من السلوكيات الموروثة ، التي توافق المواقف التي يعيشها ، وتكون هذه النماذج أما أشكال من المحببات أو المحرمات .

- غير أنه قد تتكون لدى الشباب ما يسمى بالعقلية التي تظهر في تصرفاتهم ، فعقلية السياقة لدى الشباب ، قد تبرز لنا تلك الثقافة المترسخة لدى الشباب - العقلية- " هي البناء المفاهيمي الجزئي الذي تنطوي تحت لواء مثلا عقلية الأغنياء ، عقلية الفقراء ، عقلية النساء ، عقلية الرجال ، ... غير أن الذهنية العامة قادرة على احتواء العقليات المتنافرة و المتخاصمة لأنها تقوم على عناصر شاملة وعديدة لا على عنصر واحد " [20] ص 219. فالعقلية قد تميز جماعة أو فئة معينة كالشباب مثلا فهم يتسمون بالمزاجية ويتخذون من العقلية عقيدة لهم يتمسكون بها ولهم معتقدات يتشبثون بها .

" لذلك يتجه الشباب بحكم تكوينهم النفسي و الاجتماعي إلى رفض بعض المعايير و التوجيهات و السلطة التي يمارسها الكبار " [80] ص 37.

ويتخذ الشباب ثقافته من عدة عناصر في المجتمع ، كالأسرة المجتمع ككل ، التعليم الإذاعة و التلفزيون ، الكتب و الصحف و المجالات ، النوادي و الجمعيات و دور الثقافة ، المساجد و المؤسسات الدينية ، لذلك لا بد من تكاتف جهود هذه العناصر و عملها بجدية لترقى بالشباب غير أننا نلاحظ تلك النفاضة و التناقضات في هذه العناصر مما يؤثر سلبا على ثقافة الشباب .

3.2.3. الثقافة الصحيحة للشباب:

- يتخبط شباب اليوم في عدة مشاكل وعقبات تعترض طريقه وتحبط من حماسه وعزيمته ومنها
- " 1- الفجوة الثقافية النفسية بين جيل الشباب و الأباء ، حيث يرون في أنفسهم الثقافة الصحيحة التي لا بد أن تحمل الثقافة القائمة عند الشباب ...
- 2- نتيجة للتغيرات و التحولات العاصفة و الجذرية التي يعاني منها الشباب من التمزق و الضياع و الإحباط و اهتزاز مفهوم الانتماء لديهم ، وعدم الثقة في الآخرين .
- 3- أخطاء التربية التي تبدأ من الأسرة إلى المدرسة إلى النادي ، حيث يشعر الشباب بسطوة وقهر الأباء و الكبار.
- 4- بديهي أن مشاعر التمزق و الضياع جعلت البعض من الشباب يقعون في منزلق الانحراف و الإدمان و التطرف الديني و الاجتماعي و العنف غير المسبوق .
- 5- يواجه الشباب بحدة ما يواجه المجتمع في معركة التنمية البشرية و الاقتصادية ، فيعاني شباب الكثير من الدول العربية من البطالة و الفقر ، بينما يعاني شباب الدول الأخرى الغنية من التخمة و الترف الزائد .
- 6- أصبحت مشكلة الزواج من المشكلات المحلية التي يواجهها الشباب ، بسبب الأوضاع الاقتصادية ، وفيها مشكلة عدم توفر المساكن وارتفاع تكاليف الزواج.
- 7- تنظم مشكلة الفراغ إلى قائمة مشكلات الشباب التي تفرض أثارها السلبية عليهم " [79] 85ص. ومن أصدق ما رواه الشافعي "إذا لم تشغل نفسك بالحق شغلتك بالباطل " [67] ص64 .
- "8- الشعور بعدم إتاحة الفرص لاكتشاف و صقل المواهب في المجالات المختلفة
- 9- التناقض الحاد الذي يحدثه التعرض للثقافة الغربية الوافدة عبر الأقمار الصناعية و المحطات الإذاعية و بين الثقافة القائمة " [79] ص85.
- ومن كل هذه المشاكل التي يتخبط فيها الشباب ، لاسيما الشباب الجزائري تبرز عدة ظواهر اجتماعية سلبية لإحساس الشباب بالنقص و القهر و الضياع ، فيلجأ إلى العنف المخدرات و كل ما يلهيه عن الصواب حتى اذا استدعى ذلك التمرد على عادات و قيم المجتمع لذلك لا بد من خلق ثقافة صحيحة تسمح بلم شمل الشباب و حمايتهم من الوقوع في منزلق الآفات و الانحرافات ، فدور الشباب في المجتمع هام جدا ، لذلك لا بد من مدخلات ثقافية صحيحة للشباب ، وهذه المدخلات الثقافية من عناصر الثقافة بنوعها المادي و المعنوي ، والتي تختزلها عقول أفراد المجتمع ، فتجعل لهم شخصية وطنية تميزهم في مجموعهم كشعب عن شعب المجتمعات الأخرين

، تنتقل بواسطة الوالدين و الكبار في الأسرة ، و المدرسين في المدرسة و الأساتذة في الجامعات ، و الفنيين في معاهد التدريب و العلماء الباحثين في مراكز البحث العلمي و علماء الدين في المعاهد و المساجد و الكنائس و الكتاب و الأدباء و رجال الفن و الإعلاميين في الصحافة و الإذاعة و التلفزيون ، ولما كان لكل مرحلة من مراحل النمو المدخلات الثقافية ، والتي يراها القائمون بنقلها مناسبة لعقول وحاجات أفرادها، فإن لمرحلة الشباب مدخلاتها الثقافية المناسبة لعقول الشباب وحاجاتهم " [80] ص54. فهذه العناصر الموجودة داخل المجتمع تخلق لدى الفرد أو الشاب نوع من الثقافة فإن كانت صالحة صلح وإن كانت سيئة فتنعكس في سلوكيات هذا الشاب لذي يصبح منحرفا في مجتمعه ، و السبب في ذلك الخلل القائم في عناصر مدخلاتها لثقافية و على غرار المشاكل التي يعاني منها الشباب العربي فإن الشباب الجزائري يعاني مثل هذه المشاكل خاصة في الآونة الأخيرة ، وما مر به المجتمع الجزائري من ظروف مأساوية مما أثر سلبا على سلوك الشباب خاصة من البطالة و الفراغ و العنف و الجريمة المتناهية في أوساط هذه الفئة .

باعتبار الشباب هم ركيزة المجتمع ومع تعقد الحياة المعيشية وكثرة المشاكل اليومية لا بد من تكاتف الجهود لدى كل الهيئات و المؤسسات و عناصر المجتمع لتحقيق ثقافة صحيحة للشباب وذلك :

- 1- بتوعية الأسرة بأساليب التربية الحديثة وبمراعاة الفوارق و الحتمية بين الأجيال .
- 2- دفع الدولة إلى توجيه اهتمام أكبر بثقافة الشباب ، ومراجعة موقف المؤسسات الشبابية الحكومية ومدى ما حققته فعلا في هذا المجال .
- 3- لتخليص الشباب من مشاعر القهر و الإحساس بأن هناك من يفرض وصايتهم في البيت أو المدرسة أو النادي ، يتعين خلق مجالات الحوار لهم ، سواء فيما بينهم أو مع الأبوين أو المدرسين ، وكل من يمثل السلطة بالنسبة إليهم .
- 4- على وسائل الإعلام الجماهيري وبشكل خاص الإذاعة و التلفزيون القيام بدورها المنوط ذلك بالانتقاد للشباب إلى أفق أرحب من المعرفة والوعي اللازمين لحياة عصرية .
- 5- على مختلف منابع ومصادر الثقافة الدينية للشباب من مدارس ومساجد ووسائل إعلام ، مراعاة طرح القضايا الدينية طرعا عصريا متلائما مع المفاهيم الحديثة لحركة الحياة مع الالتزام

بالمفاهيم والقيم الدينية ، ولم يخلص الشباب من الأفكار المتطرفة التي تبعدهم عن الفهم الصحيح للدين ومبادئه وأسسه .

6- احتضان مواهب الشباب وإتاحة الفرص لها كي تنمي وتصل .
7- الاهتمام بالبرامج الترفيهية للشباب مثل المعسكرات و الرحلات وذلك من خلال الأجهزة و المؤسسات الحكومية المعنية وأيضا الأندية و الجمعيات .
8- اشتراك الشباب في البرامج الإذاعية و التلفزيونية بإتاحة الفرصة لهم في طرح أفكارهم ومشاكلهم ،ومناقشتها مع المسؤولين .

9- على الصحف و المجالات أن تحمل رسالتها في سبيل خدمة ثقافة الشباب إذ أن الكتاب هو الوسيلة الأولى للثقافة العميقة الجادة "[79] ص88.

"10- شحن الأوقات بالواجبات ، والانتقال من عمل إلى عمل آخر ولو من عمل مرهق إلى عمل مرفه هو وحده الذي يحميننا من علل التبطل وأوقات الفراغ"[67] ص65.

"11- تنظيم مسابقات ومهرجانات للشباب ويظهر فيها للمتفوقين مجالات تميزهم .

21- مواجهة مشكلة البطالة بين الشباب بدفعهم على الأعمال الحرة و المشروعات الصغيرة"[79] ص89. كل هذه العوامل وعوامل أخرى لابد أن تدرس لكي يتبلور لدى الشباب الإحساس بالانتماء فشبابنا اليوم يحس بالغربة و التهميش في مجتمعه وهذا الإحساس يدفعه إلى سلوكيات غريبة عن مجتمعنا كالعنف و الانحراف بأنواعه لذلك لابد من تنشئة الشاب تنشئة صحيحة منذ الصغر وليس محاولة تعديل سلوكه بالقهر و السيطرة بل بطرق لينة تصقل سلوكه إلى الإيجاب دون أن يشعر حتى بخدش مشاعره أو كيانه لفرد من المجتمع .

لذلك " فالإسهام في تنشئة الشباب تنشئة اجتماعية قويمه مبنية على أسس دينية وفق مبادئ الإسلام الحنيف تساعد على النمو المتوازن في النواحي الخلقية و العقلية و البدنية و النفسية و الصحية " [83] ص27.

كذلك " العمل على استثمار أوقات الفراغ لدى الشباب بما يحقق تحسين لياقتهم البدنية ويكسبهم الخبرات و المهارات و القدرة على الدفاع عن الوطن وذلك بالتدريب المتواصل و التمرين المستمر .

تشر أوجه النشاط الرياضي و الترفيهي بين الشباب مع توفير القيادات اللازمة لتطويرها وتعزيزها "[83] ص28 ، هذه الطريقة المثلى لتنشئة الشباب ، فالتنشئة الدينية بتعاليم الإسلام

السميح يقضي على كل الانحرافات على اختلافها وتعزز الثقة بالنفس وبالأخرين ، كما أن الرياضة و اكتساب الخبرات في العديد من المجالات خاصة في مجال الدفاع عن الوطن يكسبهم نوع من إيجاد النفس وعدم الإحساس بالضيق و التهميش فالشباب هم ركيزة أي وطن في الماضي قدما أو في الدفاع عنه عند الحاجة ، فالشباب هو الطاقة الكامنة و المنفجرة في أي مجتمع فهي طاقة خام تتطور إذا استغلت أحسن استغلال .

3.3. وسائل الإعلام و الإعلام الأمني

1.3.3. الإعلام ووسائله ووظائفه

يعرف الإعلام " بأنه عملية نشر وتقديم معلومات صحيحة وحقائق واضحة وأخبار صادقة ومعلومات دقيقة ، ووقائع محددة ، وأفكار منطقية للجماهير مع ذكر مصادرها خدمة للصالح العام ، ويهدف الإعلام إلى النمو و اليقظة و التوافق الثقافي و الحضاري و الارتقاء بمستوى الرأي العام بتثويره و تثقيفه ، وهكذا فالإعلام عملية يترتب عليها تأثير فعلي في سلوك الفرد و الجماعة " [5] ص 106 .

فالإعلام إذن يتم لإيصال أخبار ومعلومات دقيقة وصحيحة إلى المتلقي وليس ضربا من الخيال ليتخذ صفة الصدق و المنطقية و الواقعية ليكسب ثقة الجماهير من الناس كما يهدف إلى التأثير في سلوك الأفراد و الجماعات و الرأي العام ويتم هذه العمليات عن طريق وسائل تسمى وسائل الإعلام يتم من خلالها إيصال ما يراد من أخبار ومعلومات .

هناك العديد من وسائل الإعلام الجماهيرية التي تشمل من العملية الاتصالية بين السلطة و الأفراد وتكون وسيلة لنقل المعلومات، وسنعرضها بصورة مختصرة على الشكل التالي:

1.1.3.3. الصحافة : هي عادة ما تعرف بأنها مطبوع دوري ينشر الأخبار في مختلف

المجالات و يشرحها و يعلق عليها ، ويكون ذلك عن طريق الصحف و المجلات العامة منها و الخاصة " [84] ص 91 ، فهي تنقل الأخبار مكتوبة وتحللها وتعلق عليها في الجرائد ، و المجلات ، لتواصل الأخبار إلى المواطنين .

2.1.3.3. الإذاعة: "تعتبر الإذاعة من أكثر وسائل التثقيف و التربية انتشارا، وترجع أهميتها إلى عدة عوامل منها ، أن الكلمة المنطوقة ذات أثر كبير لأنها لا تحتاج إلى معرفة سابقة بالقراءة و الكتابة كما هو الحال في الكتب و المجلات وغيرها" [49] ص224 ، فهي تنشر الأخبار أو المعلومات مباشرة عبر اللغة و الحوار وتربط الفرد بمجتمعه و العالم من حوله .

3.1.3.3. التلفزيون: " يجمع بين استثارة الأذن و العين وهو في الواقع سينما صغيرة في البيت ، ولا يجد القدرة على الإفادة منه إلا قلة عدد الأجهزة ، ولكنه دون ريب أكثر الأجهزة تأثيرا أو إنقاذا " [85] ص90، فهو يؤثر في الحواس وينقل الصورة و الصوت معا ويعتبر الوسيلة الأكثر أهمية من طرف الأفراد .

" و التلفزيون كوسيلة إعلامية يمتد تأثيره إلى جميع الفئات الموجودة في المجتمع على اختلاف مستويات التعليمية و الثقافية و الاقتصادية و الاجتماعية وكذلك جميع فئات السن" [51] ص104، فهو يمس كل شرائح المجتمع كبيرا وصغيرا ويستقطب اهتماماتهم .

4.1.3.3. السينما وأفلام الفيديو : " وتعتبر الأفلام السينمائية أحد وسائل الاتصال الجماهيري ، أخذت مكانها في الآونة الأخيرة ، ذلك يعد تقدم فنون تصوير الصوت والصور المتحركة وعرضها ، أصبحت للسينما قواعد خاصة في التعبير، و تجمع بين الصوت و الصورة المتحركة وتعددت فنون الشاشة العريضة يوما بعد يوم" [85] ص95 ، فالشباب يميل كثيرا إلى الأفلام السينمائية لما لها في إثارة كما أن معظم المترددين على دور السينما يتمثلون في هذه الفئة خاصة

5.1.3.3. المكتبات و الموضوعات: "في الكتب علم ، و العلم نور، و الدراسات الجادة للإنسان العصري تعتمد عليها كمصادر أساسية للثقافة العميقة و المعرفة المتخصصة و المكتبة العامة تتيح للفرد فرصة التأمل وربط الحقائق" [47] ص288 .

فالكاتب قد يؤدي وظيفة ثقافية و علمية كبيرة لما له من مميزات معرفية خاصة إذا كان الكتاب هادفا ، فخير جليس في الأنام الكتاب ، كذلك المطبوعات و الملصقات و المطويات فلها نفس الدور . " وتكتسب المادة المطبوعة جاذبية خاصة ، فالفرد يستطيع قراءة ما يريد في أي وقت يريد " [46] ص151 ، فهو يحفظ التراث و المعارف في صفحاته.

6.1.3.3. المعارض و المتاحف: " تستخدم المعارض لأسباب إعلامية إلى جانب أغراضها التسويقية وتفيد المعارض في إعلام الجماهير بدور المؤسسات، وإعلام الناس التطورات ومعرفة اتجاه الجماهير و رغباتهم " [47] ص 99 ، كما تستخدم المعارض كذلك لأغراض ليست تجارية بل إعلامية أو توعوية حول خطر ظاهرة ما أو التعريف بها فقط، " ويستفيد المجتمع من المعارض و المتاحف ذلك أن لها وظيفة تربوية اجتماعية فهي تشكل بيئات جمالية وعلمية وثقافية " [47] ص 229.

7.1.3.3. اللافتة الإعلامية : " تعتبر اللافتات من أقدم وسائل الاتصال الحديثة ، ومع ذلك فهي لا تزال تحتل مكانا هاما في الجهاز الواسع لوسائل التأثير الإعلامي ، أصبحت جزءا لا يتجزأ من ملامح المدن ، وميزة أساسية من مميزات الحياة المعاصرة " [84] ص 160 ، فاللافتة قد تحمل إعلانا أو دعاية لمنتوج ما ، كما قد تحمل نصائح أو تهدف إلى غرض التنبيه و التوعية لظاهرة ما كظاهرة حوادث المرور فقد تحمل صورة أو شعار ، يؤثر في نفسية الإنسان مما يثير انتباهه وحفيظته.

8.1.3.3. الندوة و المؤتمر : المقصود بالندوة " هي عبارة عن مناقشة متكاملة بين مجموعة من المختصين في موضوع معين ، وجمهور معين في جوانب مختلفة ومن هذا الموضوع يتناول المختصون الموضوع من جوانبه المتعددة كل منهم يتناوله من زاوية أو من جانب معين " [85] ص 115، ففي مثل هذه الندوات أو المؤتمرات تتناول مواضيع وظواهر اجتماعية عديدة ، يفسرها العديد من المختصين وتتاح الفرصة للجمهور للاستماع للآراء أكثر من خبير حول الموضوع ، وقد تخرج مثل هذه الندوات ، بتوصيات أو حلول لموضوع ما أو مشكلة ما كما قد يكون لها الطابع التوعوي أو التربوي أو الثقافي ... الخ . كما أن هناك العديد من الوسائل تسعى إلى الإعلام و التوعية كالأقمار الصناعية و المعلومات المرسله للهواتف النقالة و الانترنت و الموسيقى و المسرح -التمثليات -فلها دور إعلامي فقد تتناول أغنية أو مسرحية ظاهرة ما تعالج في طابع فني متوصل الهدف إلى الجماهير وكلما تطور العلم زادت وسائل الإعلام عددا ونوعا .

كما ظهرت وسائل آخر كالخطاب الجماهيري فمثلا خطاب رئيس الجمهورية بمناسبة الملتقى الوطني حول " الوقاية من حوادث المرور " المنعقد بجامعة سعد دحلب البليدة يومي 18- 19- ماي 2004 كان له الصدى الكبير حيث أبرز خطورة الظاهرة وضرورة تضافر الجهود للحد منها

لا شك أن الإعلام في هذا العصر قد بلغ شأنا عظيما بفضل التقدم العلمي و التكنولوجي الذي شمل مجال الاتصال ، وتتعدد الوظائف و المفاهيم للإعلام وتعرفه المنظمة العالمية للتربية و الثقافة و العلوم (اليونسكو) من الناحية الوظيفية بأنه " الإدارة السياسية و القوة الاقتصادية و المورد التربوي الكامل و المحرك الثقافي والأداة التكنولوجية " [86] .

ولوسائل الإعلام وظائف عديدة صنفها المختصون ومنها :

1 - الوظيفة الفكرية : " تقوم وسائل الإعلام و الثقافة الإعلامية بدور مؤثر في عملية التنشئة الاجتماعية وهي بذلك تشترك مع مؤسسات اجتماعية تربوية أخرى في هذا الدور ، إلا أن البحوث و الدراسات العديدة التي تناولت موضوع التربية و التنشئة الاجتماعية تؤكد على أن تأثير الثقافة الإعلامية يفوق تأثير المؤسسات الأخرى" [87] ص 223 .

فوسائل الإعلام تقوم بالعملية الإعلامية ثم بوظيفة التنشئة الاجتماعية التربوية و التنقيفية باعتبارها تسعى إلى دمج أفراد المجتمع في إطار اجتماعي وثقافي ، بالإضافة إلى أن الإعلام كمؤسسة فاعلة في المجتمع تعمل على فرض أفكار ومواقف ، قد تؤثر في الرأي العام و السلوك الاجتماعي .

2 - الوظيفة الاجتماعية الإخبارية : " تتجه وسائل الإعلام على اختلاف أنواعها إلى التأثير في المتلقي وذلك من خلال النهوض بوظائف معينة منها :

- تعريف المتلقي بالمعلومات المتنوعة عن الواقع الذي يحيط به بدأ من أحدث الأخبار العالمية و انتهاء بأحداث الاتجاهات في فن إعداد الطعام " [88] ص 218. فوسائل الإعلام تؤدي وظائف اجتماعية وتنقل المعلومات و الأخبار فيمكن القول أن " لوسائل الإعلام دور كبير في مجال التربية و التعليم و الإصلاح الاجتماعي " [84] ص 70. فبالإضافة إلى الدور الفكري و التنقيفي تعمل وسائل الإعلام على العمل في المجال الاجتماعي فوسائل الإعلام تخضع للنظام الاجتماعي السائد ، وتعمل على صنع الرأي العام.

3 - الوظيفة التنموية : لم يقتصر دور وسائل الإعلام في العمليات الاجتماعية فقط بل أنها " في الوقت الراهن أصبح يساهم بدوره في تحديث المجتمع وتحقيق التحضر إذ تقوم وسائل الإعلام بنشر المعرفة وتنمية القواعد و القوانين الحديثة التي تسير التحضر " [89] ص 13 كما لها دور في المجال الاقتصادي حيث "يتم ذلك من خلال الإعلانات و البرامج الإرشادية و التوعية وكذلك الوظيفة التسويقية ، و عليه تعمد جميع الدول خاصة منها المتخلفة اقتصاديا إلى تطوير نظمها الخاصة بالاتصال ووضع استراتيجيات محددة لها للتحكم في اقتصادها وتنميته " [84] ص 70 .

فوسائل الاتصال تحاول الارتقاء بالمجتمع و اقتصادية حيث تقوم بنشر المعارف وتحاول صناعة حضارة اجتماعية ، كذلك أن لها دور هام في القطاع الاقتصادي بحيث نعرف بالمنتوج أو نشر معلومات حول الخطط التنموية وغير ذلك .

4 - الوظيفة النفسية : حيث تؤثر في نفوس المتلقي فيغير من سلوكياتهم أو اتجاهاتهم " فإقناع الناس وإغرائهم لأن يسلكوا بأساليب معينة تناسب ورغبات القائمين بالاتصال،ومن أبرز الأمثلة على ذلك إعطاء الأصوات لتأييد أسماء معينة في الحملات الانتخابية، و الترغيب في شراء سلعة معينة وهو ما يتم من خلال ما يسمى بالحملات الإعلامية الدعائية " [88] ص 218، فالإقناع يتم عن طريق التأثير في نفسية المتلقي ودغدغة مشاعره سواء بكلمات أو صور أو شعارات قصد استدراجه إلى سلوكيات أو اتجاه أو موقف ما، وقصد توجيه ميوله نحو هدف مقصود من طرف القائمين بالاتصال .

5 - وظيفة الترقية : حيث تكون هذه الوظيفة " تثقيفية وتعليمية وتنموية لكن في قالب مستتر وغير مباشر ، تستغل فيها ساعات الفراغ ، وليس القول بأن صناعة الترفيه لا تنطوي على أية قيمة اجتماعية ثقافية أو سياسية إلا مجرد خدعة ، وتضليل لتمرير الرسالة " [84] ص 71، فقد تعمل وسائل الإعلام على ترفيه المتلقي بقصص فكاهية أو هزلية لكن هناك هدف جاد من ذلك غايته غرس فكرة على تسليط موقف ما من خلال تلك البرامج .

ومن خلال الوظائف التي تؤديها وسائل الإعلام تبرز أهميتها في المجتمع وفي المجالات و القطاعات و البناءات الاجتماعية فهي بمثابة همزة وصل بين هذه القطاعات وبين الحكومة و الأفراد وبين أفراد المجتمع وتنقل الأخبار وتبلور الرأي العام تجاه موقف ما من خلال معالجتها

وتحليلها لعدة مواضيع اجتماعية سياسية، اقتصادية ثقافية وغيرها ، فلا يمكن تصور مجتمع ما دون وسائل إعلام فالمجتمع يصبح شبه بدائي أو جامد منعزل عن العالم الآخر ، كما أن الإعلام : يتسم بالصدق و الثقة و الصراحة و عرض الحقائق الثابتة ، و الأخبار الصحيحة دون تحريف باعتبار البث المسموع و المرئي أو المكتوب للأحداث الواقعية ، يعكس بعض أشكال الاتصال الأخرى التي لا تتوفى هذه الجوانب

" ويتصف بأنه التعبير الموضوعي لعقلية الجماهير وروحها وميولها واتجاهاتها ، وليس نشاطا ذاتيا يتأثر بشخصية الإعلاميين القائمين بالنشاط الإعلامي ويسعى إلى محاربة التحيزات و الانحراف و العمل على تنوير الأذهان و تثقيف العقول ، ويستهدف الشرح و التبسيط و التوضيح للحقائق و الوقائع "[90] ص39 ، ويتم ذلك دون تحريف أو تزيف أو تحيز وذلك لكسب ثقة الجماهير ، و عدم بروز الذاتية الإعلامية على المواضيع و المادة المقدمة إلى المتلقين .

2.3.3. الإعلام الأمني وظيفته و غاياته

يمكن تحديد الإعلام الأمني بأنه إعلام محدد الغاية و القصد مخصص الأهداف و المرامي، "يقصد بالإعلام الأمني : فنون التعبير المختلفة التي تمارسها أجهزة الأمن لتوجيه الرأي العام بشكل إيجابي نحو التفهم و المشاركة في تحقيق جوانب الخطط الأمنية باستخدام كافة وسائل الإعلام " [90] ص39.

ويعرف الجحني الإعلام الأمني : " كل ما تقوم به الجهات ذات العلاقات من أنشطة إعلامية و توعية يهدف المحافظة على أمن الفرد و الجماعة و أمن الوطن و مكتسباته في ظل المقاصد و المصالح المعتبرة ، و من هذا التعريف لمفهوم الإعلام الأمني ، يتضح أن مسؤولية المحافظة على الأمن و الوقاية من الجريمة مسؤولية يشترك فيها الفرد و المواطن و الأسرة و المدرسة و المسجد و وسائل الإعلام ، و المؤسسات الإصلاحية و مؤسسات الرعاية الاجتماعية و النوادي الرياضية و الثقافية و الاجتماعية ، و مراكز الشباب ، و المؤسسات و المراكز الصحية و مراكز التدريب و التأهيل المهني و المؤسسات العدلية و القضائية و الإدارية و المراكز الثقافية بالإضافة إلى الأجهزة الأمنية المختلفة باعتبارها المسؤولة عن ذلك في المقام الأول "[91] ص136.

فمن خلال هذه التعاريف يتجلى لنا مفهوم الإعلام الأمني و هدفه حيث يعمل على ضمان سلامة و أمن الأفراد عبر هيئات و مؤسسات حكومية و رجال تستند لهم هذه المهمة ، في إطار إعلامي

سواء عن طريق وسائل الإعلام الجماهيرية كالإذاعة والتلفزيون أو وسائل أخرى كالمصقات والمطويات و الحملات التحسيسية حول إحدى الظواهر الذي تهدد حياة الأفراد وممتلكاتهم ، وبلورة رأي عام مناهض لهذه الظاهرة إن كانت خطيرة .

يهدف الإعلام الأمني إلى التحسيس بظاهرة معينة بغرض الحد منها والتقليل من حدتها. " فيعد الإعلام من أهم المؤثرات في حياة الأفراد و المرافق الإعلامية المسؤولة عن حماية الأمن الاجتماعي بقدر مسؤولية رجال الأمن و الضابطة الإدارية في حماية المجتمع من الجريمة و الانحراف ، ويرتبط دور الإعلام في إطار التطبع الاجتماعي بمدى قدرته على التأثير في الرأي العام وتوجيهه وتبقى الوسائل الإعلامية التي تعتمد على الكلمة المنطوقة عن طريق الإذاعة و التلفزيون الأكثر تأثير ، نظرا لسهولة وصولها إلى قطاعات واسعة من الأفراد و المجتمع " [5] ص106، فوسائل الإعلام لها دور في الحفاظ على أمن المواطنين و العمل على راحة بالهم لذلك فالإعلام الأمني يهدف إلى قمع الجريمة و الانحراف.

فالإعلام الأمني يحمل رسالة كغيرها من وسائل الإعلام الأخرى فهي " تمارس تأثيرها من خلال الرسائل التي تنقلها إلى الجماهير المستهدفة، ولذلك فإن المهمة المركزية للرسالة الإعلامية ليست فقط أن توجد وأن ترسل بل أيضا أن تصل وأن تؤثر فيجب أن تتضمن الرسالة الإعلامية موضوعا حدثا أو ظاهرة أو قصة أو تصورا " [90] ص70. وينعكس هذا التأثير في " العديد من نواحي النشاط الواعي لديه من أهمها ، المعرفة ، الفهم و التنبيه الوجداني و التمثل و الاتجاه و القيم " [88] ص210، فالإعلام الأمني يحاول ردع وضبط الظاهرة فبإبراز العقوبات و الجزاءات حول ظاهرة انحرافية ما تقلل الظاهرة وتقمع . "فتقوم وسائل الإعلام بمهام أساسية للحد من الجريمة وكشف بعض الجرائم وذلك من خلال قيام وسائل الإعلام (إذاعة، تلفزيون ،صحافة ...) بتقديم برامج تعمل على تعميق كراهية الشباب للجريمة وتحفزهم على مقاومتها ، وضرورة تعاونهم مع رجال الشرطة للكشف عن الجرائم في وقت مبكر " [92] ص38 .

والشباب باعتباره القوة الأولى في المجتمع فالإعلام الأمني يحاول استنقطابه " فسطوة الإعلام المرئي -التلفزيون - على غيره في ميدان الارتباط وقدرته على تشكيل أنماط السلوك وتكوين الاتجاهات و المواقف وكذلك مبلغ ما يقدمه من مادة تستثير حاجات الشباب ومن ثم تنشئ ما يسمى بالفجوة ،بين آثاره السلبية ومقدرته على تلبية حاجة محددة وإمكانية تحقيقها " [91] ص17 فالمادة المقدمة في التلفزيون من برامج وقائية وأمنية تستثير وتجلب انتباه الشباب خاصة وتخلق

لديهم اتجاه معين نحو موقف ما ، فالإعلام الأمني يحاول المحافظة على الأمن و المصلحة العامة لذلك يقوم بإصدار برامج في مختلف وسائل الإعلام لتخلق لدى الفرد روح المسؤولية أو حتى الخوف إذ استدعى الأمر بالردع وإنشاء برامج تبرز العقوبات المسلطة على المنحرفين و المجرمين ، مما يستوجب على المشاهد أو المستمع أو القارئ لهذه الأخبار ،الابتعاد عن مثل هذه السلوك الذي قد تؤدي به إلى العقوبة ، غير أنه في بعض الأحيان قد تؤثر وسائل الإعلام تأثيرا عكسيا حيث قد تدفع إلى الانحراف و انتهاج السلوك العدواني، " فقد يتم التأثير إلى درجة التحول إلى السلوك المنحرف و اكتساب هذه العدوانية و اعتبارها سلوكا مبررا للمبادرة بالعدوان و الانحراف وإيذاء الآخرين "[93] ص306 فوسائل الإعلام سلاح ذو حدين ضار ونافع لذلك فلا بد من مراقبة برامجها ودراستها اجتماعيا لأن بعض الحصص و البرامج التي تحمل في طياتها العنف و العدوان ، تدفع بالمتلقي إلى المحاكاة ومحاولة التقليد ، لأن وسائل الإعلام لها تأثير كبير في النفوس خاصة الشباب باعتباره الفئة الطموحة و الباحثة دائما على التجديد حتى لو استدعى ذلك التمرد على قيم و عادات المجتمع وحتى القوانين و السلطة .

3.3.3. الإعلام الأمني و الوقاية من حوادث المرور في الجزائر

إن الإعلام الأمني يعمل على الحد من السلوك العدواني أو الإجرامي وكل ما يهدد سلامة الأفراد في المجتمع ومن بين ما يهدد سلامة المواطنين وهو أحد اهتمامات بعض الهيئات الحكومية و المدنية ، ظاهرة حوادث المرور التي تحاول هذه الهيئات الحد منها ومكافحتها وإبراز خطورتها على حياة الأفراد وأملاكهم ، وكذلك الاقتصاد الوطني وما تكلفه هذه الخسائر في الأموال والأفراد من بين غايات الإعلام الأمني .

1.3.3.3. غاية الإعلام الأمني الوقائية : تتم من خلال أجهزة الإعلام بتوعية الأفراد بكل ما

من شأنه الحفاظ على أمنهم وسلامتهم الشخصية وتبصرهم بأساليب منع وقوع حوادث بكل أنواعها وأشكالها وتضييق الفرصة أمام الراغبين في ارتكابها ، وتوعية الجمهور بأساليب ضبط مخاطر وأضرار الحوادث بأنواعها و الحفاظ على الحياة و الصحة العامة" [90] ص222 ، فهذا الجانب من الإعلام يعتمد على التوعية من المخاطر الناجمة عن حوادث المرور وتعريف الجمهور بأسباب هذه الظاهرة وخطورتها على الحياة و الصحة فهذا النوع من البرامج

ينمي الروح الواعية ويغرس في نفس الإنسان أساليب الوقاية منها لذلك لابد من " إعداد المواد الإعلامية التي تكفل غرس الوعي الأمني المروري وتحذر من مخاطر من خطورة الحوادث المرورية وتركز على سلامة السائقين و الراكبين و المشاة في المجتمع " [94] ص20.

فهناك العديد من البرامج التلفزيونية و الإذاعية في الجزائر ومن بين هذه الحصص التوعوية حصة طريق السلامة التلفزيونية التي تبث كل يوم جمعة من إعداد وتقديم السيد : محمد العزوني ، كما أن هناك حصص إذاعية يومية مثلا بإذاعة البهجة ، prevention routière لنفس المعد - محمد العزوني - وحصة أو ركن في أمان الله في إذاعة المتيجة ، فلكل هذه البرامج هدف محدد وهو الهدف الوقائي فالحصص التلفزيونية تنقل الحدث بالصورة و الصوت وتخصص لها ساعة أسبوعيا أما الإذاعية فلا تتعدى 05 دقائق يوميا ، لكنها تحمل العديد من النصائح و الإرشادات التي تهم السائقين و المشاة والراكبين كما أن هناك أغاني تحث على الوقاية ومخاطر حوادث المرور وهي أغاني تربية توعوية تثقيفية هامة ، وقد ينتج التلفزيون كذلك أفلام كرتونية مصحوبة بأغاني توعوي الطفل وحتى السائق من خطر حوادث المرور أو تعمل على تلقين المشاهد لبنود قانون المرور أو ومضات إخبارية تلفزيونية أو إذاعية تعتمد على تحريك مشاعر السائقين وتحمل صور و شعارات معبرة تغرس في نفس المشاهد روح المسؤولية و الوعي بمخاطر هذه الظاهرة كالسيارة للنقل لا للقتل كذلك شعار التجاوز الخطير يكلف الكثير ، التحلي بالحذر يحميكم من الخطر ، سلامة أطفالنا مسؤولية الجميع .وقد تصدر هذه الشعارات في ملصقات مصحوبة بصور معبرة عن حوادث أو أطفال إلى غير ذلك تحي ضمير السائقين المتهورين وتعزز روح المسؤولية فيهم وفي كل أفراد المجتمع .

2.3.3.3. غاية الإعلام الأمني القمعية الضابطة :

" هي غايات تبدأ عند ارتكاب المخالفة ومن خلال ما يتوافر من معلومات عن مرتكبيها أو ارتكابها المخالفة ، وما يدلوه الشهود من أقوال ومعلومات وما يتوافر من دلائل تشير إلى مرتكب المخالفة ، وبالتالي تتولى أجهزة الإعلام نشر هذه الحقائق ، كما أن نشر العقوبات التي صدرت ضد المخالفين يكون ردعا لما تسول له نفسه ارتكاب المخالفات ويعطي انطبعا بأنه لن يفلت أحد من العقاب وتشعر أفراد المجتمع بقدرة أجهزة الأمن " [90] ص223. فهذه الغاية يعمد إليها الإعلام الأمني للحد من عدة ظواهر كجرائم الاعتداء ، المخدرات وحوادث المرور ، لذلك فهناك العديد من برامج وسائل الإعلام تعتمد إلى إبراز العقوبات المسلطة على مرتكبي

المخالفات و الأخطاء، وشدة العقوبة خاصة غايتها القمع و الضبط حيث تخلق لدى الفرد نوع من الخوف لتجنب مثل تلك الانتهاكات التي يعاقب عليها القانون، كما أن أعمدة الجرائد قد تنطرق إلى مثل هذه المواضيع ليدرك المتلقي و الجماهير

حجم الخطأ الذي يسقط فيه مرتكب مثل هذه المخالفات وفي وقت سابق كان هناك برنامج تلفزيوني ، ينقل الصورة و الصوت مباشرة إلى الجماهير حول المخالفات و العقوبات المسلطة على السائقين ألا وهو الشرطي المخفي ، وكان البرنامج ذا صدى كبير ، وكان السائق يخاف من الوقوع في مخالفة فتنتقل عبر البث التلفزيوني لذلك فكان أكثر حرصا وحذر وهذه إحدى غايات الإعلام الأمني وهي الغاية القمعية بتشديد العقوبات و إبرازها كما أن هناك برامج أخرى تبرز عدم التساهل و التسامح مع المعتدين على القانون ، فتتمي لدى الفرد الرغبة باحترام القانون وواجب احترام الآخرين .

3.3.3.3. الغايات الإعلامية الاجتماعية : يسعى الإعلام الأمني إلى بناء منظومة إعلامية استراتيجية موحدة تهدف إلى تنمية الوعي الأمني المروري في أوساط المجتمع ،لأن العمل الإعلامي الاحترافي الأمني يتطلب إيجاد المعلومات السريعة وتقديمها للمشاهد و المجتمع و القارئ بشكل بعيد عن المبالغة أو التهويل " [94] ص19، أي الالتزام بنقل الحقائق كما هي لتعزيز الوعي الأمني لدى الجمهور المتلقي لهذه الأخبار وتوسعى الأجهزة القائمة على هذه العملية -أجهزة الإعلام -إلى تحقيق الغاية الاجتماعية من خلال :

- " نشر رسالتها الإعلامية لحماية الأخلاق و السلوك الاجتماعي وتحصين المجتمع ضد الحوادث المؤلمة بالقيم الأخلاقية و التربوية .

- مواجهة الظاهرة التي تهدد المجتمع وتبصر الجمهور بأساليب مواجهة مثل هذه المخاطر بكافة أشكالها و الحد منها .

- إشعار أفراد المجتمع بمسئولياتهم " [90] ص223.

فالغاية الاجتماعية للإعلام الأمني من ظاهرة حوادث المرور هي تحسيس أفراد المجتمع بمدى خطورة الظاهرة وضرورة تكاتف الجهود لدحرها كما تعمل على إبراز مسؤولية جميع أفراد المجتمع واشترائهم وتلاحمهم جميعا في الحد من هذه الظاهرة ، كما أن غاية الإعلام الأمني تعديل السلوك وحماية الأخلاق من بعض الانحرافات التي تسبب حوادث المرور، كالسياسة بسرعة وفي حالة سكر مثلا وتعليم السائقين احترام قانون المرور و احترام الراجلين و السائقين الآخرين لأنه سلوك ثقافي وسلوك حضري .

4.3.3. استراتيجية الإعلام الأمني المروري في المجتمع الجزائري:

- لتحقيق استراتيجية مثالية لابد من اتخاذ وتسطير بعض البرامج ولذلك لابد من :
- " - العمل على تحقيق التعاون و التنسيق بين الجهود الإعلامية .
- إعداد خطة شاملة للتوعية و الوقاية .
- التعريف بأنشطة المصالح و الهيئات المعنية بأمن الطرقات " [90] ص223.
- وتبرز هذه البرامج و الخطط الإعلامية وتتحقق من خلال :
- " 1- عمل برامج أمنية مرورية احترافية يشرف عليها متخصصون تكون موجهة للتوعية المرورية و الحفاظ على سلامة المشاة في المجتمع .
- 2-توضيح المكتسبات الأمنية التي يعيشها المجتمع الجزائري وتوضيح أهمية الأمن المروري و الاستقرار في بناء اقتصاد متوازن .
- 3-إبراز حجم الخسائر البشرية و المادية في ظل الحوادث المرورية دون إفراط أو تفريط"[94] ص20
- 4- إنتاج أغاني مصورة تلفزيونية للتوعية ضد أخطار حوادث المرور و التوعية بقواعد المرور .
- "5- إعداد الدراسات و الأبحاث العلمية المتخصصة في مجال الإعلام الأمني .
- 6- المشاركة في المناسبات التي تهم الأمن المروري .
- 7- تشكيل لجنة إعلامية دائمة (اللجنة الاستشارية لتقييم وتوجيه البرامج الإعلامية الثقافية و التربوية من ناحية تأثيرها على السلوكي الأمني) .
- 8- نشر المقالات و الموضوعات المتخصصة في الدوريات و الصحف المختلفة .
- 9-إعداد خطة تعاون أجهزة الإعلام المختلفة مع أجهزة أمن الطرقات و إعداد خطة موحدة للتوعية المرورية .
- 10-إنتاج أفلام تلفزيونية إعلامية.
- 11- إعداد مشروع جزائري للتوعية الأمنية و الوقاية من حوادث المرور .
- 12-إنجاز إرشادات عامة للسلامة من حوادث المرور"[90] ص224.
- 13-طباعة عدد من الملصقات و المطويات التي تبرر دور مصالح أمن الطرقات وتؤكد لها مجالات التوعية المرورية .
- إن للإعلام الدور الكبير و المهم في مواجهة ومكافحة أي ظاهرة من ظواهر لاسيما ظاهرة حوادث المرور، وهذا ما يبرز من خلال غايات الإعلام الأمني كما يمكن أن يخلق من خلال

البرامج الوقائية ثقافة اتجاه تلك الظاهرة، فالغاية الوقائية و القمعية و الاجتماعية يمكن أن تكون وتبلور موقف اتجاه الظاهرة وتكون ثقافة معرفية بها فالإعلام يهذب وينمي المعارف ويوسع المدارك ، إذا استغل أحسن استغلال وإذا خطت البرامج الإعلامية الأمنية لهذا الهدف ،لاسيما حول ظاهرة حوادث المرور التي أصبحت الشغل الشاغل للمدينة الحديثة ، لشدة تفاقم مخاطرها وعواقبها وتنوع وسائل الإعلام الحديثة من مرئية مسموعة مقروءة تضاعف نسبة وصول المعلومات و الغايات إلى المتلقي ، فالملصقات و اللافتات لا تستدعي الجهود الكبيرة و الوسائل الضخمة أو التكنولوجية بل يمكنه أن تكون بسيطة لكنها توصل الغاية الإعلامية ويمكن لانتقاء الشعارات المناسبة أن تؤثر مباشرة في نفسية الفرد خاصة السائقين وحتى الراجلين التي تعمل مثل هذه الوسائل على تذكيرهم دائما بالحيطه و الحذر و احترام قوانين المرور بغرض السلامة و الحفاظ على الحياة

كما أبرزنا فإن الثقافة هي الميزة الأساسية للإنسان ولكل مجتمع ثقافة الخاصة كما أن لكل فئة ثقافتها التي تتبناها وتسير وفقها. و الشباب باعتباره القوة الأساسية في المجتمع فإن ثقافته تعني بالدراسة لكن لا بد أن تعنى باهتمام كبير لما لها من أهمية كبيرة ومالها من انعكاسات على المجتمع ، فأى ثقافة تظهر من خلال السلوك اليومي أو السلوك اتجاه موقف أو ظاهرة ،فالشباب لا بد أن يعتنى به أكثر لحمايته من الانحرافات و الوقوع في مخاطرها فالمغريات كثيرة و الضوابط قليلة و الشباب في تهور وتدهور كبير.

إن الإعلام أصبح في العصر الحالي القوة المهيمنة على العقل لما له من قدرة فائقة على تغيير الموقف و التوجيه و الرأي العام ولما له من وسائل وأساليب تأثيرية كثيرة ،فهو يؤثر في نفس الإنسان أكثر من الأساليب الأخرى ومع التطور التكنولوجي ، فإن الإعلام أخذ أشكال وأهداف مغايرة وتخصصات عديدة ، فمن الإعلام الإخباري إلى الثقافي إلى الأمني وغيرها لذلك فوسائل الإعلام أصبحت بمثابة الموجه الأولى للرأي العام العالمي فالدور الكبير لوسائل الإعلام يمكن في مهامها وأهدافها وغاياتها التي يحاول مسيرها ، مسك زمام الأمور من خلالها كما أن الإعلام الأمني هو شكل جيد للإعلام يحاول من خلاله ضبط بعض الظواهر الانحرافية والتوعية من خطورتها.

الفصل 4

حوادث المرور في الجزائر

لمعالجة أسباب حوادث المرور ،لابد من تحديدها ومعرفة عللها فحوادث المرور لها أسباب تشترك فيها عدة عناصر منها البشرية ومنها التقنية وحتى الطبيعية ، وتلك الأسباب تؤدي إلى عواقب جد وخيمة حيث أن الإحصائيات تتضاعف وتزداد ، لذلك فإن قانون المرور هو السبيل الأمثل إلى تحديد أحكام وإجراءات تحاول ردع وتوعية وتوجيه السائق و الراجل معا، محاولا تخفيف مخاطر المركبات و الطريق وفي هذا الفصل سنحاول باختصار تحديد بعض هذه المعالم و الأسباب المؤدية إلى تلك الأعداد المخيفة من الضحايا و المعاقين الجرحى جراء مخاطر الطريق .

1.4 أسباب حوادث المرور

1.1.4. العامل البشري

ويعتبر العامل البشري العامل الأساسي في أسباب حوادث المرور، حيث يحتل نسبة أكثر من 90 % من سبب الحوادث، ويعتبر الإنسان المسؤول الأول عن ذلك ، وينقسم العامل البشري إلى 1.1.1.4. المشاة (الراجلون) : "هي فئة مستعملي الطريق الأكثر عرضة للخطر باعتبارهم غير مؤمنين ، ويمكن أن يكون ضحية حادث وذلك أمام أنانية وعدم وعي السائقين أو سببا فيه لعدم الحذر و اللامبالاة ، كمخالفة إشارة المرور ،الصعود أو الهبوط من السيارة بطريقة خاطئة أو دون مراقبة الطريق " [95] ص140، خاصة عند فئة الأطفال " حيث أن الطفل وفي

زحمة الطريق يكون في موضع ضعف لعدة اعتبارات سيكولوجية وفيزيولوجية مثل :

- قامته القصيرة التي تحد من مجال رؤيته ، كما أن السائق لا يراه بسهولة.

- حقل الرؤية الضيق ، فهو لا يكتسب الرؤية الجيدة إلا بعد سن الثامنة

- قلة إدراكه لمصدر الأصوات

- الاندفاع الذي يحول دون تركيزه الذهني لمدة طويلة " [96] ص32.

2.1.1.4 سائق المركبة : " قيادة السيارة تعتبر أكبر مخبر لطباع الإنسان وخلقته ومزاجه ،

لأنها قادرة على تحويله من الهدوء إلى الانفعال ومن حالة الأدب إلى الشراسة ، ومن حالة اللطف

و الرقة إلى العنف و العدوانية وهكذا ، خلال نصف ساعة من قيادة السيارة داخل المدينة ،

تستطيع أن تكشف بسهولة طباع صاحبها وأخلاقه وسلوكه ، والمثل يقول : قيادة السيارة فن وذوق

وأخلاق" [97] ص180 ، فالسيارة تستطيع أن تبرز طباع الشخص من خلال احتكاكه في الطريق

مع السائقين الآخرين و الراجلين كذلك.

" ونجد في الحقيقة أنه كلما غابت عناصر القوة (رجال الشرطة و الدرك) عن مراقبة وتسيير

حركة المرور ، كلما ارتفع عدد الضحايا سواء على الطرقات السريعة أو داخل المدن " [98]

ص4 .

وبناء على هذا القول نرى أنه بمجرد الابتعاد عن الحاجز يتخلى السائق عن حزام الأمن ويزيد

في سرعته ولا يحترم قانون المرور وأصبح الشرطي هنا هو بمثابة المراقب الوحيد لسلوك

السائقين غير أنه لا بد أن يكون السائق هو مراقب نفسه فإذا كان سالما اليوم فقد يكون ضحية غدا

، بسبب طيشه وأنانيته وتهوره ولا مبالاته تجاه الآخرين وحتى اتجاه نفسه.

كما أن هناك عوامل أخرى تؤثر في السائقين وتدفعهم إلى ارتكاب الأخطاء ومنها :

أ- الحالة السيكولوجية للسائق : "حسب بعض البحوث السيكولوجية بينت وجود علاقة بين

السياقة ورغبات قائد المركبة ، حيث يقول (تلمان وهوبس) (TILMAN ET HOBBS)

أن الرجل يسوق كما يعيش لأن العدد منهم لا يعتبر السيارة وسيلة نقل وحسب وإنما رمزا للحرية

و القوة في الحياة الصعبة " [1] ص128 .ومن هنا يرى أن الحالة النفسية للشخص ترافقه حتى

في سياقته وتلك الضغوط و المشاكل يحاول تجاوزها بالعنف و السرعة وعدم احترام القانون

وهو نوع من التمرد عن النفس و الذات ضنا منه أنه بذلك فإنه يتخطى المشاكل لكنه بذلك يزيد من مخاطر الوقوع في الحوادث و إيذاء الآخرين .

ب- السياسة في حالة السكر: " إن الكحول كان ولا يزال سببا للعديد من الحوادث لأنها تؤدي إلى تغيير سلوك السائقين من ناحية ارتكاب أخطاء في الإدراك و القرار وكذا إهمال مراقبة المحرك مع رد فعل بطيء أمام أي خطر لكن في الواقع إن السكر يختلف حسب ثلاثة عوامل هي:

- نوعية الكحول المتناول .

- طبيعة السائق .

- الوقت الذي يتم فيه تناولها ، وعليه فكلما زادت الجرعة زاد معها الخطر.

و الجدول التالي يبين تأثير نسبة الكحول على أعراض السائق :

الجدول رقم (1): تأثير نسبة الكحول على السائق [99] ص8

الأعراض التي تظهر على السائق	الحالة	النسبة المتجرعة غ / ل
لا توجد أعراض عيادية ظاهرة أو آثار قابلة للقياس	لا شيء	0,1 - 0,3
زيادة الثقة في النفس و انخفاض الحذر في تقدير المسافات	اغتراب ، نشوة	0,3 - 1,0
انخفاض أكثر للحذر وعدم التفكير، الإحساس بالقدرات الخارقة العادة	تهيج	0,3 - 2,0
عدم التحكم في الوظائف الحركية ، واضطراب في رؤية الألوان و الأشكال وتقدير المسافات	غموض أو حيرة	1,5 - 3,0
تسهم خطير إلى حد كبير ، فقدان واضح للاستجابة	هلع	2,7 - 4,0
فقدان الوعي ، احتمال الوفاة (حسب الوضع العام للفرد وسنه)	غيوبية	3,5 - 5
وفاة أكيدة بسبب توقف التنفس	الوفاة	5,6

المصدر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.

ج- السرعة : عدم احترام السرعة القانونية و المجازفة و المناورة يزيد من مخاطر الحوادث. فالسائق عندما يكون يسوق بسرعة لا يمكنه التبصر وإدراك الإشارات وحتى يكون رد الفعل اتجاه موقف ما خاطئ لذلك فالسرعة من أكثر العوامل خطورة في حوادث المرور ورغم كل هذه الخطورة نجد السائقين يقومون بمناورات كبيرة كالتجاوز الخطير و الإفراط في السرعة ربما للوقت ، جاهلين العواقب من جراء ذلك التهور الغير قانوني ،

حيث أثبتت " التجربة وكذا الإحصائيات أن استعمال حزام الأمان يخفف من خطورة الجروح أثناء وقوع حوادث المرور ، رغم ذلك فالعديد من السائقين يهملون القيام بالحركة البسيطة وهي استعمال حزام الأمان قبل الانطلاق في السير ، إن استعمال حزام الأمان يقلل ليس فقط من خطورة الجروح ، فنسبة تعرض السائق للجروح الخطيرة تنخفض من 13 % إلى 7,5 % واستعمال حزام الأمان قسم خطر الموت على 1,74 % لأنه يمنع الإنفاذ خارج المركبة " [100] ص 36 . فهو بمثابة طوق النجاة للسائق لكن العديد منهم لا يعرفون هذه الحقيقة أو يتجاهلونها .

كما أنه " يستعمل الشباب عادة الدرجات النارية في المرحلة الأولى وبعدها المركبات رخيصة الثمن التي تفتقر إلى الأمن و السلامة ، ويعود ذلك إلى عوامل اقتصادية تحد من قدرة الشباب على شراء التجهيزات المناسبة للسيارة وإهمال صيانة المركبة " [101] ص 14 .

كما أن بعض العوامل قد تسبب في حوادث مميتة كالتعب و الإرهاق وتناول الأدوية و السن و الخبرة و النسيان وحب المغامرة و الابتكار السلوكي وغيرها ، كل هذه العوامل الانتسابية تزيد من شدة المخاطر .

وهناك صورة لأنواع السائقين :

فهناك السائق الأناني و المتهور و السائق الجاذب للأنظار و السائق الصالح ...

أ- السائق الأناني : هو الذي يهتم بنفسه فقط ويحبها دون مراعاة الآخرين .

ب- السائق المتهور : هو الذي يدفع نحو الخطر دون معرفة عواقبه وكذلك يتخذ الأمور وحتى إن كانت بسيطة بعصبية ومن أمثلة تصرفاته " يعطى لتوافه الأمور أهمية كبرى ، وتكون عصبية زائدة في المواقف العادية .

- يفقد رشده بسرعة ومن ثم حسن الحكم عن الأمور .

- يعبر عن غضبه بالقيادة المستهترة .

يظهر نفاذ صبره عندما يزدحم المرور باستعمال آلة التنبيه بصفة مستمرة " [90] ص172.

ج- السائق الجاذب للأنظار: وهو السائق الذي يحاول تحويل الأنظار نحوه وذلك يحمله لصفات المغامرة و المناورات ونجد ذلك خاصة عند فئة الشباب .

د- السائق الصالح: (أو السائق المثالي): " حيث تتمثل أهم قواعد قيادة السيارات في الحرص الدائم على تخفيف السرعة و السيطرة على حركتهما ،لأن السرعة تشكل السبب المباشر للمخاطر التي يتعرض لها المارة و يتعرض لها سائقو السيارات الأخرى ، لما يتعرض لها سائق السيارة نفسه والأشخاص الراكبين معه .

لهذا فسرعة السيارات في المدن و في الطرق الواسعة خارج المدن مقننة ومراقبة في دول الغرب بشكل مثير الإعجاب .

- كذلك السائق المثالي لا يحاول استغلال حقه في الأولوية في المرور خاصة إذا كان تنازله عن حقه في المرور سيساهم في تحقيق ازدحام السيارات .

-يتجنب دائما إظهار البراعة و المهارة الفنية أثناء القيادة وبالمناورة بين السيارات لأن السلوك قد يسبب حوادث عنيفة وخسائر كثيرة "[97] ص181. فالمناورة و المغامرة ليست سلوك بطولي بل هو سلوك متهور وأناني ومظهر من مظاهر الهمجية و البربرية التي نشاهدها يوميا على طرقاتنا لذلك لا بد على السائق أن يتحلى بالصبر و الاحترام وضبط الأعصاب و التواضع مع الآخرين سواء سائقين أو مشاة لتجنب العامل الكبير من حوادث المرور أي العامل البشري الذي حدد سنة 2004 بنسبة 90,53 % من إجمالي حوادث المرور في الجزائر ويأتي في مقدمة الأسباب :

"- عدم احترام السرعة المحددة بنسبة 31,33 % .

- عدم استعمال ممر الراجلين بنسبة 12,81 % .

- التجاوز الخطير بنسبة 5,50 % .

- المناورة الخطيرة بنسبة 4,59 % .

- رفض الأولوية بنسبة 5,17 % "[102] ص26.

ومن كل ذلك يتبين لنا مدى مساهمة الإنسان في تفاقم هذه الظاهرة خاصة من خلال بعض السلوكات و الذهنيات و الأخلاقيات الخاطئة و المترسخة في شخصيته المختلة و الغير سوية ، باعتبار سلوكاته العدوانية و الأنانية تجاه الآخرين وتجاه حتى نفسه ، فالشخص الذي لا يعي الخطر و عواقبه فيعتبر مريضا .

2.1.4. عامل المركبة: " تعني كل مركبة مجهزة بجهاز ميكانيكي بالدفع ، تسيير في الطريق بوسائلها الخاصة غير الوسائل التي تنتقل بها على السكك الحديدية ، أو تتصل بموصل كهربائي وتستعمل مادة لتنتقل الأشخاص أو البضائع " [103] ص26، فهذه الآلة ميكانيكية بعد ما كانت نعمة أصبحت نقمة ببعض السلوكات فالعديد من المؤلفين " اعتبروا أن السيارة أحد النقاط الهامة التي يجب توضيحها ولقد أوضح سنة 1967 ميسهان MISHAN أن اكتشاف السيارة يعتبر أحد الكوارث التي أصابت البشر ويعتبرها الكابوس الأكبر للمجتمع .

ولقد كتب باري و يسبارغ Barry Weisberg إن البعض يعتبر السيارة أهم اختراع اكتشفه العلم الأمريكي في مجال التكنولوجيا وفي الحقيقة فإن السيارة مسؤولة عن عدد الوفيات ومسؤولة عن تعاسة أكثر من أي عامل آخر في الحياة الأمريكية " [104] ص288 . فالمركبة بعد ما كانت وسيلة نقل أصبحت واعتبرها الكثير مصدر للموت و الهلاك وذلك بسبب سوء تسييرها فبعد أن اخترعت ليقودها الإنسان أصبحت هي التي تقوده إلى الهلاك .

" فاختناقات المرور بسبب السيارات يمكن أن تتسبب في العديد من الأمراض نتيجة للانفعالات الشديدة و الضيق ، فقد ينتج ذلك إصابات الأفراد بالعديد من الأمراض العضوية مثل آلام الرقبة وارتفاع ضغط الدم و أكثر من ذلك " [104] ص289.

- فقد تتسبب في إصابات بأمراض عصبية ونفسية و انفعالية فالنرفزة و القلق قد يدفعان إلى تصرفات خاطئة وخطيرة كما أن السيارة قد تتسبب في ضغط نفسي كبير للإنسان إذا كانت ذات أعطاب حيث يسوق بالقلق و الخوف من الوقوع في العطب كما أنه قد تتسبب عوامل " ارتفاع حمولة المركبات وهو مشكل مرتبط بسوء تسيير وسائل النقل الجماعي .

ووسائل غير كافية واستعمال وسائل لنقل الأشخاص ونقص الصيانة وصعوبة الحصول على قطاع الغيار " [105] ص20 ، فالمركبة لا بد أن تحضي بعناية من طرف صاحبها لكي لا يقع في الحادث كما أن سن المركبة له دور كبير في ذلك ، " فإن تصدر مركبات الوزن الخفيف (السيارات النفعية) للصدارة في أصناف المركبات المتورطة في حوادث المرور ويرجع إلى: كونها أكثر تواجد في الطرقات باعتبار أن معظم المركبات من هذا النوع قديمة جدا وحوالي 66 % مركبة سياحية من مجموعة الحظيرة الوطنية يفوق عمرها 15 سنة " [106] ص22.

" ومصالح الأمن سجلت على أن الكثير من مستعملي السيارات النفعية، يقدمون دون حرج على استعارة بعض لوازم مركباتهم فيما بينهم، أثناء الامتثال الدوري أمام مهندس المناجم للمراقبة التقنية، فإذا ما تمت المراقبة أعيدت اللوازم إلى أصحابها وعادت المركبة للسير ناقصة كما كانت عليه " [107] ص 227

وهنا نرى أن السائق لا يعني مدى خطورة السيارة إذا ما حدث بها عطب أو خلل ومن مجمل الأعطاب التي تسبب الحوادث: انعدام الفرامل، انعدام الضوء، انفجار العجلات وكذلك الحمولة الزائدة .

3.1.4. عامل الطريق : " ويشمل كل المنشآت القاعدية لسيير المركبات سواء تعلق الأمر

بالطرق في حد ذاته ، أو التجهيزات المتصلة به من إشارات عمودية أو أفقية." [14] ص 26
 " وتعتبر الطرق و الشوارع عنصرا أساسيا في تكوين أي مدينة ، حيث تشغل حيزا كبيرا منها . لذلك فإن شبكة الطرق و الشوارع تؤثر على شكل المدينة بحسب وظيفة كل طريق و شارع و موقعها و شكلها و عمرها بالإضافة إلى نمط توزيع استعمال الأراضي و النواحي الاجتماعي و الاقتصادي لسكان المدينة " [108] ص 399.

فالتاريخ يعتبر من أهم العناصر في الحركة المرورية ، ولا بد من الاعتناء بهذا العنصر " فقد تم إحصاء في بداية سنة 2004 ، 107000 من الطرقات و 3700 جسر ، و شرعت في استخدام 120 كلم من الطرقات السريعة ، و 29000 كلم من الطرق الوطنية و 24000 كلم من الطرق الولائية و 54000 كلم طرق قروية ، و تظهر دراسة حالة الطرق ضعف استخدام شبكة الطرق الوطنية ، و بالفعل يسجل حوالي 20000 كلم مرور حوالي 1500 إلى 3000 سيارة يوميا أي ما يعادل 20% مما يفوق مقاييس حركة المرور ، و يؤدي إلى تدهور حالة الطرقات ، و قد تم تحديد هذه الطرقات المستعملة بكثرة على مستوى الشريط الساحلي و المناطق التالية حيث سجلت حوالي 3300 كلم من الشبكة الوطنية مرور حوالي 4500 سيارة يوميا و تتحمل 5200 كلم من الطرق من 3500 إلى 4500 سيارة يوميا و 11000 سيارة أخرى لنقل الأشخاص بالنسبة لـ 1500 و 3000 مسافر يوميا . و بالتالي تعاني حوالي 20000 كلم من الطرقات من الاستعمال المفرط و من جهة أخرى يلاحظ غياب تعبيد 32000 كلم من الطرقات مقابل 68000 كلم تم تعبيدها بصفة كاملة ، و يمثل التهاون في تعبيد طرقات البلدية حوالي 70 % من الطرقات المعبدة أي 25000 كلم " . [109] ص 85.

فمن خلال هذا التهاون في تعبيد و صيانة الطرق ظهرت عدة نقاط سوداء في شبكة الطرقات الوطنية و هي نقاط خطيرة جدا إذ تحصد العديد من الأرواح " فقد كشفت عملية الإحصاء على المستوى الوطني بينت وجود حوالي 300 نقطة سوداء عبر الطرقات تتميز بكثرة حوادث المرور تمت معالجة 43 نقطة منها في عام 2002 – أضف إلى ذلك وجود نقاط الاكتظاظ خاصة على مستوى العاصمة ،التي توجد بها 30 نقطة اكتظاظ تسبب يوميا في حدوث الازدحام في الطرق التي تقع بها هذه النقاط ومنها ما يمر بها بمعدل 52000 سيارة يوميا في حين تم ترميم 3676 كلم عام 2002 منها 2321 كلم طرق وطنية " [110] ص1.

فالتشوهات و الحفر و الحواجز بالطرق تؤدي إلى عدة عواقب ، كما أن سوء التخطيط و عدم مراعاة المقاييس العالمية في وضع الحواجز و تعبيد الطرق و يخلق مشاكل عديدة تزيد من حوادث المرور و تعقد الأمور كثيرا . خاصة إذا خلق هذه المواقع من إشارات المرور الضرورية و اللافتات التنبيهية كما أن عامل الطقس و العوامل الطبيعية لها تأثير خاص " ككثرة الضباب و المطر اللذان يجعلان الرؤية ضعيفة خاصة ليلا . أما الرياح ، فهي تتحكم في اتجاه السيارة مما يصعب على السائق أحيانا القيادة " [90] ص174 فكل هذه العوامل قد تتسبب في انزلاق السيارة جراء الأمطار و الثلوج و الجليد و الضباب و كل حركة معقدة يقوم بها السائق قد تكلفه حياته خاصة في المنعطفات الحادة و الطرق الضيقة أو التي تعاني من سوء التخطيط و الإنشاء

1.4. القيم الاجتماعية المؤثرة بحوادث المرور

هناك العديد من القيم و المعايير الخاطئة التي قد توقع الحادث و منها :

" 1- مشاكل تنظيم الوقت : و هي عدم الالتزام بتحديد المسافة ، و المدة المطلوبة . تجعل الإنسان يعوض الفرق عن طريق السرعة الإضافية و تجاوز إشارات المرور و نحوها ، مما يتوقع الكثير من حوادث المرور .

2 - عمليات المجاملة في الحرص على تبادل التحية خلال السير و تعطيل سيولة المرور و ما يرافقها من تعويض فقد و الانصراف عن إدراك متغيرات الطريق و هي قضايا تعكس تقديم المهم عن الأهم ، لذا يجب توجيه الانتباه للطريق .

3 – اعتبار السيارة من رموز المكانة الاجتماعية و الحرص على استخدامها و تحديثها مما زاد

ازدحام الشوارع بالسيارات المختلفة ، كما دفع الكثيرين للوقوع في ظروف مالية حرجة أدت إلى ضغوط نفسية شديدة "[111] ص53. فهناك من ينعته ب"العروسة" و"المرءة" - المرءة - لما لها من مكانة خاصة في حياة الفرد وشخصيته ورجولته .

4 - " قصور المعرفة حول طبيعة الآلة أو الطريق ، حيث تتعرض المركبة للإهمال أو التغيير الهيكلي أو عدم الصيانة أو الاستخدام لغير ما خصصت له ، مما يجعل المركبة غير سليمة وبالتالي يجعل من وجودها على الطرقات العامة مصدر خطر على مستعملها أو على الآخرين .

5 - إعطاء الأبناء صلاحية القيادة ، و تسليمهم زمام المركبات و السماح لأسرهم بمرافقتهم أو حتى بمفردهم أو مع زملائهم رفع كثيرا من حوادث المرور ، الناجمة عن الطيش و السرعة و عدم إدراك مسؤولية الإنسان تجاه المجتمع و تجاه نفسه ، و هذه المعضلة تسهل وجودها المحسوبة في الإدارات المرور ، و التجاوز عن أخطاء المرور ، و إعطاء تصاريح استثنائية لمن لهم دون الثامنة عشر للقيادة ، مما رفع معدلات الحوادث و الإصابات ، خاصة بين صغار السن الذين يمارسون هوايات السباق و المنافسة في الطريق دون النظر إلى عواقب هذه الأفعال .

6 - يميل العربي بطبعه إلى حسن المعاشرة و الحديث مع الآخرين داخل المركبة و ربما شرب الشاي أو المشروبات الغازية ، و ممارسة حياة الجماعة داخل المركبة أثناء سيرها . و لا يخفى أن ذلك يتعارض مع الالتزام بحزام الأمان ، و توجيه الانتباه نحو الطريق ، و كثيرا من الحوادث تنجم عن هذه العادات الاجتماعية التي هي من قتم مرحلة التحول التي تمر بها المجتمعات العربية

7 - تقوم الوساطة بتسهيل وجود الكثيرين ، لا تنطبق عليهم مواصفات و مؤهلات القيادة ، سواء صغر السن ضعف الحواس (نظر ، رد الفعل ، حركة) أو عدم القدرة الاستيعابية لأوضاع القيادة و المركبة و الطريق من قبل أشخاص لم يمارسوا القيادة إلا في مراحل متأخرة من أعمارهم ، و يصعب عليهم التكيف مع المستجدات المكانية و الزمانية و التكنولوجية .

8 - شيوع لدى البعض و اعتبار (أن الحذر لا ينجي من القدر) و هي عبارة صحيحة . إذا كان الإنسان مطلعاً على الغيب و القدر أما أن يهمل صيانة سيارته و الانتباه لطريقة و الالتزام بنظام المرور . فأنتني أرى أن هذا التوظيف للإيمان بالقدر ليست صحيحة ، و إلا لما عوقب الإنسان على نتائج الحوادث في دنياه و أخراه.

9 - الثقافة المرورية الشاملة لدى عابري الطريق ، من المشاة و قائدي المركبات ، بل و بعض رجال المرور و هي عوامل مرتبطة بوعي الإنسان و فهمه لدور الآلة في حياته ، و إن التهور لن

يكون شجاعة و ترك المخطئ يواصل خطاه ليس تسامحا أو كرما . و أن ارتكاب المخالفات النظامية يمس أمن المجتمع و لا يملك أي فرد حق التنازل عنها نيابة عن المجتمع " [111] ص 54-55 .

إضافة إلى كل هذه العوامل و الأسباب المباشرة و الغير مباشرة لحوادث المرور فإن هناك عوامل أخرى كالتعب و تناول أدوية قد تفقد الواعي أو تصيب بالنعاس ، أو الخبرة و كبر السن حيث يصبح ، السائق غير قادر على رد الفعل بسرعة . " كما أن كل مرحلة من حياة الإنسان تتميز و تختلف فيها من حيث سلوكه و تصرفاته و ممارسته . و يمكن كذلك الاختلاف في الجنس أن يؤثر في الاختلاف في الممارسات ، التي يقوم بها الفرد ، إذ نجد ، الرجال أكثر تهورا و مغامرة من النساء كما أنهم أكثر تنقلا و ثقة بالنفس من النساء " [112] ص 14 و من كل ذلك نرى أن أسباب حوادث المرور و العوامل التي تساهم في ذلك كثيرة غير أن الإنسان هو المتسبب الأول في ذلك إما لتهاونه ، أو لذهنيته أو ثقافته أو تهوره لذلك لابد من التوعية و التنوير ، فإذا تخلى الإنسان عن بعض الذهنيات و الأفكار الخاطئة و التزميتية عوضها بالتسامح و احترام خاصة القانون و الآخرين ، فإنه يتجنب العديد من الأخطاء التي قد تسبب حوادث خطيرة و مميتة . لذلك لابد من التوعية و التربية و التحسيس و التكوين الجيد و السليم .

2.4. واقع حوادث المرور في الجزائر :

1.2.4. لمحة تاريخية عن حركة المرور في الجزائر :

قبل أن نتطرق إلى أهم المراحل التي مرت بها حركة المرور في الجزائر ، نود الإشارة إلى أن هذه المراحل ، عبارة عن عناصر مرتبطة فيما بينها و هي تشمل وسائل النقل شبكة الطرقات ، و العنصر البشري كما إنها تختلف من بلد إلى آخر باختلاف التطور و حجمه و مستوى تطوره في العهد الاستعماري الفرنسي كانت حركة المرور مسطرة حسب الأهداف السياسية و الاقتصادية التي تخدم الحكومة الاستعمارية الفرنسية ، و تميزت حركة المرور آنذاك بعدم صلاحيتها في بعض المناطق ، ما عدا الطرق الموجودة في المدن الكبرى . أما المناطق الأخرى فكانت سيئة و تعود هذه العزلة إلى السياسة التي فرضها المستعمر في المناطق الريفية ، " إذ بلغت سنة 1953 حوالي 54324 كلم مقسمة إلى 8448 كلم طرق وطنية ، 14343 طرق ولائية و 12730 كلم طرق بلدية و حوالي 18803 كلم طرق ريفية " [113] ص 131.

فالبنظر إلى حجم هذه الطرقات فإنها كانت قليلة جدا . و معظمها لم تكن معبدة أما بعد الاستقلال تغيرت الأوضاع ، و بدأ في إزالة الحواجز و الحدود بين المناطق باعتبار أن بعض المناطق كانت معزولة حيث اعتبر من أهم القرارات التي اتخذتها الحكومة الجزائرية و وصولا إلى حق كل فرد في امتلاك سيارة لتعويضه على ما فاته من القهر و الحرمان ، و عليه " أصبحت الجزائر تملك حظيرة سيارات لا تتعدى 86252 سيارة ، هذا ما يفسر سهولة التنقل " [114]ص3. فبعد الاستقلال " أوكلت مهام صيانة الطرق إلى وزارة إعادة البناء التي اقتصت بصيانة الطرق الموروثة عن المستعمر ، إلا أن هذا لم يدم إذ عوضت بوزارة الأشغال العمومية و المياه . التي قامت ببعض التعديلات من خلال عدة نصوص تشريعية كتحديد مهام جديدة للوزارة و فصل عنها السكن و البناء لكن رغم هذا بقي القطاع يحتل المرتبة الثانية ، و عام 1984 وجهت للوزارة إسنادات جديدة من خلال إعطاء الأهمية للقطاع نظرا للدور الفعال الذي يلعبه في تطور اقتصاد البلاد و عموما فإن قطاع الطرق تسييره إدارة مركزية تسعى إلى : تحقيق الشروط التقنية للقيام بالإنجازات الفنية .

سن القوانين المرتبطة بإشارات المرور و كيفية استعمالها . تطبيق قوانين الإنشاء و البناء و صيانة قطاع الطرق خاصة الطرق الوطنية " [115] ص21. أما بالنسبة إلى السنوات الأخيرة فقد تضاعفت مهام هذه الهيئات باعتبار تضاعف عدد المركبات و شبكة الطرقات فقد قدرت " الإحصائيات سنة 2003 ، 4160000 مركبة تقريبا ، أما شبكة الطرقات سنة 2002 بـ : 105445 كلم منها 28005 كلم وطنية و 23640 كلم ولائية و 53800 كلم ريفية أما سنة 2004 فقد وصلت حظيرة السيارة في الجزائر إلى 4600000 مركبة تقريبا ، مع العلم أن عدد السكان بعدما 32000000 نسمة تقريبا أصبح 34000000 نسمة سنة 2004 " [116] ص52. و كل هذه العوامل بالطبع تزيد ممن حوادث المرور حيث أن شبكة الطرقات لم تزيد بالقدر الكافي مما أدت إلى زيادة نسبة الحوادث الإحصائيات المتوفرة عن واقع حوادث المرور في الجزائر رغم أن المنشآت القاعدية في قطاع النقل للسداسي الأول من سنة 2004 كان " استفادة من برنامج إنعاش الاقتصاد من علاف مالي قدره 520 مليار دينار ، خصص 35 مليار دينار (ما قارب 10 %) لقطاع الأشغال العمومية " [109] ص84.

2.2.4. إحصائيات حوادث المرور في الجزائر.

جدول رقم (2) : حصيلة حوادث المرور الجسمانية خلال العشرية الأولى من 1970 إلى

1979 [116] ص18

مجموع عدد القتلى		مجموع عدد الجرحى		مجموع عدد الحوادث	
023540		253331		281465	
المنطقة الريفية	المنطقة الحضرية	المنطقة الريفية	المنطقة الحضرية	المنطقة الريفية	المنطقة الحضرية
016998	006542	145415	107916	132042	149423
%72.21	%27.79	%57.40	%42.60	%46.91	%53.09

المصدر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.

نلاحظ أن نسبة حوادث المرور في هذه العشرية كانت في المناطق الحضرية أكثر منها الريفية باعتبار أن المناطق الريفية كانت تعتمد على الفلاحة و نشاطاتها و تنقلاتها محدودة غير أن نسبة الجرحى و القتلى كان أكبر في المناطق الريفية منها الحضرية باعتبار معظم المناطق نائية لا تحتوي على مراكز إستشفائية أو إسعاف و ربما كانت الحوادث فيها مأساوية أكثر.

جدول رقم (3) : حصيلة حوادث المرور الجسمانية خلال العشرية الثانية من 1980-1989

[116] ص20

مجموع عدد القتلى		مجموع عدد الجرحى		مجموع عدد الحوادث	
034755		364097		325153	
المنطقة الريفية	المنطقة الحضرية	المنطقة الريفية	المنطقة الحضرية	المنطقة الريفية	المنطقة الحضرية
027288	007467	237582	126515	176843	148310
%78.52	%21.48	%65.25	%34.75	%54.39	%45.61

المصدر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.

من خلال هذا الجدول تتراءى لنا أن عدد الحوادث في هذه العشرية كان في المناطق الريفية أكثر منها الحضرية و نسبة الضحايا من القتلى و الجرحى كذلك و مقارنة بين العشريتين نلاحظ أن العشرية الثانية قد زادت فيها عدد الحوادث بـ + 43688 حادث أي بنسبة 15.52 % و زاد عدد الجرحى بـ 110766 جريح بنسبة 43.72 % و 11215 أي 47.64 % فهذه الإحصائيات تعبر عن تفاقم الظاهرة خلال العشريتين و كيف تضاعف عدد الضحايا من جرحى و قتلى و تكاليف دون النظر إلى المناطق الأكثر عرضة للحوادث ريفية أم حضرية .

جدول رقم (4) : حصيلة حوادث المرور خلال العشرية الثالثة من 1990 – 1999 [116]

ص 24

مجموع عدد القتلى		مجموع عدد الجرحى		مجموع عدد الحوادث	
035940		342169		262193	
المنطقة الريفية	المنطقة الحضرية	المنطقة الريفية	المنطقة الحضرية	المنطقة الريفية	المنطقة الحضرية
026489	09451	216115	126054	141786	1204007
%73.70	%26.30	%63.16	%36.84	%54.08	%45.92

المصدر: المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق

في هذه العشرية الممتدة من 1990 – 1999 بقيت حوادث المرور مرتفعة في المناطق الريفية عنها في المناطق الحضرية ، ربما هذا راجع لسوء الطرقات و غياب الهيئات الردعية و الأمنية . غير أن هذه العشرية كانت أقل حوادث و خسائر فقد قلت حوادث المرور بـ 62296 حادث أي بنسبة 19.36 حادث و قل عدد الجرحى بـ 21928 جريح أي بنسبة 6.02 % أما القتلى فقد ارتفع بـ 1185 قتيل أي ارتفع بنسبة 3.40 % أي أن الحوادث قلت و الحاصلة كانت عنيفة و مميتة خاصة في المناطق الحضرية .

جدول رقم (5) : حصيلة حوادث المرور الجسمانية خلال سنة 2000 [116] ص 28

مجموع عدد القتلى		مجموع عدد الجرحى		مجموع عدد الحوادث	
4025		51506		35771	
المنطقة الريفية	المنطقة الحضرية	المنطقة الريفية	المنطقة الحضرية	المنطقة الريفية	المنطقة الحضرية
3110	915	32632	18874	18194	17577
%77.27	%22.73	%63.36	%36.64	%50.86	%49.14

المصدر: المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق

من خلال الجدول نرى أن سنة 2000 كانت قد وقعت فيها 35771 حادث مرور خلف 51506 جريح و 4025 قتيل هذا العدد الهائل من الضحايا بنسبة 49.14% حادث في المناطق الحضرية و 50.86% في المناطق الريفية خلف 18874 جريح في المناطق الحضرية و 32632 جريح في المناطق الريفية بنسبة 36.64% في المناطق الأخرى و أسفرت عن 915 قتيل في المناطق الريفية و 3110 في المناطق الحضرية هذا خلال سنة واحدة فقط كل هذه الأعداد من القتلى و الجرحى المعاقين وذوي العاهات ناهيك عن الآثار النفسية .

جدول رقم (6) : حصيلة حوادث المرور الجسمانية خلال سنة 2001 [116] ص 30

مجموع عدد القتلى		مجموع عدد الجرحى		مجموع عدد الحوادث	
3768		54633		38393	
المنطقة الريفية	المنطقة الحضرية	المنطقة الريفية	المنطقة الحضرية	المنطقة الريفية	المنطقة الحضرية
2868	900	33098	21535	18567	19826
%76.12	%23.88	%60.58	%39.42	%48.36	%51.64

المصدر: المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق.

هذه هي حصيلة حوادث المرور خلال سنة 2002 حيث وصل عدد حوادث المرور إلى 41754 حادث خلف 57013 جريح و 3414 قتيل عبر التراب الوطني مقسمين عبر مناطق حضرية و ريفية حيث وصل العدد إلى 20025 حادث بالمناطق الحضرية بنسبة 47.96 % و 21729 حادث بالمناطق الريفية بنسبة 52.04 % نجم عنه 21551 جريح بنسبة 37.80 % بالمناطق الحضرية و 35462 جريح بالمناطق الريفية أي بنسبة 62.20 % أما القتلى فقد خلفت الحوادث بالمناطق الحضرية 1121 قتيل أي 25.99 % أما المناطق الريفية فقد أحصت 3193 أي بنسبة 74.01 % من القتلى .وتبقى أكبر نسبة خلال هذه السنة من الحوادث و الجرحى و القتلى في المناطق الريفية .

جدول رقم (9) : مقارنة بين حصيلة حوادث المرور خلال سنتي 2001 – 2002 [116]

ص36

السنة		مجموع عدد الحوادث		مجموع عدد الجرحى		مجموع عدد القتلى	
2002		41754		57013		4314	
2001		38393		54633		3768	
التغيير		+3361		+2380		+546	
		+8.75%		+4.35%		+14.49%	

المصدر: المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق.

من خلال هذه المقارنة بين عدد الحوادث – حوادث المرور – بين سنتي 2001 – 2002 نلاحظ الزيادة الخطيرة في عدد الحوادث فقد ارتفع عدد حوادث المرور خلال سنة 2002 بـ +3361 حادث أي بنسبة 8.75% و فارتفع عدد الجرحى بـ +2380 جريح أي بنسبة 4.35 % أما عدد القتلى فالفرق بين السنتين هو زيادة بـ 546 قتيل أي بنسبة 14.49 % .

جدول رقم (10) : إحصائيات حوادث المرور لسنة 2003 [3]

عدد الجرحى	عدد القتلى	عدد الحوادث	
21741	980	18672	المنطقة الحضرية
41958	3363	24555	المنطقة الريفية
63699	4343	43227	المجموع

المصدر: وزارة النقل

في سنة 2003 بلغ عدد الحوادث 43227 حادث خلف 4343 قتيل و 63699 جريح مقسمين عبر المناطق الحضرية بـ 18672 حادث و 980 قتيل و 21741 جريح أما المنطقة الريفية فقد أصحت 24555 حادث خلف 3363 قتيل و 41958 جريح

جدول رقم (11) : إحصائيات حوادث المرور : مقارنة بين سنتي 2003 – 2002 [116]

ص 40

السنة		مجموع عدد الحوادث		مجموع عدد الجرحى		مجموع عدد القتلى	
2003		43227		636999		4343	
2002		41754		57013		4314	
التغيير		1473+		6686+		0029+	
		%0.352		%11.72		%0.67	
المنطقة		المنطقة		المنطقة		المنطقة	
السنة		الريفية		الحضرية		الريفية	
2003		18672		21741		0980	
2002		20025		21551		1121	
التغيير		1353-		190+		141+	
		%		%0.88+		%12.57-	
		%06.75		%		%5.32+	

المصدر: المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق.

عند مقارنة حوادث المرور بين سنتي 2003 و 2002 نرى زيادة حوادث المرور بـ 1473 حادث أي بنسبة 0.352 % خلفت هذه الزيادة ارتفاع في الضحايا و القتلى بحيث زاد عدد الجرحى بـ 6686 جريح أي بنسبة 11.72 % و 29 قتيل بنسبة 0.67 % لكن هذه النتائج برزت زيادتها في المناطق الريفية فقد قلت الحوادث بالمناطق الحضرية بنسبة 6.75% ما يعادل 1353- حادث غير إن عدد الحوادث قد زاد في المناطق الريفية بـ 2826 حادث ما يعادل 13 % أما من حيث الجرحى في المناطق الحضرية فقد زاد بـ 190 جريح أي 0.88 % و 6496 جريح بالمناطق الريفية ما يعادل 18.31 % أما القتلى فقد ارتفع عدد الضحايا في كل من المنطقتين فالحضري حصد زيادة 141 قتيل ما يعادل 12.57 % زيادة و 170 قتيل بالمناطق الريفية بنسبة 5.32 % . فنقص الحوادث بالمناطق الحضرية لا يعني نقص الضحايا أو الجرحى فقد نقصت الحوادث لكنها قد تكون أخطر و أعنف .

جدول رقم (12) : حصيلة حوادث المرور خلال سنة 2004 [102] ص2

عدد الجرحى	عدد القتلى	عدد الحوادث	
928	21521	18744	المنطقة الحضرية
3428	43193	25033	المنطقة الريفية
4356	64714	43777	المجموع

المصدر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق

حصيلة حوادث سنة 2004 كان 43777 حادث وقع منها 18744 في المناطق الحضرية و 25033 بالمناطق الريفية خلف 64714 جريح منهم 21521 جريح بالمناطق الحضرية و 43193 جريح بالمناطق الريفية ، كما خلفت هذه الحوادث 928 قتيل بالمناطق الحضرية و 3428 بالمناطق الريفية أي مجموع 4356 قتيل ، أي ما يعادل كل 100 حادث تخلف بين 9 و 10 قتلى و كل 100 حادث تخلف بين 147 إلى 148 جريح ، و بالنظر إلى عدد أيام السنة و عدد الحوادث ، فيعادل 119 إلى 120 حادث يوميا أي 5 حوادث كل ساعة واحدة فهنا يبرز حجم الكارثة من خلال هذه الأرقام المرعبة .

جدول رقم (13) : مقارنة بين حصيلة حوادث المرور بين سنتي 2004 – 2003 [116]

ص 54

السنة		مجموع عدد الحوادث		مجموع عدد الجرحى		مجموع عدد القتلى	
2004		43777		64714		4356	
2003		43227		63699		4343	
التغيير		550+		1.27 +		1.59	
		%		%		%	
		1015+		13+		+0.29	
		%		%		%	

المنطقة	المنطقة الحضرية		المنطقة الريفية		المنطقة الحضرية	المنطقة الريفية
	المنطقة الحضرية	المنطقة الريفية	المنطقة الحضرية	المنطقة الريفية		
السنة	2004		2003		التغيير	
	18744	25033	21521	43193	928	3428
	18672	24555	21741	41958	980	3363
	72+	478+	220-	1235+	52-	65+
	%0.38+	%1.94+	%1.01-	%2.94	%5.30-	%1.93+

المصدر: المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق

عند مقارنة حصيلة حوادث المرور بين سنتي 2004 و 2003 نلاحظ تزايد عدد الحوادث ب: 550 حادث وتزايد عدد الجرحى والقتلى بحيث زاد عدد الجرحى في المناطق الحضرية ب72 حادث والمناطق الريفية ب478 حادث غير أن عدد الجرحى نقص في المناطق الحضرية ب220 جريح. أما في المناطق الريفية فازداد ب1235 جريح أما القتلى فقد نقص في المناطق الحضرية ب52 قتيل أما في المناطق الريفية ازداد عدد القتلى ب65 قتيل وهذه الزيادة تؤدي إلى كثرة الضحايا و المعاقين و التكالى ، فرغم الإجراءات والقوانين إلا أن عدد الحوادث في تزايد . علما أنه وصلت حظيرة السيارات سنة 2004 وصلت حوالي 4600000 مركبة تقريبا ، ووصل عدد السكان في نفس السنة حوالي 34000000 نسمة تقريبا ولو أحصيا عدد الحوادث منذ "1970 إلى 2004 فإنه وصل إلى 1071733 حادث ، خلف 1251162 جريح

و 115041 قتيلى ومن بين الجرحى معاقين ،فخلال سنة 2004 سجل أكثر 3000 معاق حركيا إعاقة دائمة ،كما تكلف الدولة هذه الحوادث 65 مليار دينار أي ما يعادل 1,5 إلى 2 % من الناتج الوطني الخام ،وتشكل فئة الأطفال من 0-14 سنة 21% من مجموع قتلى حوادث المرور ،وتشكل فئة الشباب 15-30 سنة ، نسبة 29 % من مجموع قتلى حوادث المرور" [116] ص56. وتبقى حوادث المرور تحصد الأرواح مع العلم أن كل حادث تتبعه أزمة نفسية ومأساة اجتماعية للمتضررين وذوهم

جدول رقم (14) : حوادث المرور المسجلة في المناطق الحضرية لسنة 2004 [102] ص5

المرتبة	المنطقة	الحوادث	النسبة %
1	منطقة الشرق	7148	38.13
2	منطقة الوسط	6397	34.13
3	منطقة الغرب	3778	20.16
4	منطقة الجنوب	920	4.91
5	منطقة الجنوب الغربي	368	1.96
6	منطقة الجنوب الشرقي	133	0.71
	المجموع	18744	

المصدر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.

من خلال الجدول نرى أن أكبر عدد من الحوادث في المناطق الحضرية سجل في منطقة الشرق أين أحصى 7148 حادث وهو ما يعادل 38,13 % من مجموع الحوادث ،متبوع بمنطقة الوسط بـ6397 حادث أي 34,13 % و المرتبة الأخيرة هي منطقة الجنوب الشرقي بـ133 حادث ما يعادل 0,71 %

ومجموع هذه الحوادث بالمناطق الحضرية هو 18744 حادث وهو ما يعادل 51 إلى 52 حادث في اليوم أي حادثين كل ساعة واحدة .

أما المناطق الريفية فقد سجلت 25033 حادث ما يعادل 68 إلى 69 حادث يوميا أو تقريبا 3 حوادث كل ساعة .

جدول رقم (15) : حوادث المرور حسب الولايات [102] ص6

الترتيب	الولايات	عدد الحوادث	حادث / اليوم	%
1	الجزائر	2660	7 إلى 8 ح / يوم	14.19
2	سطيف	962	2 إلى 3 ح / يوم	5,13
3	المسيلة	778	2 إلى 3 ح / يوم	4.15
4	الشلف	635	1 إلى 2 ح / يوم	3.39
5	بجاية	617	1 إلى 2 ح / يوم	3.29
44	سعيدة	118		0.63
45	الأغواط	112		0.60
46	تيسمسيلت	79		0.42
47	تندوف	57		0.30
48	إليزي	22		0,22

المصدر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق

من خلال هذا الجدول نرى أن ولاية الجزائر تبقى تحتل المرتبة الأولى من حيث الحوادث بـ 2660 حادث ، و هو ما يعادل 7 إلى 8 حادث مرور يوميا . و هو رقم يمثل 14.19 % من المجموع الوطني متبوعة بولاية سطيف و المسيلة بـ 962 و 778 حادث أي 5.13 % و 4.15% على التوالي . ثم الشلف فبجاية .

أما الولايات التي سجلت أقل عدد من الحوادث فهي غالبا ما تكون في المناطق الجنوبية حيث تقل الحركة و سجلت أدنى نسبة بولاية إليزي بـ 22 حادث خلال سنة 2004 أي بمعدل 0.12 . % كما أنه حسب الإحصائيات فإن حوادث المرور نخضع لأوقات معينة حين ترفع نسبة وقوع الحوادث خلال أيام و مواسم و أوقات معينة و ذلك لأسباب اقتصادية و اجتماعية و غيرها من الظروف اليومية أو الإعتيادية . و الظروف الأتية كالأعياد و الأعراس و الاحتفالات أين يكثر التهور و تتزايد السرعة و التجاوزات .

لذلك فإنه " يخضع التوزيع الزمني للحركة خلال اليوم في أي مدينة لعدد من المؤثرات المتعلقة بالنواحي الاجتماعية و الاقتصادية للسكان من مثل أوقات العمل المعتادة للقطاع العام و الخاص . وقات المدارس و أوقات النوم و الراحة ، أوقات الصلاة و غيرها و يتأثر ذلك التوزيع أيضا ببعض الأحداث الاجتماعية الطارئة مثل الاحتفالات العامة و الأسرية و مناسبات الزواج أو العزاء أو الترقية " [108] ص412.

أي أن أوقات الذروة كما تسمى أو أوقات و ساعات الزحام تكون وقت الانتقال إلى العمل و المدارس و وقت النشاط الإنساني الاجتماعي و الاقتصادي و المناسبات على اختلافها فيصبح الطريق لا يستعب كل هذا الحجم الهائل من المركبات مما يؤدي إلى الزحام و الحوادث . كما أنه اعتبر نور الدين دكار في دراسته أن الشهور التي تقع فيها الكثير من الحوادث كما سماه " الثلاثي الأكثر خطورة شهر جويلية ، أوت ، سبتمبر ، و العطل .

" نهاية الأسبوع Les week ends صنف الأكثر إماتة حيث تهجم السيارات على الطرقات و عامل استحوادها على الطريق يكون أكثر ارتفاعا و هنا يتجه السائقون للسرعة و العجلة " [1] ص92

باعتبار أن نهاية الأسبوع يكون للبعض الوقت المناسب لقضاء بعض المصالح و الحاجيات ، و يجعلون من السرعة و العجلة و اللامبالاة حجة باعتبار أنه الأيام الأخرى لا يمكنهم استغلالها بحكم العمل ، كما قد يستغل الناس نهاية الأسبوع للتوجه إلى النزهات أو زيارة الأهل مما يزيد من إكتضاض الطرقات و زيادة التوتر و السرعة تم الحوادث .

جدول رقم (16) : جدول يبين أيام و أوقات اقتراف الحوادث بالمنطقة الحضرية خلال سنة

2004 بالجزائر [102] ص4

المجموع	- 21	- 18	- 15	- 12	12 - 9	9 - 6	6 - 0	الساعات
	00	21	18	15				الأيام
2879	182	457	637	496	661	346	100	السبت
2833	203	432	640	538	637	293	90	الأحد
2748	166	456	603	575	589	280	79	الاثنين
2690	150	458	649	541	556	251	85	الثلاثاء
2724	187	444	634	515	567	285	92	الأربعاء
2761	269	502	599	508	550	227	106	الخميس
2109	205	399	455	391	414	158	87	الجمعة
18744	1362	3148	4217	3564	3974	1840	6396	المجموع

المصدر: المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق.

هذا و تبين الإحصاءات أن أكبر عدد من الحوادث يقع خلال بداية الأسبوع ، أي يومي السبت ثم الأحد اللذان يصادفان العودة إلى العمل ، في حين أن يوم الجمعة يسجل أقل عدد من الحوادث ، و ذلك لقلة تنقل الأشخاص .

من جهة أخرى فإن الفترة الممتدة بين الساعة 15 سا و 18 سا . و التي تصادف انتهاء ساعات العمل القانونية ، تتميز بكثرة وقوع الحوادث ، في حين أن الفترة بين الساعة 00 س و السادسة صباحا هي الفترة التي تقل فيها حوادث المرور و ذلك لنقص التنقلات " [102] ص4. هذه الإحصائيات تخص سنة 2004 .

كما أن لوحظ أن في شهر رمضان تكثر حوادث المرور " حيث أوضحت المديرية العامة للأمن الوطني أن السبب الرئيسي في هذه المآسي التي تحدث يوميا في شهر رمضان الإفراط في السرعة ، و ما يرافق ذلك من عدم احترام قانون المرور و اكتظاظ حركة السير خاصة الساعات القليلة الأخيرة قبل موعد الإفطار ، حيث يهرع الجميع للعودة إلى بيوتهم فتعم الفوضى و يجد الكثير منهم صعوبة في الالتحاق يمتاز لهم لمشاركة أهلهم و ذويهم مائدة الإفطار ". [117] فرغبة الشخص الالتحاق بعائلته قبل موعد الإفطار تجعله يختصر المسافة بالإفراط بالسرعة مما يؤدي إلى حوادث كارثية حرمت العديد من العائلات نكهة هذا الشهر الكريم ، كما أن لا تقتصر زيادة الحوادث في الطرق على هذا الشهر الكريم ، بل في كل أيام السنة لكن تزيد وتيرتها خلال بعض الفترات . و المناسبات حين يصبح السائق يفكر في نفسه و يحاول مسابقة الزمن و اختصار الوقت و تجاوز الآخرين حتى و إن كان بمخالفة القانون مما يؤدي إلى التهور و الوقوع فيما لا يحمد عقباه .

3.2.4. نتائج حوادث المرور على الفرد و المجتمع :

إن لكل ظاهرة نتائج على مستوى الفرد و المجتمع ، و حوادث المرور سبب في قتل و جرح الكثير من الضحايا كما تخلف خسائر مادية معتبرة تكلف الاقتصاد الوطني مبالغ ضخمة فالخسائر لا تمس المجال البشري فحسب بل تتعدى ذلك لتمس المجال الاجتماعي و الاقتصادي و نلخصها فيما يلي :

" ففي سنة 2002 أدت كل 09 حوادث جسمانية تقريبا لإسقاط قتيل و 12 جريحا يوميا و من الجرحى من تكون إصابته خفيفة و منهم من يصاب بجروح بليغة تؤدي إلى إعاقة مستديمة ففي هذه السنة خلفت هذه الحوادث قرابة 3000 معاقا كليا أي نسبة 30 % من مجموع عدد المعاقين في الجزائر إذ تكون هذه الإعاقة على شكل :

أ - تشويه بدني يكون خطير و مزعجا خاصة إذا مس النساء العازبات لما يتركه من آثار مقلقة تعوقهن عن الزواج في بعض الأحيان .

ب - الحرمان من متعة الحياة خاصة إذا فقد الفرد عضو حسيا (العين) أو جسديا أو تعرضهم لشلل كلي أو جزئي يمنعه من أداء واجباته الأسرية و الاجتماعية " [118] ص30.

أما في سنة 2004 " فقد خلفت حوادث المرور 64714 جريح و 4356 قتيل و حوالي 3000 معاق إعاقة دائمة كما كلفت الدولة حوالي 65 مليار دينار أي ما يعادل 1.5 إلى 2 % من الناتج الوطني الخام " [116] ص56 و هذا ما يتقل كاهل الدولة أو الاقتصاد الوطني كما تخلف هذه الظاهرة نتائج و إصابات متعددة " فحوالي 65 % تعرضوا الجروح خارجية و باطنية في الجهاز التنفسي و العصبي ، كذا الدورة الدموية لأن خطورة الإصابة في الحقيقة تتوقف على وزن العضو الذي يزداد وزنه كلما كانت قوة التوقف عنيفة " [15] ص16. و ستظهر من خلال الجدول الموالي نسبة الإصابة عند الجرحى على مستوى الأعضاء :

جدول رقم (17) : جدول يبين نسبة الإصابة على مستوى الأعضاء [100] ص37

الأعضاء	الإصابة %
المخ	49
القفص الصدري	6
الحوض	3.5
الصدر	3
الأعضاء السفلية	25
الأعضاء العلوية	13.5
المجموع	100

المصدر : المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق .

أما فيما يخص النتائج و الأضرار المباشرة و الغير مباشرة التي تخلفها حوادث المرور فنذكر منها في المجال الاقتصادي أصبحت هذه الظاهرة تثقل كاهل الدولة من حيث التكفل بالجرحى

و تعويض المصابين و الضحايا و عائلاتهم ، من خلال شركات التأمين التي تتوفر عليها بلادنا ، كالشركة الوطنية للتأمين ، و الشركة الوطنية للتأمين وإعادة التأمين و غيرها و كلها تقوم بتعويض المصابين بمبالغ ضخمة " فحسب دراسة أجراها مكتب الدراسات للنقل الحضري سنة 2001 حول التكلفة الاقتصادية لحوادث المرور في الجزائر ، النتائج المتوصل إليها أشارت إلى رقم 35 مليار دينار كتكلفة سنوية لعدد القتلى و الجرحى التي تخلفها حوادث المرور ، و هذا ما يعني أن كل قتيل يكلف خزينة الدولة 5 ملايين دينار سنويا تكلفه كل معاق 75 مليون سنتيم ، إذا وصلت مدة بقائه في المستشفى 6 أشهر متتالية أي تكلفة تفوق 4000 دج يوميا لكل معاق " [100] ص 37.

أما في المجال الاجتماعي فتمكن الأضرار الاجتماعية لمخلفات حوادث المرور في ترميل الكثير من الأمهات و تسجيل عدد كبير من الأطفال اليتامى بسبب وفاة أبويهم أو أحدهما ، مع فقد الجزائر الكثير من الإطارات ذوي كفاءات مختلفة و كما تشير الإحصائيات أن " 83 % من مجموع الجرحى و 72 % من مجموع القتلى سنة 2001 - لا تتعدى أعمارهم 50 سنة منها نسبة معتبرة من الإطارات السامية انتظرت الجزائر من أجل تكوينهم مدة 40 سنة " [119] و حسب التنبؤات فإن بهذه الوثيرة العالم سيخسر الكثير من الضحايا من جراء الظاهرة .

" فقد أبرز تقرير يرصد نتائج حوادث السير و مضاعفاتها الإنسانية حيث تعتبر وفق الإحصائيات التي ستحتل المرتبة الثالثة في عام 2020 في قائمة منظمة الصحة العالمية للأسباب الرئيسية للأمراض و الإصابات في العالم بدلا من المرتبة التاسعة التي كانت تحتلها عام 1990 ، وأكدت منظمة الصحة العالمية في هذه المناسبة أن عدد حالات الوفاة التي أسفرت عن تصادمات الطرق عام 2002 بلغت نحو 1.18 مليون حالة وفاة في العالم ، و 5 ملايين حالة عجز دائمة و إذا استمرت هذه المعدلات بنفس الوتيرة ، فسيتصاعد عدد معدلات الوفيات و الإعاقة السنوية ، الناتجة عن إصابة حوادث الطرق بنحو 60 % بحلول عام 2020 متفوقة في ذلك على الإيدز و الملاريا و الحروب و السل ، فيما أوضح التقرير أن وفيات حوادث المرور تساوي الربع أمثال وفيات الحروب إذ بلغت 1.26 مليون نسمة بينما سببت الحروب و الصراعات وفاة 310 ألف نسمة " [120] . فناقوس الخطر قد دق بعدما أصبحت نتائج ضحايا حوادث المرور تفوق عدد ضحايا الأمراض الفتاكة و الحروب فكيف لا نسميها بإرهاب الطرق ؟ .

3.4. قانون المرور في الجزائر :

1.3.4. قانون المرور في العالم والجزائر:

مع زيادة عدد المركبات و اتساع شبكة الطرقات ، كان لزاما إيجاد آليات لتنظيم حركة مرور المركبات ، و أخذت كل دولة على عاتقها سن القوانين لتنظيم المرور و الحد من الحوادث ، و نتيجة لذلك صدرت عدة اتفاقيات " أولها كانت سنة 1896 بباريس . بين العديد من الدول تبعتها اتفاقية ثانية بواشنطن سنة 1943 محدودة العضوية ، ثم اتفاقية ثالثة سنة 1949 تم إمضاؤها في جنيف و ألغيت بمقتضاها الاتفاقيتين الأولى و الثانية و في 8 نوفمبر 1968 ألغيت وثيقة جنيف ، وحل محلها اتفاقية فينا و التي تتعهد بموجبها الدول الممضية (المصادقة على الاتفاقية) من بينها الجزائر على ما يلي :

- اتخاذ الإجراءات الضرورية لملائمة قوانين المرور السارية لديها من حيث الجوهر مع أحكام اتفاقية توحيد نظام الإشارات الضوئية ، تحديد أنواع و عدد الإشارات لتوضع في المواقع التي تدعو الحاجة لوجودها و التركيز على الإشارات التحذيرية .

كما تشمل الاتفاقية أيضا على عدة فصول تتناول قضايا المرور ، من أهمها القضايا الأساسية لمسائل المرور (التجاوز ، تغيير الاتجاه ، الوقوف ، التوقف ... الخ) . و تعتبر هذه الوثيقة من المراجع الهامة في تسيير و تنظيم المرور في العديد من الدول و تعتبر إشارات المرور لغة تخاطب عالمية بإمكان عامة الناس فهمها و استيعابها على مختلف لغاتهم و مستوياتهم الثقافية " [121] ص56. و من خلال ذلك يتجلي لنا أنه حاولت العديد من الدول سن قانون عام للمرور قصد توحيد المفاهيم المرورية لتكون عالمية دون المساس بخصوصية كل دولة أي أنه جوهر الأحكام واحد و القوانين الداخلية و العقوبات حسب الدستور الخاص لكل دولة .

إن قانون المرور في الجزائر " تشمل أحكام و مبادئ عامة ، و تحديد لحركة مرور مختلف الفئات المستعملة للطريق و أحكام خاصة ، و تحديد للعقوبات و المخالفات " [122] ص225 . و مع التغييرات الاجتماعية و الاقتصادية التي تعرفها الجزائر في مجال المرور فقد أصدرت عدة أحكام و عدلت عدة قوانين و تهدف إلى :

" تنظيم حركة مرور مختلف فئات مستعملي الفرق العمومية " [122] ص226

ففي المادة الأولى من هذا المرسوم نص على " ينظم استعمال الطرق العمومية بصفة تحقق تنقلا عادلا للمواطنين و ينظم سير المركبات بهدف ضمان أحسن الظروف و أفضلها للمجموعة

الوطنية" [122] ص 226 و من هنا يبرز أهمية قانون المرور و هو التنظيم و الأمن و المساواة و العدل بين مستعملي الطرقات مشاة أو سائقين ففي المادة الرابعة من مرسوم 87 - 9 يبرز " يجب على كل سائق مركبة الامتثال لقواعد الانضباط الخاصة بحركة المرور حتى لا يشكل أي خطر على مستعملي الطريق الآخرين .

كما يجب على سائق المركبة أن يكون حاملا لرخصة سياقة مطابقة للمركبة التي يقودها" [122] ص 226 و هنا يتضمن ضرورة الانصياع لهذا القانون و الامتثال لضوابطه و ضرورة التقيد بما ينص عليه من أحكام و قوانين و عقوبات و نصوص .

و يهدف قانون المرور كما ظهر من المادة الأولى من الأحكام العامة التي تضمنها قانون المرور إلى " يهدف هذا القانون إلى تحديد الشروط المتعلقة بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها " [123] ص 3 .

و كل مرة كان قانون المرور يعدل و يتم و تسد بعض الثغرات التي كان يتضمنها لذلك تغيرت نصوص قانون المرور مع مرور السنين و التطورات الحاصلة في الجزائر و نلخصها كالآتي :

قانون رقم 87 - 9 المؤرخ في 11 جمادى الثانية عام 1407 الموافق 10 فبراير سنة 1987 و المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها.

قانون 88 - 17 المؤرخ في 23 رمضان عام 1408 الموافق 10 مايو سنة 1988 و المتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه .

المرسوم رقم 88 - 06 المؤرخ في 19 جانفي 1988 الذي ينص على القواعد الخاصة بحركة المرور

القانون رقم 87 - 09 المؤرخ في 10 فيفري 1987 المتعلق بتنظيم حركة المرور في الطريق و سلامتها و أمنها (مصحح) (10 أبريل 1988) .

قانون رقم 01 - 14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق لـ 19 أوت سنة 2001 - يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و قد احتوى القانون على عدة أحكام جاءت في شكل مواد قانونية.

"فالعرض الرئيسي من تطبيق قانون المرور هو الحيلولة دون خرق أنظمة المرور من السائقين أو غيرهم من الناس ممن ينتهكون هذه الأنظمة" [124] ص 94. لما ظهر لنا فإن قانون المرور الجزائري قد مر بعدة مراحل فقد عدل و صحح و صدر ، وفقا لما مرت به البلاد من ظروف

اجتماعية و اقتصادية و تنموية فكل مرة يصدر عن الدولة عدة قرارات و نصوص تحت على الأمن و السلامة المرورية للركاب و السائقين بنشر مواد قانونية تضبط مستعملي الطريق من سائقين و مشاة

2.3.4. الأحكام المتضمنة لقانون المرور الجزائري 14-01 :

في الأول سنتكلم عن قانون المرور رقم 14-01 المؤرخ في 19-8-2001 الذي يعد القانون المتضمن المواد و الأحكام الأكثر صرامة من سابقتها نظرا للوضعية المأسوية و السيئة التي وصلت إليها حركة المرور في الجزائر ثم سنتكلم عن التعديلات التي أجريت على هذا القانون .
تضمن قانون المرور 14 – 01 على ثمانية فصول تحتوي على أكثر من 100 مادة قانونية تحتوي على أحكام و نصوص و تنقسم الفصول بدورها إلى أقسام عديدة سنعرضها باختصار على الشكل الآتي :

1- الفصل الأول : أحكام عامة .

يحتوي هذا الفصل إلى قسمين :

1 – القسم الأول : يحتوي على تعاريف و مصطلحات خاصة بالمرور

فالمادة 1 : يقصد في مفهوم هذا القانون بما يأتي :

الطريق

وسط الطريق

المسلك

القسم يحاول التعريف بكل المصطلحات التي يتضمنها قانون المرور .

2 – القسم الثاني : يحتوي على مبادئ عامة نذكر من بينها .

" المادة 4 : يتعين على الدولة ترقية سياسة خاصة بالوقاية والأمن في الطريق " [123] ص 6.
في هذه المادة يستوجب على الدولة اتخاذ سياسة خاصة بالوقاية من حوادث المرور ، و ذلك في المؤسسات التربوية مثلا لتقليل من حدة الظاهرة و قد نص على هذا في قانون المرور 87 -9 على وجوب إدراج مادة التربية المرورية في مناهج التربية و التعليم ، ثم أكد عليها في قانون المرور 14 – 01 .

و هذا لأهمية ترسيخ ثقافة مرورية منذ الصغر و تنشئة النشئ على سياسة أمنية وقائية واعية ، و لهذا فقد أدرجت مثل هذه المناهج في المؤسسات التربوية و تقام حملات وقائية تحسيسية

للأطفال باعتبارهم الأكثر عرضة لحوادث المرور و طفل اليوم سائق الغد لذلك فقد نسق بين المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق و الجهات الوصية و كذا وزارة التربية لإدراج مثل هذه المواد في المقرر التربوي و كذا الاستعانة بالمختصين في هذا المجال لتوعية و تنمية الفكرة و ترسيماها لأجل الوصول إلى الهدف المرجو و هو الحد من مخاطر الظاهرة و خاصة تنمية الثقافة و التربية المرورية لدى الطفل .

المادة 8 : " يجب على سائق مركبة أن يكون حاملا لرخصة سياقة موافقة للمركبة التي يقودها " [123] ص7.

فهذه المادة تنص على ضرورة الحصول على رخصة السياقة قبل قيادة المركبة ، وأن تكون الرخصة موافقة لنوع المركبة التي يقودها السائق ، لكن لم تنص المادة على كيفية الحصول على الرخصة باعتبار بعض السائقين لا يمتازون بالصفات المناسبة للسياسة ، فهذا يبرز مشكل آخر و هو كيفية الحصول على الرخصة ، و كيف يتميز المكون و المؤطر ليكون السائق على الانضباط و الاحترافية في السياقة .

المادة 10 : " بحق لكل مواطن الحصول على رخصة السياقة .تحدد كيفية تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم " [123] ص7.

- و هنا إعطاء أحقية الحصول على الرخصة لكل مواطن دون استثناء لكن تطبق هذه المادة وفق شروط معينة يتوفر عليها المرشح للسياسة تبرز فيما بعد من خلال بعض المواد .

المادة 11 " استعمال حزام الأمن إجباري " [123] ص7.

إن هذا القانون يحث على استعمال حزام الأمن ، وهذا يخص كل مستعملي المركبات أيا كان نوعها و الإجبارية تعني الحتمية و الإلزام فهذا القانون جلي و واضح من خلال تركيب هذه المادة استعمال حزام الأمن إجباري و الجبر يعني الالتزام بمحتوى هذه المادة القانونية و ضرورة التقيد بها. فهذه المواد عبارة عن أحكام عامة أما الآتية فهي أحكام خاصة .

2- الفصل الثاني: حركة مرور مختلف فئات مستعملي المسالك العمومية : و ينقسم هذا الفصل بدوه إلى قسمين . قسم خاص بحركة المرور في المسالك العمومية و قسم خاص بأحكام تطبق على الراجلين .

القسم الأول: حركة المرور على المسالك العمومية : و يحتوي هذا القسم على عدة مواد قانونية نذكر منها :

المادة 18 : " يجب أن يمتنع كل سائق عن السياقة عندما يتعاطى مسكر أو يكون تحت تأثير أية مادة أخرى من شأنها أن تؤثر في ردود أفعاله و قدراته في السياقة" [123] ص8.

هذه المادة صريحة و واضحة فلضمان سلامة السائق و مستعملي الطريق الآخرين يمنع السائق من تناول المواد المسكرة أو المحذرة لما لها من خطورة على أعضائه الحسية و ردود أفعاله تجاه أي طارئ أو حتى في طريقة سياقة السيارة .

المادة 23 : " يجب على السائق أن يضبط و يكيف سرعة سيارته حسب صعوبات المرور و عوائق و حالة وسط الطريق و الظروف الجوية " [123] ص9 .

هذه المادة تحت و توجب على السائق أن يلتزم و يكيف سرعة السيارة وفقا للظروف التي يسير ضمنها ، لكن هل يمكن للسائق الطائش أو العصبي أو الأناني أن يكيف سرعة سيارته وفقا لل صعوبات أو العوائق التي تصادفه فالأكيد هو العكس فالسبب الذي يؤدي في الكثير من الأوقات إلى الحوادث هو السرعة، و عد احترام السرعة في الظروف المناخية الصعبة أو الزحام و محاولة التجاوز و غير ذلك من عدم التزام السائق بالسرعة المطلوبة في أوقات معينة .

المادة 30 : " يمنع على السائق الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو خوزه التصنت الإذاعي و السمعي عندا يكون المركبة في حالة سير " [123] ص11.

في هذه المادة من قانون المرور 14 – 01 يمنع على السائق استعمال الهاتف النقال يدويا في حالة سياقة السيارة و كذا استعمال سماعة المذياع و تفرض على السائق عقوبة مالية القسم الثاني : أحكام خاصة مطبقة على الراجلين :

المادة 34: " يجب على الراجلين السير على الأرصفة أو حواف الطرقات المعبأة خصيصا لاستعمال لهذا الغرض .

- يمنع كل استعمال آخر للأرصفة يعيق حركة المارة " [123] ص12
- في هذه المادة تحت و توجب على المشاة السير على الأرصفة أو حافة الطريق المخصصة للراجلين لأن الكثير من حوادث المرور تقع على الراجلين و خاصة الأطفال منهم، كما يمنع استغلال الأرصفة لأغراض أخرى كما نشاهده يوميا من استغلال التجار و أصحاب المقاهي و حتى أصحاب السيارات للأرصفة مما يوجب على الراجلين السير على الطرقات مما يؤدي إلى حوادث و خيمة يذهب ضحيتها المشاة .

المادة 38 : " في حالة انعدام الإشارات الضوئية ، يلزم السائقون بالسماح بمرور الراجلين الموجودين في الممرات . " [123] ص12

في حالة عدم وجود إشارات التي تسمح بمرور المشاة و خاصة في التجمعات السكانية فعلى السائقين إلزامية التوقف ، و السماح للمشاة بالمرور دون وجود الإشارات فهذا السلوك الحضاري مظهر من مظاهر الثقافة و الاحترام و المدنية العصرية الراقية .

المادة 39 : " يمنع على كل سائق التوقف أو الوقوف على الممر المخصص للراجلين " [123] ص13.

يلزم السائق بعدم التوقف على الممر الخاص بالراجلين لعدم إعاقتهم في المرور عليه
3 - الفصل الثالث : الشروط الإدارية و قواعد مطابقة المركبات و تجهيزها :

في هذا الفصل لا توجد أقسام كالفصول السابقة ، بل تحتوي على مواد توضح الشروط و القواعد الإدارية التي تقيد بها كل مركبة سواء تقنية أو تنظيمية كالوزن و الحمولة و غيرها وكذا الأمور الإدارية ، و أمور بيئية ، فلا بد على المركبة أن لا تكون خطرا على السائقين و الراجلين و البيئة و من بين هذه المواد :

المادة 41 : " لا تقبل أية مركبة إذا لم تكن مطابقة للمواصفات التقنية السارية المفعول " [123] ص13

في هذه المادة يتبين لنا أنه لا بد للسيارة أن تكون مطابقة للقواعد المتضمن عليها القانون .

المادة 43 : " المراقبة التقنية للسيارات إجبارية " [123] ص13

لا بد من أن تفحص السيارة تقنيا و هذا الأمر إجباري .

المادة 45 : " لا يجوز أن تتجاوز كمية الدخان و الغازات السامة التي تنفثها السيارات و كذا الضجيج الذي تحدثه ، المستويات المحدد عن طرق التنظيم " [123] ص13

هذه المادة صريحة بحيث لا بد أن تكون السيارة في حالة جيدة ، حيث كمية الدخان و الضجيج لا تكون كبيرة ، و هذا حفاظا على النظام و البيئة و المحيط .

- المادة 47: " يجب أن يكون الزجاج الأمامي الواقي من مادة شفافة ، و مطابقا للمقاييس المحددة عن طريق التنظيم " [123] ص 13 .

- و هنا لابد من أن يكون زجاج المركبة يسمح بالرؤية و كذلك مطبقا للمعايير التقنية و التنظيمية و هذا لتسهيل الرؤية .

المادة 50 : " ينبغي أن يكون لكل مركبة رقم تسجيل ، و أن تتوفر على الرخص و الوثائق الإدارية اللازمة لسيرها وفقا للشروط المحددة عن طريق التنظيم " [123] ص 14.

في هذه المادة لابد لكل مركبة أن يكون لها رقم تسجيل و وثائق رسمية إدارية و رخصة لتكون قانونية

المادة 54: " تحدث بطاقة وطنية لبطاقات تسجيل المركبات تدعى بطاقة رمادية " [123] ص 14. لكل مركبة لابد أن تحمل بطاقة تسمى بطاقة رمادية تحمل كل المعلومات حول السيارة أو المركبة و مالكها .

4 - الفصل الرابع : تكوين السائقين:

يتضمن هذا الفصل و يوضح الشروط التي لابد أن تتوفر عليها السائق قبل أن يتوجه إلى التكوين . و عن كيفية الحصول على رخصة السياقة بعد مرحلة التكوين و التأطير . كما يحتوي هذا الفصل عن الشروط البدنية و العقلية و الصحية و التنظيمية التي لابد أن تتوفر في المترشح أو السائق .

مثال :

المادة 55 : " تسلم رخصة السياقة كما هو منصوص عليها في المادة 8 أعلاه للمترشح الذي أجرى بنجاح الامتحانات النظرية و التطبيقية الخاصة بسيارة المركبات " [123] ص 14.

في هذه المادة يوضح أنه من حق المترشح الحصول على رخصة السياقة بعد اجتيازه للامتحان النظري و التطبيقي بنجاح .

المادة 56 : " يكون الفحص الطبي الدوري إجباري لكل السائقين ، و يتم وفق للشرط المحددة عن الطريق التنظيم " [123] ص 15

لابد من السائق أن يقوم بفحوصات طبية دورية ، تبرز سلامته و صحته و قدرته على السياقة لأن هناك بعض الأمراض تظهر على الإنسان كنقص البصر أو الصرع أو الإغماء و غيرها من الأمراض التي قد تحول دون قدرة السائق على التحكم في المركبة لذلك لابد من إجراء هذه الفحوصات الطبية الدورية .

المادة 58: "يرخص بتعليم سياقة السيارة بدون مقابل مالي بالنسبة للأصناف (أ ، أ1 ، و ب) من رخصة السياقة ، وفقا للكيفيات المحددة عن طريق التنظيم " [123] ص15 .
المادة توضح أنه عملية تعلم السياقة أي الجانب التطبيقي يكون مجانا بالنسبة للأصناف .
(أ- أ1 ، و ب) و ذلك لتسهيل عملية التعلم .
المادة 60 : " يكون تعليم القواعد الخاصة بحركة المرور و الوقاية و الأمن في الطرق ، إجباريا في المؤسسات المدرسية " [123] ص15 .
أي أن السائق مجبر على اجتياز مرحلة التعليم النظري من قوانين و قواعد السير المروري و ذلك في مدارس تعليم السياقة و التكوين لعملية السياقة .

5 - الفصل الخامس : أمن الطرقات و الوقاية من حوادث المرور :

في هذا الفصل يتبين لنا ما يجب على الدولة من القيام به في إنجاز إنشاء مراكز و مؤسسات و هيئات ، تعمل على إعلام المواطنين و توعيتهم حول مخاطر حوادث المرور و كيفية الوقاية و الأمن و ذلك بتضامن جهود الطرفين (الدولة ، و المواطنين) لتسهيل عملية التوعية و تقليل هذه الظاهرة و نذكر من هذه المواد على سبيل المثال :

المادة 63 : " في إطار تصنيف المادة (04) أعلاه المتعلقة بترقية السياسة الخاصة بالوقاية في الطرق تتكفل الدولة بما يلي :

تربية و إعلام المواطنين من أجل ترقية الانضباط في استعمال المسالك العمومية الكفيلة بضمان أمنه .

- التنظيم الدوري للحملات الخاصة بالوقاية و الأمن في الطرق .
- الحراسة و المراقبة الدائمتين لحركة المرور في الطرق من طرف المصالح المؤهلة .
- التهيئة الملائمة للمنشأة القاعدية للطرق .
- السهر على تطبيق المراقبة التقنية للمركبات " [123] ص16 .

هذه المادة توضح عملية إعلام المواطنين في سبيل الوقاية و الأمن من حوادث المرور ، وكذا ضرورة القيام بحملات توعية دورية للحد من هذه الظاهرة و دور الجهاز الأمني في الوقاية و الأمن عبر الطرقات من خلال الحراسة و المراقبة و إقامة حواجز و سدود أمنية ، و ضرورة إنشاء الطرقات و الجسور و مراقبة السيارات تقنيا ، كل هذه الجهود تعمل على حماية السائقين و الراجلين و كل المواطنين من خطورة حوادث المرور و محاولة التقليل من حدوثها كما تنسق و تشجع الجمعيات التي تعمل في إطار هذا المجال .

6 - الفصل السادس : المخالفات و العقوبات :

يتناول هذا الفصل كل الإجراءات و العقوبات التي يتعرض إليها المخالف للقانون لذلك فإنه ينقسم إلى سبعة أقسام و كل قسم يحتوي على مواد قانونية و هي :

القسم الأول : العقوبات الخاصة بمخالفة القواعد المتعلقة بسياسة المركبة و الحيوانات .

مثال :

المادة 66 : " يعاقب بالحبس من سنة (1) إلى خمسة (5) سنوات و بغرامة من 50.000 إلى 150.000 دج كل سائق ارتكب جريمة الجرح أو القتل الخطأ و هو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات " [123] ص 17.

القسم الثاني : العقوبات الخاصة بالمخالفات المتعلقة باستعمال المسالك المفتوحة لحركة المرور .

مثال :

المادة 77: " يعاقب بغرامة مالية من 1.500 إلى 5000 دج كل سائق يعبر بعض أجزاء الطرق غير الصالحة للسير بسبب رداءة الطقس أو الأشغال المنبه عليها بإشارات نظامية أو يعبر بعض الجسور ذات الحمولة المحدودة .

في حالة العود ، يعاقب بالحبس من شهر (1) إلى شهرين (2) و تضاعف الغرامة أو يعاقب بإحدى هاتين العقوبتين فقط " [123] ص 21.

القسم الثالث : العقوبات الخاصة بالمخالفات المتعلقة بالمركبات و تجهيزاتها .

مثال :

المادة 84 : " يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى سنتين (2) و بغرامة من 50.000 إلى

150.000 دج ، أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط كل شخص يضع للسير مركبة ذات محرك أو مقطورة ، مزودة بلوحة تسجيل أو علامة لا تتطابق مع نوع هذه المركبة أو الصفة الخاصة بالمنتفع بها .

في حالة العود ، تضاعف العقوبة .

فضلا عن ذلك يمكن المحكمة الحكم بمصادرة العتاد المستعمل لصنع لوحات التسجيل و المركبة " [123] ص22.

القسم الرابع : العقوبات الخاصة بالمخالفات للأحكام المتعلقة بالوثائق الإدارية و قواعد تطابق المركبات
مثال :

المادة 92 : " يعاقب بغرامة من 1500 إلى 5000 دج و بالحبس من شهرين (2) إلى ستة (6) أشهر ، أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط . كل من خالف أحكام المادة 50 أعلاه و النصوص التنظيمية المتخذة لتطبيقها .

في حالة العود تضاعف العقوبة " [123] ص24

القسم الخامس : العقوبات الخاصة بالمخالفات المتعلقة برخص السياقة .
مثال :

المادة 103 : " يعاقب من 800 إلى 1500 دج كل سائق تحصل على رخصة سياقة منذ أقل من سنتين و تجاوز حدود السرعة المنصوص عليها لهذه الفئة من السائقين " [123] ص26
المادة 106: " يعاقب كل شخص يحصل على رخصة سياقة أو يحاول الحصول عليها بواسطة تصريح كاذب طبقا لأحكام المادة 223 من قانون العقوبات " [123] ص27.

المادة 111 : " يمكن أن تأمر الجهات القضائية المختصة بتعليق رخصة السياقة لمدة ثلاث (3) سنوات في حالة إصدار حكم قضائي لارتكاب سائقي المركبات إحدى المخالفات الآتية:

- السياقة في حالة سكر
- سياقة مركبة تحت تأثير مواد أو أعشاب مصنفة ضمن المخدرات .
- جنحة الفرار .
- رفض الخضوع .
- مخالفة الأحكام المتعلقة بتحديد السرعة .
- عبور بعض الجسور المحدودة الحمولة .

- استعمال أجهزة أو آلات مخصصة إما للكشف عن المخالفات المتعلقة بالتشريع أو التنظيم المتعلق بحركة مرور السيارات ، إما للتشويش على سير الأدوات المستعملة لمعاينة تلك المخالفات " [123] ص28.

القسم السادس : العقوبات الخاصة بالمخالفات المتعلقة بتعليم سيطرة المركبات ذات محرك
مثال :

المادة 114 : " يعاقب بغرامة من 1000 إلى 5000 دج كل من خالف أحكام هذا القانون و النصوص التنظيمية المتخذة لتطبيقه بتعليم سيطرة المركبات ذات محرك .

و في حالة العود تضاعف العقوبة " [123] ص29

القسم السابع : الأحكام المتعلقة بالأحكام المشتركة :

المادة 121 : " يمكن توقيف المركبات المخالفة لقواعد حركة المرور و الوقوف المنصوص عليها في هذا القانون و وضعها في المحشر " [123] ص31.

- هذا الفصل و ما احتواه من مواد واضحة و صريحة ، فهو يأخذ بالتفصيل العقوبات و الجزاءات التي يتعرض لها السائق إذا قام بأي مخالفة ، غير أن بعض المواد المتضمنة في هذا الفصل لم تكن صارمة أو منطقية رغم أن المواد واضحة إلا أن الغرامات المالية لم تكن تسدد و التنفيذ كان مقصر في الكثير من الأحيان .

7 - الفصل السابع : الأعوان المؤهلون لمعاينة المخالفات الخاصة بسلامة المرور في الطرق :

يتضمن هذا الفصل على قوانين تحدد الأشخاص و الأفراد المخولة لديهم صلاحيات المراقبة و المعاينة حول المخالفات المتعلقة بالطرقات و السلامة المرورية و من بين هذه المواد :

المادة 130: " طبقا لأحكام قانون الإجراءات الجزائية ، تتم معاينة المخالفات المنصوص عليها في هذا القانون و النصوص التنظيمية المتخذة لتطبيقه ، بموجب محضر يحرر من طرف :

1 - ضباط الشرطة القضائية .

2 - الضباط و ذوي الرتب و أعوان الدرك الوطني .

3 - محافظي الشرطة و الضباط ذوي الرتب و أعوان الأمن الوطني " [123] ص33.

المادة 137 : " تبلغ هذه المحاضر مباشرة و دون تأخير إلى وكيل الجمهورية " [123] ص34.

8 - الفصل الثامن : أحكام ختامية :

يحتوي هذا الفصل على مادتين قانونية و يبين تاريخ إصدار هذا القانون 01/14 و تاريخ البدء في تنفيذه و إلغاء القانون 87/09 المؤرخ في 10 فيفري 1987 .

المادة 139 : تلغي أحكام القانون رقم 87-09 المؤرخ في 11 جمادى الثانية عام 1407 الموافق 10 فبراير سنة 1987 و المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها ، تبقى النصوص التنظيمية لتطبيق القانون المذكور أعلاه ، سارية المفعول ما لم تكن مخالفة لهذا القانون إلى غاية نشر النصوص التنظيمية المنصوص عليها في هذا القانون خلال أجل لا يتجاوز أربعة و عشرين (24) شهرا" [123] ص35.

المادة 140 : " ينشر هذا القانون في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية " [123] ص35.

حرر بالجزائر في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 أوجست سنة 2001 .
من خلال هذه الفصول و المواد يتضح لنا أن ما نص عليه قانون المرور واضح و صريح غير أن بعض المواد فيها نقص أو عدم تطبيق صارم لذلك فقد عدل و تم هذا القانون بإجراءات . أريد بموجبها فرض قوانين ردية و صارمة للحد من تفاقم ظاهرة حوادث المرور لذلك فقد صدر قانون 16-04 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004 و بدأ سير مفعوله ابتداء من تاريخ 1 ماس 2005

3.3.4. إجراءات قانون 04 – 16 المعدل و المتمم لقانون 14-01 :

رغم كل هذه القوانين و الأحكام الصرامة إلا أن عدد الحوادث و الاختراقات للقانون بقيت في تزايد لذلك فقد تم إدراج إجراءات لسحب رخص السياقة المتضمنة في القانون 04-16 مؤرخ في 10 نوفمبر سنة 2004 المعدل و المتمم للقانون رقم 14-01 المؤرخ في 19 أوت 2001 و المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها و قد بدأ في تطبيقه في 1 مارس 2005 .

لذلك يتعرض السائق للسحب الفوري لرخصة السياقة مع تعليق قدرته على السياقة و مثال ذلك :
" 1 – في حالة الخطأ ، التهاون ، تغافلكم و عم امتثالكم لقواعد حركة المرور في الطريق ترتكبوا جريمة الجرح أو القتل الخطأ .

2 - عند ارتكابكم لجريمة الجرح أو القتل الخطأ في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات .

3 - عند قيادة مركبة أو مرافقة سائق متدرب في إطار التمهين و هو تحت تأثير مشروب كحولي يتميز بوجوده في الدم بنسبة تعادل أو تزيد على 0.10 غ في الألف .

4 - سيطرة مركبة تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات " [125] في القانون السابق كان المرتكب للحادث عند إجراء الفحص الطبي يحول ملفه إلى وكيل الجمهورية بعد التأكيد من سياقته في حالة سكر أما الإجراء الجديد فيتضمن إجراء السحب الفوري لرخصة سيطرة السائق المرتكب للحادث .

كما أنه يتعرض لمثل هذا الإجراء كل من السائق الذي يفر من أعوان الشرطة أو لا يمثل للأعوان القائمين بمهمة أمن الطرقات ، و كذلك المخالفين لعدم احترام الإشارات المرورية و استعمال الممر الاستعجالي ، و كل مخالفة قد تعرض السائقين أو المارين إلى الخطر كما أن حزام الأمن أصبح إجباريا حتى داخل المدن و يعرض المخالف لهذه القرارات إلى السحب الفوري لرخصة السياقة و تعليق قدرته على القيادة .

فتلك الإجراءات الوقائية التي كان يعتبرها السائق أو المرافق له أمور تافهة لا يمثل لها فإن هذا الإجراء أعطى لها اعتبارات هامة و جزاءات صارمة لأنها تحمي السائق و الراجل ، فاستعمال الخوذة بالنسبة للدراجة النارية أو الاستعمال الإجباري لحزام الأمن يعود بالفائدة على السائق . كما أنه الإجراء الخاص بالاستعمال اليدوي للهاتف النقال أو استعمال خوذة التنصت الإذاعي ، فهو يعرض صاحبه إلى سحب الرخصة . فكيف للسائق أن يتحكم في السيارة بيد واحدة و يمسك بالهاتف بيد أخرى و كيف ينتبه إلى ما يجري حوله و هو يضع في أذنيه السماعة الإذاعية . فالإجراء يحاول أن يضع السائق في حالة من المسؤولية و التركيز في الطريق عند السياقة لأن العديد من الحوادث قد وقعت جراء التهاون و استعمال مثل هذه الأشياء التي قد تذهب بانتباه السائق فالسياقة ، هي فن و أدب و ثقافة .

كما أن هذا الإجراء لقانون 16-04 قد حدد السرعة التنظيمية بالنسبة للمركبات الصغيرة و ذات الحجم الكبير و مثال ذلك :

" 1- على الطريق السريع 120 كلم/ سا

2 - خارج المناطق السكنية و على الطريق غير الطريق السريعة 100 كلم / سا .

3 - عند عبور المناطق السكنية : 50 / كلم / سا " [126]

ففي القانون السابق لم تكن محددة سرعة السيارة بهذا الشكل كما لأن العقوبة لم تكن كذلك و لم يستثنى هذا الإجراء تحديد سرعة السيارة أثناء الظروف الجوية الماطرة ، فقد حددت السرعة التنظيمية في أوقات تساقط الأمطار .

" - 100 كلم / سا على الطرق السريعة .

80 كلم / سا على الطرق الأخرى و خارج المناطق السكنية .

40 كلم / سا في المناطق السكنية " [126]

فكل هذه الإجراءات تحاول الردع و تحاول الحد من ظاهرة حوادث المرور التي سببها السرعة و التهاون و عدم احترام قانون المرور فالإجراء حاول تسليط الضوء على كل المخالفات و التعديت على القانون . بما أنه حدد السرعة القصوى للمركبات ذات الوزن الإجمالي المرخص به مع الحمولة ومقطورتها بـ 5,5 طن فقد تحددت السرعة .

" بـ 90 كلم / سا للمركبات ذات الوزن الإجمالي المرخص به مع الحمولة و مقطورتها بين 5,5 طن و 10 أطنان .

85 كلم / سا للمركبات ذات الوزن الإجمالي المرخص به مع الحمولة و مقطورتها بين 10 و 15 طن " [125]

و كما حددت سرعة كل مركبة حسب الحمولة و الوزن الإجمالي للحد من مخاطر الحوادث لأن بعض المركبات الثقيلة مع حمولتها تصبح مصدر خطر في الطريق و عرضة للانقلاب و الحوادث إذا ما سارت بسرعة فائقة لذلك فالإجراء 04-16 قد أبدى إهمال لهذا الجانب .

كما أن هذا الإجراء حاول سد الثغرات القانونية الموجودة في القانون السابق فزيادة على سحب الرخصة ، فإن القائم بالمخالفات يحرر له محضر و يتابع من قبل السيد الوالي بهدف تعليق أو إلغاء الرخصة و ذلك لارتكاب بعض المخالفات و نعرض المثال عن :

" السرعة تتجاوز الحدود المفروضة (+40 كلم / سا على الطرق السريعة للسيارات و الطرق السريعة + 30 كلم / سا خارج المناطق السكنية و +20 كلم / سا في المناطق السكنية) سياقة في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب مصنفة ضمن المخدرات جنحة الفرار . رفض الخضوع ، العبور على بعض الجسور المحدودة الحمولة ، استعمال أجهزة مخصصة إما للكشف عن المخالفات المتعلقة بالتشريع أو التنظيم المتعلق بحركة مرور السيارات ، و إما للتشويش على سير الأدوات المستعملة " [126] .

فهذه الإجراءات التي جاءت في شكل قانون معدل و متمم للقانون السابق احتوى على نصوص واضحة و صارمة ، و يمكن القول أنه من خلاله سدت عدة ثغرات كانت موجودة في قانون 14-01 فهذه الإجراءات جاء كمحاولة لضبط الوضع الحالي المتدهور ، من جراء السلوكات و التهاون و عدم احترام القانون . فالعقوبات المالية لم تحد من عدد المخالفات و الاعتداءات على قانون المرور كما أن حسب الإحصائيات " و ما تكشف أرقام مصالح الأمن الوطني سنة 2002 أن 5.16% من مرتكبي المخالفات يقومون بتسديد الغرامة المفروضة بصفة فورية ، في حين تقل هذه النسبة لدى إدارة الضرائب حيث لم تسجل إلا 3.6% من المبالغ المستحقة خلال نفس السنة ، مما يبين حسب المختصين عدم نجاعة جهاز المتابعة القضائية "[127]. فالقانون السابق حمل في طياته نوع من التساهل ، كما أن بعض السائقين استهانوا بنصوصه ، لذلك فالمشرع حاول إصدار إجراءات تكون أكثر صرامة و أكثر ردعا لمثل هؤلاء السائقين ، لذلك و بعد صدور الإجراءات ، قامت وزارة النقل بمساهمة كل من قيادة الدرك الوطني و المديرية العامة للأمن الوطني بطبع هذه الإجراءات على مطويات باللغتين العربية و الفرنسية و وزعت في الطرقات على السائقين من طرف سريا أمن الطرق و ذلك لتسهيل العملية الإعلامية و ليكون للسائقين دراية بهذه الإجراءات ، كما بثت حصص و برامج في وسائل الإعلام تقوم بالتعريف بفحوة هذه الإجراءات ، كما أن لكل ولاية نصبت لجنة لسحب الرخص و النظر في الملفات المعروضة عليها . و كسبيل المثال فقد سجلت لجنة ولاية البليدة كغيرها من الولايات ملفات تم دراستها ، سنعرضها فيما يلي

جدول رقم 18 : إحصائيات سحب رخصة السياقة لسنتي 2004-2005 لولاية البليدة : [128]

قرارات اللجنة	2004	2005
عدد الجلسات (عدد اجتماعات اللجنة)	14	46
عدد الملفات المدروسة من طرف اللجنة	1132	2968
عدد رخص السياقة المسحوبة سحب نافذ	1119	2278
عدد السحب غير نافذ	5	448
عدد الطعون المقدمة للجنة و تم الفصل فيها	1	13
عدد الإنذارات	5	16
عدد الإعفاءات	2	213
عدد الملفات المؤجلة و غير المدروسة	56	62

المصدر: مكتب لجنة سحب رخص السياقة لولاية البليدة

فمن خلال هذا الجدول نرى أن عدد الجلسات التي قامت بها لجنة سحب الرخص لولاية البليدة بلغت 46 اجتماع خلال سنة 2005 بعدما كانت اجتمعت 14 مرة خلال سنة 2004. كما أن الملفات المدروسة خلال هذه السنة (2004) كانت 1132 ملف أصبحت 2968 ملف من هنا يتراى لنا أن بصدور القرار 16-04 أعطى صيغة جديدة لتطبيق قانون المرور ، فما نراه في الجدول دليل على تطبيق القانون وذلك لردع السائقين المتهاونين فبعد أن سحبت رخصة السياقة لخمسة -5- أشخاص نهائيا في سنة 2004 فإنه سحب سحباً نافذا ل - 448 سائق سنة 2005 و السحب النهائي يتم بعدما يكون السائق قد ارتكب خطأ جسيم وخالف القانون كالسياقة في حالة سكر أو قيام بحادث خطير لذلك فهذا القرار أقل ما يستحقه أمثال هؤلاء السائقين .

من خلال هذا الفصل رأينا أسباب حوادث المرور و العوامل المساهمة في ذلك وكيف أن الإنسان هو المتسبب الأول في ذلك إضافة إلى المركبة و الطريق و الظروف الطبيعية وغيرها و واقع حوادث المرور في الجزائر، و إحصائيات بعض السنوات و كيف هي في ارتفاع مستمر . و ما خلفته من خسائر بشرية و مادية و كيف حاول القانون الجزائري سن قوانين و إجراءات للحد من هذه الظاهرة الخطيرة ، و الإجراءات الأخيرة المعدلة للقانون 14 – 16 المعدل و المتمم لقانون 14-01 . و التي جاء بعدة إجراءات ردعية صارمة للسلامة المرورية .

الفصل 5 تحليل بيانات ونتائج الدراسة

يتعلق الفصل بالجانب الميداني من الدراسة فبعد التطرق إلى الموضوع من جوانبه النظرية ومحاولة الإحاطة ببعض محاوره ، وككل دراسة سنحاول عرض المعطيات المتحصل عليها من خلال توزيع استمارة البحث وعرض الجداول ومحاولة قراءتها وتحليلها للوصول إلى صحة الفرضيات من عدمها وكذلك تحليل النتائج والخروج باستنتاج عام عن الدراسة .

1.5. تحليل البيانات العامة .

الجدول رقم (19) : توزيع المبحوثين حسب الجنس.

الجنس	الذكور	النسبة
ذكر	126	%84
أنثى	24	%16
المجموع	150	% 100

يتضح من خلال الجدول أن عدد المبحوثين من الذكور بلغ 126 مبحوث من مجموع 150 مبحوث أي بنسب 84% أما عدد الإناث فكان 24 أنثى أي بنسبة 16% فعدد الذكور كان أكبر من عدد الإناث المبحوثين و الجدول الموالي سيبين توزيع العينة حسب السن و الجنس.

جدول (20) : توزيع المبحوثين حسب السن و الجنس.

الجنس السن	ذكور		إناث		المجموع	
	ك	%	ك	%	ك	%
18 – 24	51	40.47	11	45.83	62	41.33
24 – 30	36	28.57	6	25	42	28
30 – 35	39	30.95	7	29.16	46	30.66
المجموع	126	100	24	100	150	100

يبين الجدول رقم (2) توزيع المبحوثين حسب السن و الجنس فمن مجموع المبحوثين 150 يتضح أن 62 مبحوث تتراوح أعمارهم ما بين 18 – 24 سنة من بينهم 51 ذكر أي بنسبة 40.47% و 11 إناث أي بنسبة 45.83% ، و 42 مبحوث أعمارهم تتراوح بين 24 – 30 سنة أي بنسبة 28% من بينهم 36 سنة ذكر أي بنسبة 28.57% و 6 إناث أي 25% أما الفئة التي تتراوح ما بين 30 – 35 سنة فكانت 46 مبحوث أي بنسبة 30.66% من بينهم 39 مبحوث ذكر أي بنسبة 30.95% و 7 إناث أي بنسبة 29.16% و من خلال كل هذا يتضح لنا أن أكبر فئة عمرية مبحوثة كانت للفئة الممتدة بين 18 – 24 سنة تليها الفئة 30 – 35 فالفئة 24 – 30 لكن الفارق ليس كبير . أما فيما يخص الجنس فغير مهم بالنسبة لهذه الدراسة.

الجدول (21) : يبين الحالة العائلية للمبحوثين.

النسبة	التكرار	الحالة العائلية
32%	48	متزوج
68%	102	أعزب
100%	150	المجموع

يتضح من خلال الجدول أعلاه أن الحالة العائلية للمبحوثين كانت أكبر نسبة للعزاب بـ 102 مبحوث بنسبة 68% أم المتزوجين فكانت 48 مبحوث أي بنسبة 32% و هذا راجع لتأخر سن الزواج لدى الشباب الجزائري خاصة في السن الممتد بين 18 – 35 سنة .

الجدول رقم (22) : توزيع المبحوثين حسب الأقدمية في السياقة.

النسبة	التكرار	الأقدمية في السياقة
46%	69	4 < 0
26%	39	8 < 4
14.66%	22	12 < 8
7.33%	11	16 < 12
6%	09	+ 16
100%	150	المجموع

نلاحظ من خلال الجدول أنه من بين 150 مبحوث ، هناك نسبة 46% أقدميتهم في السياقة أقل من 4 سنوات ، أما 26% فإن خبرتهم في السياقة تنحصر ما بين 4 و أقل من 8 سنوات تليها الفئة

التي تندرج ما بين 8 و 12 سنة بنسبة 14.66 % ثم نسبة 7.33 % أقدميتهم في السياقة بين 12 < 16 سنة و الفئة الأخيرة التي أقدميتها في السياقة تكون من 16 سنة فما فوق فإن نسبتها 6 % نستنتج من خلال الجدول أن أكبر نسبة تقل أقدميتهم في السياقة عن 4 سنوات و أصغرها التي تزيد عن 16 سنة فالملاحظ أن عدد كبير من المبحوثين ذو رخصة تعتبر جديدة أو حديثة .

الجدول رقم (23) : توزيع المبحوثين حسب المستوى التعليمي.

النسبة	التكرار	المستوى التعليمي
1.33 %	2	ابتدائي
14.66 %	22	متوسط
38 %	57	ثانوي
46 %	69	جامعي
100 %	150	المجموع

يتضح من خلال الجدول أنه من بين 150 مبحوث فإن أكبر نسبة منهم احتلتها ذوي المستوى الجامعي بنسبة 46 % أي 69 مبحوث يليها المستوى الثانوي بنسبة 38 % أي بـ 57 مبحوث فالمستوى المتوسط بـ 22 مبحوث أي بنسبة 14.66 % أما المستوى الابتدائي فكان بمبحوثين إثنين أي أصغر نسبة بـ 1.33 % ، علما بأن فئة الشباب يحيا في فترة الاستقلال و التعليم الإجباري لذلك لم نجد أميين في مبحوثين هذه الدراسة .

الجدول رقم (24) : توزيع المبحوثين حسب النشاط الممارس.

النسبة	التكرار	النشاط الممارس
32 %	48	طالب
12 %	18	موظف بسلك التعليم
17.33 %	26	موظف بسلك الإدارة
2.66 %	4	سلك الطب
0.66 %	1	سلك المحاماة
2 %	3	السلك العسكري
14.66 %	22	تاجر
4.66 %	7	سائق حافلة نقل
2.66 %	4	سائق سيارة أجرة
4.66 %	7	عامل يومي
1.33 %	2	حرفي
5.66 %	8	دون عمل
100 %	150	المجموع

يتجلى لنا من خلال الجدول أن من مجموع 150 مبحوث هناك نسبة 32% طلبة إما جامعيين أو ثانويين . كذلك هناك موظفين بسلك التعليم بنسبة 12 % علما أنهم يمتحنون التعليم بكل أطواره و التعليم بالتكوين المهني ، أما سلك التوظيف الإداري فقد احتل نسبة 17.33 %، أما سلك الطب فكان بنسبة 2.66 % و سلك المحاماة فكان بنسبة 0.66 %، أما السلك العسكري فكان بنسبة 2% مع العلم أن المبحوثين إدارات سامين في الجيش الوطني الشعبي، أما الممتحنين للتجارة فكانت نسبتهم بـ 14.66 %، ونسبة 4.66% يمارسون مهنة سياقة حافلة النقل الجماعي ، و نسبة 2.66% سائقي سيارات أجرة ، أما العاملين اليوميين فكانت نسبتهم 4.66%، و الحرفيين بنسبة 1.33 % ، أما الغير ممارسين لأي نشاط أو عمل أو العاطلين فبنسبة 5.33 %.

فمن خلال هذا الجدول يتبين لنا هناك اختلاف و تنوع في النشاطات اليومية الممارسة من طرف المبحوثين، واختلاف التفكير والذهنيات حسب الوسط المهني الممارس كما أن أكبر نسبة احتلها الطالبة ثم موظفي الإدارة ثم التجار ثم موظفي سلك التعليم ثم تليها النشاطات الأخرى مع الاختلاف بنسبها .

الجدول رقم (25) : توزيع المبحوثين حسب ملكية السيارة.

ملكية السيارة	التكرار	النسبة
ملك	84	56%
للغير	55	36.66%
مهنية	11	7.33%
المجموع	150	100%

من خلال الجدول يتبين لنا أن 56% من مجموع المبحوثين 150 السيارة ملك لهم أما نسبة 36.66 % فهي لغيرهم لأحد الأقارب أو الأهل أو الأصدقاء ، أما بنسبة 7.33 % فالسيارة مهنية ملك للإدارة أو الهيئة التي يعمل بها أو لصاحب العمل ، فهو يستعملها لأغراض مهنية . و الملاحظ أن أكبر نسبة من المبحوثين هم ما لكون لسيارات .

الجدول رقم (26) : توزيع المبحوثين حسب السن و علاقة بارتكاب الحادث.

المجموع		35 – 30		30 – 24		24 – 18		السن ارتكاب الحادث
%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	
%43.33	65	%39.13	18	%47.61	20	%43.54	27	نعم
%56.66	85	%60.86	28	%52.38	22	%56.45	35	لا
%100	150	%100	46	%100	42	%100	62	المجموع

من خلال هذا الجدول يتضح لنا أن من بين 150 مبحوث على اختلاف أعمارهم فإن نسبة 56.66% لم يقوموا بحادث مرور أما نسبة 43.33% فقد وقع لهم حادث ، فمن بين 62 مبحوث التي تتراوح أعمارهم ما بين 18 – 24 سنة فإن 56.45% لم يقع لهم حادث أما نسبة 43.54% فقد ارتكبوا حادث مرور على الأقل ، أما الفئة الثانية التي تتراوح أعمارهم من 24 - 30 سنة و عددهم 42 مبحوث فقد أجابوا بنعم نسبة 47.61% أما الذين أجابوا بالنفي فكانت نسبتهم 52.38%، و الفئة العمرية الأخيرة التي تنحصر بين 30 – 35 سنة فكانت نسبة الإجابات 60.86% بعدم ارتكاب حادث أما 39.13% فقد قاموا بحادث .

و من خلال هذا نستنتج أن الفئة العمرية التي ترتكب أكبر نسبة من الحوادث هي الفئة العمرية ما بين 24 – 30 و هذه الفترة من العمر تكون أكثر الفترات التي يحس بها الفرد بقيمة النضوج و الثقة الزائدة بالنفس فهي أوج مرحلة الشباب أما أكبر نسبة التي لا تقم بالحادث فكانت للفئة العمرية 30 – 35 و هي الفترة العمرية المتأخرة من مرحلة الشباب و اكتمال النضج و الإحساس بالمسؤولية تجاه النفس و الآخرين و اتخاذ الحيطة و الحذر و زيادة الوعي و الفطنة .

الجدول رقم (27) : توزيع المبحوثين حسب السن و الأقدمية (الخبرة) في السياقة و ارتكاب حادث المرور .

المجموع العام		المجموع				35 - 30				30 - 14				24-18				السن الخبرة في السياقة
		لم يرتكب		ارتكب حادث		لم يرتكب		ارتكب حادث		لم يرتكب		ارتكب حادث		لم يرتكب		ارتكب حادث		
%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	
46	69	51.76	44	38.46	25	14.28	4	5.55	1	45.45	10	30	6	85.71	30	66.66	18	4 < 0
26	39	23.52	20	29.23	19	25	7	5.55	1	36.36	8	45	9	14.28	5	33.33	9	8 < 4
14.66	22	11.76	10	18.46	12	21.42	6	38.88	7	18.18	4	25	5	-	-	-	-	12 < 8
7.33	11	8.23	7	6.15	4	25	7	22.22	4	-	-	-	-	-	-	-	-	16 < 12
6	9	4.70	4	7.69	5	14.28	4	27.77	5	-	-	-	-	-	-	-	-	+ 16
100	150	100	85	100	65	100	28	100	18	100	22	100	20	100	35	100	27	المجموع

يوضح الجدول أنه من بين 150 مبحوث فإنه قد وضح سلفاً خبرتهم في السياقة أما من خلال ارتكاب الحوادث فإن هناك 65 مبحوث ارتكبوا حوادث مرور مختلفة بنسبة 38.46% تقل خبرتهم عن 4 سنوات و نسبة 29.25% تتراوح ما بين 4 < 8 سنوات ، أما نسبة 18.46 % فخبرتهم ما بين 8 < 12 سنة و نسبة 6.15% خبرتهم ما بين 12 < 16 سنة أما من تزيد خبرته عن 16 سنة فبنسبة 7.69 % . أما 85 مبحوث فلم يرتكبوا حوادث فبنسبة 51.76% تقل خبرتهم عن 4 سنوات و نسبة 23.52% تتراوح خبرتهم ما بين 4 < 8 سنوات أما من تتراوح خبرتهم ما بين 8 < 12 سنة فبنسبة 11.76% و نسبة 8.23% فخبرتهم تتراوح ما بين 12 < 16 سنة أما نسبة 4.70% فخبرتهم تزيد عن 16 سنة . أما بالنسبة لارتكاب الحوادث حسب السن و الخبرة فإن الفئة العمرية 18 – 24 سنة احتوت على 27 مبحوث قاموا بحوادث مختلفة فنسبة 66.66% خبرتهم 0 < 4 سنوات و 33.33% خبرتهم 4 < 8 سنوات و 35 مبحوث لم يرتكبوا حوادث بنسبة 85.71% خبرتهم تقل عن 4 سنوات و 14.28% خبرتهم ما بين 4 < 8 سنوات .

أما الفئة الممتدة ما بين 24 – 30 سنة فهم 20 مبحوث قاموا بحدوث بنسبة 30 % خبرتهم ما بين 4 < 8 سنوات ونسبة 45% خبرتهم ما بين 4 < 8 سنوات و 25 % خبرتهم ما بين 8 < 12 سنة ، أما من لم يرتكب حادث في هذه الفئة العمرية فهم 22 مبحوث بنسبة 45.45 % خبرتهم تقل عن 4 سنوات و نسبة 36.36% خبرتهم تمتد ما بين 4 < 8 سنوات ونسبة 18.18 % خبرتهم ما بين 8 < 12 . أما الفئة العمرية الأخيرة الممتدة ما بين 30 – 35 سنة فهم 18 مبحوث قاموا بحدوث بنسبة 5.55 % خبرتهم تقل عن 4 سنوات ، ونفس النسبة بالنسبة للذين خبرتهم تمتد ما بين 4 < 8 و نسبة 38.88 % خبرتهم تمتد ما بين 8 < 12 سنة و نسبة 22.22 % خبرتهم تمتد ما بين 12 < 16 سنة ، أما نسبة 27.77 % فخبرتهم تزيد عن 16 سنة فما فوق . أما للمبجوثين في هذه الفئة الذين لم يرتكبوا حوادث فعددهم 28 مبحوث فنسبة 14.28 % خبرتهم ما بين 0 < 4 سنوات و نسبة 25 % خبرتهم تنحصر ما بين 4 < 8 سنوات و نسبة 21.42 % خبرتهم و أقدميتهم في السياقة تمتد ما بين 8 < 12 سنة و نسبة 25 % أقدميتهم تمتد ما بين 12 < 16 سنة و نسبة 14.28 % خبرتهم تزيد عن 16 سنة فما فوق .

و من خلال معطيات و نتائج الجدول نستنتج أنه الفئة العمرية ما بين 18 – 24 سنة و التي خبرتها في السياقة تقل عن 4 سنوات أكثر ارتكاب للحوادث و ذلك لنقص الخبرة من جهة و صغر السن و عدم النضج الكامل من جهة أخرى، فالسن و الخبرة تزيد من احتمال وقوع و ارتكاب الحوادث . فالممارسة الدائمة الممتدة عبر سنوات العمر تزيد من خبرة الفرد و إمساكه زمام الأمور . فالخبرة و السن له علاقة بارتكاب الحادث و الجدول الموالي يبين نوع الحادث المرتكب من طرف المبحوثين حسب الخبرة و السن .

جدول رقم (28): توزيع المبحوثين حسب السن و الأقدمية في السياقة و علاقته بنوع الحادث المرتكب.

المجموع العام		المجموع						35 - 30					30 - 24					24-18								
%	ك	%	معا	%	جسدي	%	مادي	%	معا	%	جسدي	%	مادي	%	معا	%	جسدي	%	مادي	%	معا	%	جسدي	%	مادي	
43.07	28	16.66	1	80	4	42.59	23	-	-	-	-	6.66	1	-	-	100	3	29.41	5	33.33	1	50	1	77.27	17	4 < 0
24.61	16	33.33	2	20	1	24.07	13	-	-	-	-	6.66	1	-	-	-	-	41.17	7	66.66	2	50	1	22.72	5	8 < 4
18.46	12	-	-	-	-	22.22	12	-	-	-	-	46.66	7	-	-	-	-	29.41	5	-	-	-	-	-	-	12 < 8
6.15	4	16.66	1	-	-	5.55	3	33.33	1	-	-	20	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16 < 12
7.69	5	33.33	2	-	-	5.55	3	66.66	2	-	-	20	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16 +
100	65	100	6	100	5	100	54	100	3	-	-	100	15	-	-	100	3	100	17	100	3	100	2	100	22	المجموع

يتضح لنا من خلال الجدول انه من بين 65 مبحوث قاموا بحوادث مرور مختلفة فإن 28 مبحوث

بنسبة 43.07 % خبرتهم في السياقة ينحصر بين 0 < 4 سنوات أما 16 مبحوث بنسبة 24.61

% تتراوح خبرتهم في السياقة ما بين 4 < 8 سنوات أما 12 مبحوث فخبرتهم ما بين 8 < 12 سنة أي

بنسبة 18.46 % و 4 مبحوثين بنسبة 6.15 % خبرتهم ما بين 12 < 16 سنة أما التي تزيد خبرتهم عن

16 سنة فهم 5 مبحوثين بنسبة 7.69 % و من مجموع الحوادث فإن هناك 54 حادث مادي نسبة

42.59 % تقل خبرتهم عن 4 سنوات و نسبة 24.07 % تتراوح خبرتهم ما بين 4 < 8 سنوات و نسبة

22.22 % تتراوح خبرتهم ما بين 8 < 12 سنة و نسبة 5.55 % خبرتهم ما بين 12 < 16 سنة و نفس

النسبة (5.55 %) للذين تزيد خبرتهم عن 16 سنة أما 5 مبحوثين فقد ارتكبوا حوادث جسدية منهم نسبة

80 % خبرتهم 0 < 4 سنوات و 20 % خبرتهم ما بين 4 < 8 سنوات، أما من ارتكبوا حوادث مادية

جسدية فإن عددهم 6 مبحوثين بنسبة 16.66 % خبرتهم ما بين 0 < 4 سنوات و نسبة 33.33 %

خبرتهم ما بين 4 < 8 سنوات أما نسبة 16.66 % فخبرتهم ما بين 12 < 16 سنة و نسبة 33.33 %

تزيد خبرتهم عن 16 سنة .

أما بالنسبة لسن المبحوثين ، فإن الذين تتراوح أعمارهم ما بين 18 – 24 سنة ، هناك 22 مبحوث قاموا

بحدوث مادي فنسبة 77.27 % خبرتهم تقل عن 4 سنوات ، أما 22.72 % فخبرتهم ما بين 4 < 8 ،

أما من قاموا بحدوث جسدي ، وهم 2 و نسبة 50 % خبرتهم ما بين 0 < 4 سنوات و 50 % خبرتهم

ما بين 4 < 8 سنوات ، و من قاموا بحدوث مادية جسدية فهم 3 مبحوثين فنسبة 33.33 % خبرتهم

تتراوح ما بين 0 < 4 سنوات و نسبة 66.66 % خبرتهم ما بين 4 < 8 سنوات .

أما الفئة العمرية المنحصرة ما بين 24 – 30 سنة فهم 17 مبحوث قاموا بحدوث مادية بنسبة 29.41 %

خبرتهم ما بين 0 < 4 سنوات و نسبة 41.17 % خبرتهم ما بين 4 < 8 سنوات ، و نسبة 29.41 %

خبرتهم ما بين 8 < 12 سنة .

أما 3 مبحوثين قاموا بحدوث جسدية بنسبة 100 % خبرتهم ما بين 0 < 4 سنة أما الفئة العمرية 30 –

35 سنة فهم 15 مبحوث قاموا بحدوث مادي فنسبة 66.66 % خبرتهم ما بين 0 < 4 سنوات و نفس

النسبة خبرتهم من 4 < 8 سنوات و 46.66 % خبرتهم تزيد عن 16 سنة ، وهذه الفئة لم تقم بحدوث

جسدية ، أما من قاموا بحدوث مادية جسدية فهم 3 مبحوثين نسبة 33.33 % خبرتهم تتحصر ما بين

12 < 16 سنة و نسبة 66.66 % خبرتهم أكثر من 16 سنة .

و نستنتج من خلال معطيات الجدول أن أكبر نسبة للحوادث المادية نجدها عن الفئة العمرية 18 – 24

سنة و كيف أن الخبرة لها دور في إكساب الفرد المهارة في السياقة و ممارسة القيادة فكلما كان السن

صغير و الخبرة قليلة كلما كان عدد الحوادث كبير ، فالمبتدئين الأكثر عرضة للحوادث خاصة من ناحية

التحكم في السيارة .

الجدول رقم (29) : توزيع المبحوثين حسب السن و الطرف الآخر في الحادث .

المجموع		35 – 30		30 – 24		24 – 18		الطرف الآخر في الحادث
		%	ك	%	ك	%	ك	
67,69	44	66,66	12	60	12	74,07	20	بسيارة
3,07	2	/	/	/	/	7,40	2	مشاة
1,53	1	/	/	/	/	3,70	1	حيوان
12,3	8	11,11	2	20	4	7,40	2	أشجار وأعمدة
4,61	3	11,11	2	5	1	/	/	سيارة وأعمدة
9,23	6	11,11	2	10	2	7,40	2	سيارة ومشاة
1,53	1	/	/	5	1	/	/	طرف آخر
100	65	100	18	100	20	100	27	المجموع

في هذا الجدول يبين الطرف الآخر في الحادث عند المبحوثين الذين قاموا بالحادث و الفئة العمرية المدروسة فنلاحظ أن من بين 65 مبحوث أجابوا بأنهم قاموا بحادث فإن نسبة 67,69 % كانت السيارة طرف آخر في الحادث أما 12,3 % كان الطرف الآخر في الحادث المرتكب أشجار وأعمدة و 9,23 % كانت الطرق الآخر سيارة ومشاة معا 4,61% كان السيارة و الأعمدة معا طرفا في الحادث ، إما المشاة والحيوان فكانا طرفا في الحادث بنسبة 1,53% وكذلك الحال بالنسبة للمجيبين بطرف آخر غير مذكور فقد كانت نسبة 1,53 % وكانت حفرة كما أن من بين 65 مبحوث هناك 27 مبحوث تتراوح أعمارهم ما بين 24-18 سنة حيث أنه 70,07 % كان الطرف الآخر في الحادث سيارة و 7,40 % كان المشاة الطرف الآخر فيها ، ونفس النسبة للحوادث التي كان الطرف الآخر بها أشجار وأعمدة أو سيارة ومشاة ونسبة 3,84% لحيوان ، وكذلك من بين المبحوثين 20 مبحوث ذوي فئة عمرية 30-24 سنة ف60 % كانت السيارة طرفا آخر في الحادث ونسبة 20 % أشجار و أعمدة ونسبة 10 % سيارة ومشاة معا ونسبة 5 % سيارة وأعمدة وكذلك نسبة 5 % طرفا آخر ، و الفئة و الأخيرة 35-30 مثلت 66,66 % السيارة طرفا آخر في الحادث ونسبة 11,11 % أشجار وأعمدة ونفس النسبة بالنسبة لسيارة وأعمدة معا وسيارة ومشاة أيضا .

فنستنتج أن أكبر نسبة عند القائمين بحادث كان الطرف الآخر فيها سيارة وأكبر نسبة نجدها عند الفئة العمرية 24-18 باعتبارهم أكثر تهور وحيوية وكذلك صعوبة التحكم في السيارات عند جميع الفئات العمرية المدروسة وكذلك بالنسبة للأشجار و الأعمدة كطرف آخر في الحادث وهذا يدل على عدم التحكم في المركبات من طرف السائقين .

2.5. تحليل بيانات الفرضية الأولى .

الجدول رقم (30): توزيع المبحوثين حسب تحصلهم على رخصة السياقة للمرة الأولى .

الحصول على الرخصة للمرة الأولى	التكرار	النسبة
نعم	115	76,66 %
لا	35	23,33 %
المجموع	150	100 %

في هذا الجدول يتبين لنا أن من بين 150 مبحوث 76,66 % تحصلوا على الرخصة للمرة الأولى بعد اجتيازهم للامتحان أما نسبة 23,33 % فإنهم تحصلوا على الرخصة بعد اجتياز المراحل الأخرى و الجدول الموالي سيبين في أي مرحلة رسب الممتحن .

الجدول رقم (31): المرحلة التي رسب فيها الممتحن .

المراحل	التكرار	النسبة
المرحلة الأولى	8	22,85 %
المرحلة الثانية	13	37,14 %
المرحلة الثالثة	14	40 %
المجموع	35	100 %

يبين الجدول في أي مرحلة رسب الممتحن مع العلم أن المرحلة الأولى هي مرحلة قانون المرور و المرحلة الثانية مرحلة الإشارات و المرحلة الثالثة مرحلة السياقة ، فأكبر نسبة عند المجيبين نجدها عند اجتياز المرحلة الثالثة التي تمثل نسبة 40% حيث يعتبرها المبحوثين أصعب مرحلة فهي آخر مرحلة التكوين ، مرحلة السياقة وتطبيق الجوانب النظرية ميدانيا أما الراسبين في المرحلة الثانية فيمثلون نسبة 37,14 % علما أنها تمثل مرحلة تعلم الإشارات أما مرحلة تعلم القانون فقد مثل فيها الراسبون نسبة 22,85 %

ومن خلال ذلك نستنتج أن أصعب مرحلة هي المرحلة الأخيرة وهي مرحلة النزول إلى الطريق و التحكم في السيارة ، فهي مرحلة السياقة وقيادة المركبة

الجدول رقم (32) : توزيع المبحوثين حسب سياقتهم السيارة قبل الحصول على الرخصة و السن .

المجموع		35 – 30		30– 24		24– 18		السن السياقة قبل الرخصة
%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	
78	117	80,43	37	69,04	29	82,25	51	نعم
22	33	19,56	9	30,95	13	17,74	11	لا
100	150	100	46	100	42	100	62	المجموع

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه أن من بين 150 مبحوث فإن نسبة 78% قد قاموا بسيارة التدريب والتدرب على القيادة قبل الحصول على الرخصة ونسبة 22% لم يفعلوا ذلك وأن أكبر نسبة نجدها عند الفئة 24-18 حيث من بين 62 مبحوث هناك 82,25% ساقوا السيارة قبل الحصول على الرخصة 17,74% لم يقوموا بعملية السياقة أما الفئة العمرية 30-24 فإن 69,04% قاموا بالسياقة و 30,95% لم يقوموا بها و الفئة الأخيرة 35-30 فإن 80,43% قاموا بالسياقة أما 19,56% لم يقوموا بذلك ، ومن خلال هذا الجدول نرى أن أكبر نسبة قاموا بقيادة السيارة قبل الحصول على رخصة السياقة. أما حسب الفئات العمرية التي لم تسق السيارة قبل الحصول على الرخصة هي الفئة 30-24 وأكبر نسبة من سياقة السيارة قبل الحصول على الرخصة هي عند الفئة 24-18 .

فنستنتج أن جل المبحوثين قاموا بالسياقة قبل حصولهم على الرخصة .

وسنرى في الجدول الموالي الشخص الذي قام بتدريب المبحوثين قبل التوجه إلى امتحان السياقة

الجدول رقم (33) : توزيع المبحوثين حسب الشخص القائم على التدريب قبل التوجه لامتحان الرخصة وعلاقته بارتكاب الحوادث .

المجموع		لم يتم بحادث		قام بحادث		الحادث القائم بالتدريب
%	ك	%	ك	%	ك	
32,47	38	38,70	24	25,45	14	الأب
25,64	30	24,19	15	27,27	15	الأخ
28,20	33	19,35	12	38,18	21	الرفيق
3,41	4	4,83	3	1,81	1	لوحده
10,25	12	12,90	8	7,27	4	شخص آخر
100	117	100	62	100	55	المجموع

من خلال الجدول هذا يتبين لنا ،أنه من بين 117 مبحوث أجابوا لأنهم قاموا بسياسة السيارة قبل الحصول على الرخصة فإن نسبة 32,47 % قام بتدريبهم الأب ونسبة 25,64 % قام بتدريبهم الأخ ونسبة 28,20 % الرفيق ونسبة 3,41 % قد تدربوا بنفسهم دون مساعدة الآخرين أما نسبة 10,25 % فقد قام بتدريبهم شخص آخر ،كالزوج أو أحد الأقارب أو أحد الجيران .

وأما فيما يخص ارتكابهم للحوادث فإن نسبة 38,70 % لم يرتكبوا حادث بمقابل نسبة 25,45 % قام بحادث والأب كان مدربهم قبل التوجه للتكوين ،أما من قام الأخ بذلك فإن نسبة 24,19 % لم يقوموا بحادث أم نسبة 27,27 % قاموا بحادث ، ونسبة 38,18 % ارتكبوا حادث ونسبة 19,35 % لم يفعلوا وهؤلاء قام الرفيق بعملية التدريب ،أما من قام بممارسة السياقة وحده فإن نسبة 1,81 % قاموا بحادث أم 4,83 % لم يفعلوا ومن قام شخص آخر بتدريبهم فإن 12,90 % لم يرتكبوا حادث أما نسبة 7,27 % قاموا بالحادث .

ونستنتج أن أكبر نسبة من المستجوبين أشرف على تدريبهم الأب وأكبر نسبة لم ترتكب الحادث هذه الفئة . أما أكبر نسبة عند مرتكبي الحوادث نجدها من أشرف على تدريبهم الرفيق وبما أننا ندرس فئة الشباب فالأكيد أن الصديق أو الرفيق المشرف على التدريب يكون من نفس السن إذن فهو شاب يفتقر إلى الخبرة و الرأي السديد بعكس الأب فهو ذو خبرة ويمد ابنه بنصائح قيمة ورشيده .

الجدول رقم (34) : توزيع المبحوثين بناء على طريقة حصولهم على الرخصة وعلاقته بارتكاب الحادث

المجموع		لم يرقم بحادث		قام بحادث		ارتكاب حادث استعمال الوساطة
%	ك	%	ك	%	ك	
9,33	14	8,23	7	10,76	7	نعم
90	135	91,76	78	87,69	57	لا
0,66	1	/	/	1,53	1	دون إجابة
100	150	100	85	100	65	المجموع

من خلا الجدول نلاحظ أنه من بين 150 مبحوث فإن نسبة 9,33 % استعملوا الوساطة في الحصول على الرخصة ونسبة 90% لم يستعملوا هذه الطريقة أما 0,66 % فلم يدلوا بإجاباتهم .

ومن بين هؤلاء الذين استعملوا الوساطة فإن نسبة 10,76 % قاموا بحوادث مرور أم نسبة 8,23 % لم يقوموا بحوادث، في حين الفئة التي لم تستعمل الوساطة فإن نسبة 91,76 % لم يقوموا بحوادث أما نسبة 87,69 % قاموا بحوادث و 1,53 % لم يدلوا بإجاباتهم .

ومن خلال ذلك نستنتج أن ليس الوساطة السبب الوحيد في ارتكاب الحوادث بل أن هناك أشخاص لم يحصلوا على الرخصة بالوساطة لكنهم ارتكبوا حوادث مرور .

الجدول رقم (35) : توزيع المبحوثين حسب المستوى التعليمي وعلاقته بنوعية أسئلة التكوين للسياقة.

المجموع		جامعي		ثانوي		متوسط		ابتدائي		المستوى التعليمي
%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	
21,33	32	21,73	15	22,80	13	18,18	4	-	-	الأسئلة سهلة
12	18	14,49	10	5,26	3	18,18	4	50	1	صعبة
66,66	100	63,76	44	71,92	41	63,63	14	50	1	متوسطة
100	150	100	69	100	57	100	22	100	2	المجموع

يبين الجدول أن من بين 150 مبحوث فإن نسبة 66,66% اعتبروا أسئلة التكوين متوسطة على العموم أما نسبة 21% فاعتبروها سهلة ونسبة 12% اعتبروا الأسئلة صعبة ، مع العلم أن هناك اختلاف في المستوى التعليمي للمبحوثين فذوي المستوى الجامعي وهم 69 مبحوث اعتبر منهم نسبة 63,76% الأسئلة متوسطة في حين نسبة 21,73% الأسئلة سهلة ونسبة 14,49% أقرروا أن الأسئلة صعبة . و57 مبحوث ذوي مستوى ثانوي أقرروا نسبة 71,92% منهم أن الأسئلة كانت متوسطة أما نسبة 22,80% فاعتبروا الأسئلة سهلة في حين نسبة 5,26% أجابوا أن الأسئلة كانت صعبة أم ذوي المستوى المتوسط وهم 22 مبحوث فنسبة 63,63% اعتبروا الأسئلة متوسطة أما نسبة 18,18% اعتبروا الأسئلة صعبة ونفس النسبة اعتبروها سهلة أي بنسبة 18,18% . وعند المبحوثين ذوي المستوى الابتدائي فإن 50% اعتبروا الأسئلة صعبة و50% اعتبروا الأسئلة متوسطة .

ومن خلال ذلك نستنتج معظم المبحوثين اعتبروا الأسئلة متوسطة على العموم باعتبارهم ذوي مستوى لا بأس به من التعليم، فالمستوى التعليمي يلعب دورا هاما في عملية التكوين و الفهم لدى المتكويين .

الجدول رقم (36) : توزيع المبحوثين حسب تكيفهم مع المؤطر و تفاعلهم معه أثناء التكوين.

التكيف مع المؤطر	التكرار	النسبة
دائما	64	42.66%
أحيانا	65	43.33%
نادرا	17	11.33%
دون إجابة	4	2.66%
المجموع	150	100%

يبين الجدول أنه من بين 150 مبحوث فإن نسبة 42.66 % كان تكيفهم دائما مع المؤطر القائم بالتكوين ، أما نسبة 43.33% فأجابوا أحيانا و نسبة 33.11% نادرا ما كانوا يتكيفون مع المؤطر أما نسبة 2.66% فلم يدلوا بإيجابيتهم . و من خلال الإجابات نستنتج أن التكيف مع المؤطر يكون أحيانا أي هناك بعض العقبات التي تحول دون ذلك رغم أن هناك تقارب بين نسبة التكيف الدائم و التكيف أحيانا . و سيبين الجدول الموالي مدى رضا المبحوثين عن نوعية التكوين التي قدمت لهم من طرف المدارس المكلفة بذلك .

الجدول (37) : توزيع المبحوثين حسب رضاهم عن نوعية التكوين .

الرضى عن التكوين	التكرار	النسبة
نعم	94	62.66 %
لا	55	36.33 %
دون إجابة	1	0.66 %
المجموع	150	100 %

نلاحظ من خلال الجدول أن من مجموع 150 مبحوث فإن نسبة 62.66 % رضوان عن نوعية التكوين المقدم من طرف مدارس تعليم السياقة و نسبة 36.33 % غير راضين أما نسبة 0.66 % قلم يجيبوا ، و من خلال ذلك نستنتج أن معظم المبحوثين راضين عن التكوين و في الجدول الموالي سيبين تناسق الجانب النظري و التطبيقي في عملية التكوين و علاقة بالمستوى التعليمي للمبحوث .

الجدول رقم (38) : جدول يبين علاقة تناسق الجانب النظري و التطبيقي في التكوين و المستوى التعليمي للمترشح .

المستوى التعليمي التكوين	ابتدائي		متوسط		ثانوي		جامعي		المجموع	
	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%
متناسق	2	100	10	45.45	44	77.19	34	49.27	90	60
غير متناسق	-	-	11	50	13	22.80	32	46.37	56	37.33
دون إجابة	-	-	1	4.54	-	-	3	4.34	4	2.66
المجموع	2	100	22	100	57	100	69	100	150	100

يتضح من خلال الجدول أنه من بين 150 مبحوث هناك نسبة 60% اعتبروا التكوين كان متناسق بجانبه النظري و التطبيقي ، أما نسبة 37 % فاعتبروه غير متناسق و نسبة 2.66 % لم يجيبوا عن السؤال .

و مع اختلاف المستوى التعليمي للمبحوثين فإن من بين 69 جامعي هناك نسبة 49.27% اعتبروا التكوين متناسق أما 46.37% فاعتبروه غير متناسق في حين نسبة 4.34% لم يجيبوا عن السؤال . أما أصحاب المستوى الثانوي فإن نسبة 77.19% أقرروا أن التكوين النظري و التطبيقي كان متناسق أما نسبة 22.80% فاعتبروه غير متناسق و المبحوثين ذوي المستوى المتوسط اعتبرت نسبة 45.45% التكوين متناسق أما نسبة 50% فاعتبروه غير متناسق و نسبة 4.54% التكوين متناسق أما نسبة 50% فاعتبروه غير متناسق و نسبة 4.54% فلم يجيبوا عن السؤال أما المبحوثين ذوي المستوى الابتدائي فإن نسبة 100% اعتبروا الجانب النظري و التطبيقي متناسق .

و من خلال ذلك يتراءى لنا أن اختلفت الآراء و الأجوبة حول تناسق التكوين النظري و التطبيقي ، على حسب اختلاف المستوى التعليمي و لا ننسى كذلك حسب مدارس التكوين التي تقوم بهذا العمل .
الجدول رقم (39) : يبين النجاح في الامتحان و كفايته لقيادة السيارة .

النسبة	التكرار	النجاح و قيادة السيارة
26 %	39	نعم
72 %	108	لا
2 %	3	دون إجابة
100 %	150	المجموع

يبين الجدول أنه من بين المبحوثين 150 فإن نسبة 26% يعتبرون أن النجاح في الامتحان كاف لقيادة السيارة ، بما أن النجاح يعني الحصول على الرخصة أما نسبة 72% فإنهم يعتبرون النجاح في الامتحان غير كاف بل لابد من الخبرة أما 2% فلم يجيبوا عن السؤال و من خلال هذا نستنتج أن الحصول على الرخصة لا يعني القدرة على التحكم في المركبة بل لابد من الممارسة الدائمة لاكتساب الخبرة و المهارة ، فالرخصة لا تعني أبدا الكفاءة و القدرة على السياقة الجيدة فالممارسة اليومية هي التي تتيح للسائق اكتساب القدرة على سياقة المركبة بشكل جيد و متمكن.
الجدول (40) : أسباب الرسوب في امتحان السياقة حسب المبحوثين.

النسبة	ك	أسباب الرسوب
4.62 %	11	تحيز القائم بالامتحان
19.32 %	46	صعوبة التكيف مع السيارة
3.78 %	9	صعوبة الامتحان
12.60 %	30	زيادة الثقة بالنفس
9.66 %	23	سوء تنظيم الامتحان
6.72 %	16	نقص كفاءة المؤطر
31.93 %	76	نقص ساعات السياقة
5.88 %	14	طريقة إجراء الامتحان
5.46 %	13	دون إجابة
100 %	238	المجموع

ملاحظة : المجموع 238 لا يعبر عن العدد الإجمالي للمبحوثين بل هي عدد الإجابات المتحصل عليها كما أن بعض الإجابات متكررة .

فمن بين 150 مبحوث هناك أكبر نسبة بـ 31.93% إجابة تقر أن سبب الرسوب في امتحان السياقة ، هو نقص ساعات السياقة ، و نسبة 19.32% يعتبرون صعوبة التكيف مع السيارة سببا في الرسوب ، أما نسبة 12.60% من مجموع المبحوثين فاعتبروا أن السبب في الرسوب زيادة الثقة بالنفس ، في حين نسبة 9.33% من مجموع الإجابات يرجعون السبب إلى سوء تنظيم الامتحان و نسبة 5.88% إلى طريقة إجراء الامتحان و نسبة 4.62% إلى تحيز القائم بالامتحان ، في حين نسبة 3.78% إلى صعوبة الامتحان في حد ذاته ، أما نسبة 5.46% فلم يدلوا بإجاباتهم .

و من خلال ذلك نستنتج أن السبب في الرسوب في امتحان السياقة هو نقص ساعات السياقة أي الممارسة و التدريب هو السبب في الرسوب ، و ذلك بسبب نقص الوسائل و كثرة المترشحين ، مما يستدعي إلى تخصيص أوقات قصيرة لممارسة السياقة ، مما يخلق نوع من عدم التكيف مع السيارة و صعوبة التحكم بها .

الجدول (41) : توزيع المبحوثين حسب موقفهم من قيام مدارس تعليم السياقة بدورها التكويني .

قيام مدارس السياقة بالدور التكويني	التكرار	النسبة
نعم	45	30%
لا	104	69.33%
دون إجابة	1	0.66%
المجموع	150	100%

يتضح من خلال الجدول أنه من بين 150 مبحوث فإن 104 مبحوث يعتبرون أن مدارس تعليم السياقة لا تقوم بدورها التكويني أي بنسبة 69.33% في حين أن 45 مبحوث أي بنسبة 30% يعتبرونها تقوم بالدور التكويني أما نسبة 0.66% فلم يدلوا بإجاباتهم. و من خلال ذلك نستنتج أن المدارس المتخصصة في تعليم السياقة لا تقوم بدورها التكويني لأنها أصبحت تهتم بالجانب المادي أي المال فقط دون مراعاة المادة المقدمة للمترشح ، بل تهتم فقط بما تكسبه أي المهم الكم و ليس النوع . و المال فقط . و سيبين الجدول الموالي مبررات موقف الذي يرى أن مدارس التكوين لا تقوم بدورها التعليمي السليم .

الجدول رقم (42) : مبررات الموقف الذي يرى أن مدارس تعليم السياقة لا تقوم بالدور التكويني .

مبررات الموقف المعارض	التكرار	النسبة
نقص كفاءة المؤطر	29	27.88 %
الاهتمام بالجانب المادي	27	25.96 %
نقص ساعات التكويني	24	23.07 %
منح الرخص بالوساطة	12	11.53 %
نقص الإمكانيات الوسائل المادية المتاحة للتكوين	12	11.53 %
المجموع	104	100 %

من خلال هذا الجدول نرى أن من بين المجيبين 104 الذين يعتبرون أن مدارس التكوين للسياسة لا تقوم بدورها التكويني فإنهم يرجعون السبب إلى عدة عوامل و 29 مبحوث أي نسبة 27.88 % يرى أن نقص كفاءة المؤطر يرجع السبب في ذلك أما 27 مبحوث أي نسبة 25.96% يرجعون إلى أن مدارس تعليم السياقة أصبحت تهتم بالجانب المادي أي المال فقط

أما 24 مبحوث أي بنسبة 23.07 % يرجع إلى نقص ساعات التكوين و السياقة و 12 مبحوث أي بنسبة 11.53 % لأن مثل هذه المدارس تمنح الرخص بالوساطة و عدم مراعاة الضمير المهني أما 12 مبحوث آخر أي بنسبة 11.53 % فيرى أن نقص الإمكانيات و الوسائل المادية المتاحة للتكوين كقدم السيارات و العربات و عدم إدخال وسائل جديدة متطورة في التكوين يحول دون تقديم دروس جيدة للمترشح .

و من خلال ذلك نستنتج أن مدارس التكوين لا تحتوي على كفاءات و لا على وسائل مادية كما أنها تهتم بالمال فقط. مما يدل على ضعف التكوين و التأطير ، كما أن المترشح لا يمكنه أن يتكون تكوين صحيح

3.5. تحليل بيانات الفرضية الثانية :

الجدول رقم (43) : توزيع المبحوثين حسب توجههم إلى ندوات التوعية الخاصة بحوادث المرور و علاقته بالمستوى التعليمي .

المستوى التعليمي التوجه للندوات	ابتدائي		متوسط		ثانوي		جامعي		المجموع	
	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%
نعم	-	-	2	9.09	5	8.77	9	13.04	16	10.66
لا	2	100	19	86.36	51	89.47	59	85.5	131	87.33
دون إجابة	-	-	1	4.54	1	1.75	1	1.44	3	2
المجموع	2	100	22	100	57	100	69	100	150	100

من خلال الجدول يتضح لنا أن من بين 150 مبحوث فإن 131 مبحوث أي بنسبة 87.33% لا يتجهون إلى ندوات التوعية حول حوادث المرور في حين 16 مبحوث فقط يتجهون إلى مثل هذه الندوات أي بنسبة 10.66% أما 2% فلم يدلوا بإجاباتهم و أكبر نسبة للذين يتوجهون إلى الندوات نجدها عند الجامعين بنسبة 13.04% تليها نسبة 9.09% عند ذوي المستوى المتوسط و 8.77% عند ذوي المستوى الثانوي . أما الذين أجابوا بعدم التوجه للندوات فأكبر نسبة عند ذوي المستوى الابتدائي بنسبة 100% ثم تليها نسبة 89.47% عند ذوي المستوى الثانوي ثم 86.36% ذوي المستوى المتوسط ، ثم نسبة 85.5% ذوي المستوى الجامعي .

و نستنتج أن العدد الأكبر و النسبة الكبيرة عند المبحوثين لا يتوجهون إلى ندوات التوعية على اختلاف مستوياتهم التعليمي و في الجدول التالي سنرى مبررات هؤلاء .

الجدول رقم (44) : مبررات و أسباب عدم توجه المبحوثين إلى ندوات التوعية الخاصة بمخاطر المرور

النسبة	التكرار	أسباب عدم التوجه إلى ندوات التوعية
34.35%	45	ضيق الوقت
29.007%	38	قليلة أو منعدمة
19.08%	25	الجهل بأماكن الندوات لنقص الإعلام
9.16%	12	إقامتها في المدن الكبرى
8.39%	11	عدم الحاجة إليها
100%	131	المجموع

يتضح من الجدول أنه من بين 131 مبحوث أجابوا بعدم التوجه إلى ندوات التوعية الخاصة بمخاطر حوادث المرور، فإن 45 مبحوث إن نسبة 34.35% أرجع الأسباب لضيق الوقت أما 38 مبحوث أي نسبة 29.007% فيرجع السبب لقلّة هذه الندوات و انعدامها في العديد من الأحيان ، أما 25 مبحوث أي نسبة 19.08% فهم يجهلون بأماكن مثل هذه الندوات لإقامتها في المدن الكبرى من البلاد، أما 11 مبحوث أي نسبة 8.39% فيدعون أنهم ليسوا بحاجة إلى ندوات للتوعية من مخاطر الطريق .

و من خلال ذلك فإننا نستنتج أن مبررات المبحوثين تدل على أن الندوات إما تقام في أوقات غير مناسبة و أماكن غير مناسبة و نقص العامل الإعلامي إن وجدت مما يستدعي إلى عدم الاهتمام بها أو الجهل بها تماما . و كذلك استغناء البعض عنها تماما بحجة عدم الحاجة إلى مثل هذه الندوات رغم أهميتها و دور في ترسيخ ثقافة الأمن المروري في الطريق عند السائقين و حتى الراجلين .

الجدول رقم (45) : توزيع المبحوثين حول رأيهم في دور وسائل الإعلام في التوعية من مخاطر حوادث المرور .

النسبة	التكرار	قيام وسائل الإعلام بالدور التربوي
44.66%	67	نعم
52.66%	79	لا
2.66%	4	دون إجابة
100%	150	المجموع

يبين الجدول رقم (27) أنه من بين 150 مبحوث فإن 79 مبحوث بنسبة 52.66% يرون أن وسائل الإعلام لا تقوم بالدور التوعوي أما 67 مبحوث أي بنسبة 44.66% تقرر أن الوسائل تقوم بالدور التوعوي أما 2.66% لم يجيبوا عن السؤال .

و من خلال ذلك يتضح و نستنتج أن وسائل الإعلام مقصرة في هذا المجال و هو مجال التوعية بل تهتم فقط بطرح الأمر سطحيا دون التعرض إلى الأسباب ، و مخاطر هذه الظاهرة و عدم تخصيص حصص و برامج تزيد من التوعية و التحسيس ، و من مخاطر هذه المعضلة الخطيرة ، عبر جميع الوسائل المرتبة المسموعة و المكتوبة و حتى الإشهارية و هناك نقص كبير في القيام بالدور التوعوي .

الجدول رقم (46) : توزيع المبحوثين حسب تتبع الحصص التي تحت على السلامة المرورية .

النسبة	التكرار	متابعة الحصص
10.66%	16	دائما
74%	111	أحيانا
14.66%	22	أبدا
0.66%	1	دون إجابة
100%	150	المجموع

الجدول يبين أنه من بين 150 مبحوث فإن 111 مبحوث أي نسبة 74% يقومون بتتبع الحصص الخاصة بالسلامة المرورية أحيانا أما نسبة 14.66% من مجموع المبحوثين أي 22 مبحوث فهم لا يتبعونها تماما أما 16 مبحوث أي نسبة 10.66% فهم دائمي المتابعة لمثل هذه الحصص أما نسبة 0.66% فلم يجيبوا على السؤال .

و من خلال الإجابات نستنتج أن عدد المتتبعين للحصص بصفة دائمة فهو نسبة قليلة ، مع العلم أنها تعددت القنوات و اختيارات المتابعة سواء على التلفزيون أو الراديو لذلك فالشباب يتجه نحو البرامج الخفيفة و الشبابية التي أصبحت تغزو القنوات و عدم الاهتمام بالبرامج التوعوية و التحسيسية .

الجدول رقم (47) : رأي المبحوثين في مدى كفاية الحصص الخاصة بالتوعية.

النسبة	التكرار	كفاية الحصص الخاصة بالتوعية
14.66%	22	نعم
82.66%	124	لا
2.66%	4	دون إجابة
100%	150	المجموع

الجدول يوضح أن من بين 150 مبحوث فإن 124 أي بنسبة 82.66% يرون أن الحصص المخصصة للتوعية المرورية غير كافية في حين 22 مبحوث أي نسبة 14.66% يرون أن الحصص كافية و 4 مبحوثين أي نسبة 2.66% لم يجيبوا عن السؤال .

و نستنتج أن الحصص غير كافية فمعظمها إما أسبوعية أو قصيرة المدة ، مما يقلل من الدور التوعوي و التحسيس ، مع العلم أن التكرار و التكتيف يزيد من الاهتمام بالموضوع المناقش في مثل هذه الحصص فهي جد ناقصة و قليلة .

الجدول (48) : توزيع المبحوثين حول رأيهم في توقيت الحصص التي تبث الخاصة بالتوعية المرورية

النسبة	التكرار	مناسبة التوقيت
24%	36	نعم
74.66%	112	لا
1.33%	2	دون إجابة
100%	150	المجموع

يوضح الجدول هذا انه من بين 150 مبحوث أنه 112 مبحوث أي بنسبة 74.66% يرون أن توقيت الحصص التي تبثها وسائل الإعلام غير مناسب في حين أن 36 مبحوث أي نسبة 24% يرون أنه توقيت مناسب و (2) مبحوثين أي نسبة 1.33% لم يجيبوا عن السؤال و من خلال الجدول نستنتج أن نسبة كبيرة ترى أن التوقيت غير مناسب باعتبار المبحوثين إما عاملين أو طلبة ، مع العلم أن الحصص قد تبث صباحا و أحيانا مساء غير أن معظم المبحوثين يعتبرون التوقيت غير مناسب و في الجدول الموالي سنرى اقتراحات المبحوثين الذي أجابوا بعدم ملائمة التوقيت .

الجدول (49) : إقتراحات المبحوثين الذين يرون بعدم ملائمة وقت بث الحصص .

الاقتراحات	التكرار	النسبة
قبل أو بعد النشرة الرئيسية	63	56.25%
يوميًا	24	21.42%
أيام العطل الأسبوعية	16	14.28%
قبل البرامج المهمة	6	5.35%
صباحًا	3	2.67%
المجموع	112	100%

يبين الجدول اقتراحات المبحوثين بعدم ملائمة توقيت الحصص التي تحت على السلامة المرورية، فمن بين 112 مبحوث اقترح 63 مبحوث أي نسبة 56.25% بث مثل هذه قبل أو بعد النشرة الرئيسية عبر التلفزيون ، أما 24 مبحوث أي نسبة 21.42% فقد اقترحوا أن تبث الحصص يوميًا ، و 16 مبحوث قد اقترحوا أيام العطل الأسبوعية كيوم و توقيت مناسب أي بنسبة 14.28% أما 6 مبحوثين بنسبة 5.35% فاقترحوا أن تكون الحصص قبل البرامج المهمة ذات الشعبية الكبيرة أما 3 مبحوثين أي نسبة 2.67% فاقترحوا أن تبث الحصص فترة الصباح

و من خلال ذلك نستنتج أن معظم المبحوثين أو نسبة كبيرة منهم اقترحوا أن يكون البث قبل النشرة الرئيسية وقت تجمع العائلة حول التلفزيون، علما أنني لم أحدد إن كان الحصص في التلفزة أو الإذاعة غير أن الاقتراحات انصبت معظمها حول الحصص التلفزيونية لماله من تأثير على الجماهير بما أن هذه الوسيلة الإعلامية أصبحت تستقطب معظم الأفراد نحوها . و هذا الوقت جد مناسب بالنسبة لهم ، مع اقتراح التكرار و التكتيف لتكون يوميًا أو تكون بانتظام ليكون لها تأثير على المتتبع .

الجدول (50) : توزيع المبحوثين حسب نوعية الأفلام التي تبثها وسائل الإعلام إن كانت تحت على التهور و المجازفة و علاقتها بالسن .

السن الأفلام تحت على المجازفة	18 – 24		24 – 30		30 – 35		المجموع	
	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%
نعم	45	72.58	29	69.04	31	67.39	105	70
لا	17	27.41	12	28.57	14	30.43	43	28.66
دون إجابة	-	-	1	2.38	1	2.17	2	1.33
المجموع	62	100	42	100	46	46	150	100

يبين الجدول أنه من بين 150 مبحوث هناك 105 مبحوث أي بنسبة 70% أجابوا أن نوعية الأفلام التي تبثها وسائل الإعلام ، تحت على التهور و المجازفة و السرعة و 43 مبحوث أي نسبة 28.66% أجابوا بالنفي أما 1.33% فلم يجيبوا عن السؤال .

و أكبر نسبة أجابت بالإيجاب نجدها عند الفئة العمرية بين 18 – 24 سنة حيث من بين 62 مبحوث هناك نسبة 72.58% أجابوا بنعم أما 27.41% فأجابوا بـ لا أما الفئة العمرية 24 – 30 و المتمثل في 42 مبحوث فإن نسبة 69.04% أجابوا بنعم أما نسبة 28.57% فأجابوا بـ لا أما مبحوث واحد بنسبة 2.38% فلم يجب عن السؤال و الفئة العمرية الأخيرة المنحصرة ما بين 30 – 35 سنة المتمثلة في 46 مبحوث فبنسبة 67.39% قرروا أن نوعية الأفلام تحث على السرعة و المجازفة أما 14 مبحوث بنسبة 30.43% فأجابوا أن نوعية الأفلام لا تحث على ذلك و مبحوث واحد بنسبة 2% لم تجب عن السؤال .

و من ذلك نستنتج أن كل الفئات العمرية المنحصرة في مرحلة الشباب على دراية أن نوعية الأفلام تحث على السرعة و التهور و المجازفة و تعلم أن هذا النوع من الأفلام خطيرة ، خاصة و أن بعض الشباب يحاول التقليد و محاكاة أبطال السينما و التلفزيون و التصرف مثلهم حتى و إن كان الأمر مغامرة و مجازفة خطيرة .

الجدول رقم (51) : توزيع المبحوثين حسب الوسيلة التي يرون أنها لا بد أن تقوم بالدور التوعوي و علاقة ذلك بالمستوى التعليمي للمبحوث .

المجموع	جامعي		ثانوي		متوسط		ابتدائي		المستوى التعليمي	
	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%		
46	69	36.23	25	59.64	34	36.36	8	100	2	الوسائل التلفزة
9.33	14	10.14	7	12.28	7	-	-	-	-	الإذاعة
7.33	11	8.69	6	5.26	3	9.09	2	-	-	الجرائد
0.66	1	1.44	1	-	-	-	-	-	-	المجلات
13.33	20	18.84	13	5.26	3	18.18	4	-	-	الإذاعة و التلفزة معا
8	12	10.14	7	3.50	2	13.63	3	-	-	التلفزة و الجرائد معا
2	3	1.44	1	3.50	2	-	-	-	-	الإذاعة و الجرائد معا
10.66	16	10.14	7	8.77	5	18.18	4	-	-	كل الوسائل
2.66	4	2.89	2	1.75	1	4.54	1	-	-	دون إجابة
100	150	100	69	100	57	100	22	100	2	المجموع

بل حتى الإجابات التي أقرت بتفحص السيارة أحيانا فتدل على اللامبالاة و الاستهزاء و عدم الاهتمام بتصرف و سلوك حضاري و عقلائي وقائي ، فحتى عند ذوي المستوى العالي من التعليم نجدهم غير مكترئين لبعض السلوكات التي قد تحول دون وقوعهم في مخاطر الطريق .

يتضح لنا من خلال الجدول أن من بين 150 مبحوث ، فإن أكبر نسبة نجدها ترى أن الوسيلة التي لا بد أن تقوم بالدور التوعوي من مخاطر حوادث المرور هي التلفزيون بنسبة 46% و النسبة الثانية نجدها عند الرأي الذي يرى أن الإذاعة و التلفزيون معا لهم الدور في التوعية من حوادث المرور بنسبة 13.33% أما النسبة الثالثة نجدها عند المبحوثين الذين يعتبرون كل الوسائل المقترحة لها الدور في التوعية بنسبة 10.66% أما الإذاعة فكانت بنسبة 9.33% و التلفزة و الجرائد معا بنسبة 8% و الجرائد بنسبة 7.33% أما من اقترح الإذاعة و الجرائد معا فكان بنسبة 2% أما أضعف نسبة كانت 0.66% التي اقترحت المجلات و نسبة 2.66% لم يجيبوا على السؤال .

و بالنسبة للإجابات حسب المستوى التعليمي فإن المستوى الابتدائي كانت 100% إجابتهم تنصب حول التلفزيون أما المستوى المتوسط فإن نسبة 36.36% أقرروا أن التلفزيون هو الوسيلة المناسبة للتوعية من حوادث المرور أما نسبة 18.18% كانت إجابتهم ينصب على الإذاعة و التلفزيون معا و نفس النسبة أجابت على كل الوسائل المقترحة و دورها معا للتوعية من حوادث المرور ، أما نسبة 13.63% فأقرت التلفزة و الجرائد معا ، أما الجرائد فكانت عند هذه الفئة بنسبة 9.09% و نسبة 4.54% لم يجيبوا على السؤال .

أما ذوي المستوى الثانوي فكانت أكبر نسبة عندها نجدها على اقتراح التلفزيون بنسبة 59.64% ، أما الإذاعة بنسبة 12.28% تليها كل الوسائل بنسبة 8.77% ثم الجرائد بنسبة 5.2% و نفس النسبة للإذاعة و التلفزيون معا ، أما التلفزة و الجرائد معا وكذلك الإذاعة و الجرائد معا فكانا بنفس النسبة بـ 3.50% و نسبة 1.75% لم يجيبوا على السؤال .

أما بالنسبة لذوي المستوى الجامعي فكانت إجابتهم كالأتي أكبر نسبة نجدها ترى أن التلفزيون هي الوسيلة الناجعة للتوعية من الظاهرة بنسبة 36.23% تليها الإذاعة و التلفزيون معا بنسبة 18.84% ثم الإذاعة بنسبة 10.14% و نفس النسبة لكل من اقترح التلفزيون و الجرائد معا و كل الوسائل يليها الجرائد بنسبة 8.69% ثم المجلات بنسبة 1.44% و نفس النسبة أي 1.44% للإذاعة و الجرائد معا أما نسبة 2.89% فلم يجيبوا على السؤال.

و من خلال كل ذلك نستنتج أن الوسيلة التي لا بد أن تقوم بالدور التوعوي من مخاطر حوادث المرور هي التلفزيون لماله من صدى و تأثير ، و جمع بين الصوت و الصورة معا و لماله من تتبع جماهيري كبير ، كما أن الإذاعة و التلفزيون هم الأكبر تتبع من طرف الشباب حيث أن الإذاعة ترافق السائق داخل السيارة ، لذلك لا بد من تكثيف البرامج كما أنه هناك من اقترح وسائل أخرى كاللافتات الإشهارية في الطرقات و الملصقات لما لها من أثر في نفسية الإنسان ، أما المجلات فإنها لا تعني بهذه المواضيع فنجد فقط التي تهتم بالمواضيع الفنية أو الثقافية و لا نجد مجلات تختص بهذه الظاهرة إلا قليل ، غير أن

كل الوسائل إضافة إلى التكنولوجيات الحديثة كالانترنت لها الدور و لابد من قيامها بالتوعية من مخاطر حوادث المرور ، لجميع الفئات و المستويات الثقافية و العلمية خاصة و أن الفرد أصبح يميل كثيرا إلى وسائل الإعلام السمعية البصرية بما فيها الشباب لذلك لابد من الاعتناء بهذا الجانب للتخفيف من حوادث المرور .

4.5. تحليل بيانات الفرضية الثالثة :

الجدول رقم (52) : توزيع المبحوثين حسب قيامهم بتفحص السيارة قبل السياقة و المستوى التعليمي .

المجموع		جامعي		ثانوي		متوسط		ابتدائي		المستوى التعليمي
%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	
54	81	42.02	29	66.66	38	54.54	12	100	2	دائما
40	60	52.17	36	24.56	14	45.45	10	-	-	أحيانا
2.66	4	1.44	1	5.26	3	-	-	-	-	أبدا
3.33	5	4.34	3	3.50	2	-	-	-	-	دون إجابة
100	150	100	69	100	57	100	22	100	2	المجموع

يتضح من خلال الجدول أنه من بين 150 مبحوث بمستويات تعليمية مختلفة فإن نسبة 54% يتفحصون سياراتهم بصفة دائمة قبل سياقتها أما بنسبة 40% فأحيانا يتفحصونها و نسبة 2.66% لا يتفحصونها أبدا أما نسبة 3.33% فلم يجيبوا عن السؤال .

أما الإجابات حسب المستوى التعليمي فأكبر نسبة تقوم بتفحص السيارة بصفة دائمة نجدها عن ذوي المستوى الابتدائي بنسبة 100% تليها نسبة 66.66% عند ذوي المستوى الثانوي ثم المتوسط بنسبة 54.54% فالمستوى الجامعي بنسبة 42.17% أما المجيبون بتفحص السيارة أحيانا فنجد أكبر نسبة عند ذوي المستوى الجامعي بنسبة 52.17% تليها المتوسط بنسبة 45.45% أما المستوى الثانوي فنسبة 24.56% ، أما الذين لا يتفحصون سياراتهم أبدا فنجد نسبة 5.26% عند ذوي المستوى الثانوي و 1.44% عند ذوي المستوى الجامعي أما الممتنعين عن الإجابة فنجد نسبة 4.34% عند ذوي المستوى الجامعي و نسبة 3.50% عند ذوي المستوى الثانوي .

و نستنتج من خلال الإجابات أنه ليس المستوى التعليمي هو الذي يحدد مدى ثقافة الفرد ووعيه حول مخاطر حوادث المرور و تفحص السيارة بصفة يومية .

الجدول رقم (53) : توزيع المبحوثين حسب استعمال حزام الأمن و المستوى التعليمي .

المجموع		جامعي		ثانوي		متوسط		ابتدائي		المستوى التعليمي استعمال حزام الأمن
%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	
80	120	82.60	57	80.70	46	68.18	15	100	2	نعم
18	27	14.49	10	17.54	10	31.81	7	-	-	لا
2	3	2.89	2	1.75	1	-	-	-	-	دون إجابة
100	150	100	69	100	57	100	22	100	2	المجموع

يبين الجدول أنه من بين 150 مبحوث ، باختلاف مستواهم الثقافي و التعليمي فإن 120 مبحوث بنسبة 80% يستعملون حزام الأمن أما 27 مبحوث أي بنسبة 18% فإنهم لا يستعملونه و 3 مبحوثين بنسبة 2% امتنعوا عن الإجابة .

كما أنه نسبة 100% من المبحوثين ذوي المستوى الابتدائي يستعملون حزام الأمن أما نسبة 82.60% من مجموع المبحوثين ذوي المستوى الجامعي و نسبة 80.70% من ذوي المستوى الثانوي ، أما ذوي المستوى المتوسط فنسبة 68.18% هم الذين يستعملون حزام الأمن باعتباره إجباريا .

أما عن الذين لا يستعملون حزام الأمن فإن أكبر نسبة نجدها عند ذوي المستوى المتوسط بنسبة 31.81% تليها ذوي المستوى الثانوي بنسبة 17.54% ثم ذوي المستوى الجامعي بنسبة 14.49% ، و يمتنعون عن استعمال الحزام بحجة النسيان أو الإحساس بأنه يضايق أو يعيق السائق في حركته ، أو استعماله فقط عند رؤية الشرطة أو حاجز الأمن .

نستنتج من خلال الجدول أنه ذوي المستوى العالي من التعليم هم الأكثر استعمال لحزام الأمن باستثناء المبحوثين (2) ذوي المستوى الابتدائي و الجدول الموالي سنبيين أسباب استعمال حزام الأمن من طرف المبحوثين المقرين باستعماله .

الجدول رقم (54) : مبررات استعمال حزام الأمن عند المبحوثين المجيبين بنعم

المجموع		جامعي		ثانوي		متوسط		ابتدائي		المستوى التعليمي مبررات استعمال حزام الأمن
%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	
55.83	67	59.6 4	34	56.52	26	46.6 6	7	-	-	يحمي السائق و ينجيه من الموت
24.16	29	22.8 0	13	26.08	12	26.6 6	4	-	-	لأنه إجباري و ضروري للحماية
18.33	22	15.7 8	9	17.39	8	20	3	100	2	الخوف من العقوبة
1.66	2	1.75	1	-	-	6.66	1	-	-	السيارة ذات نظام خاص
100	120	100	57	100	46	100	15	100	2	المجموع

من خلال الجدول نرى أن مبررات المبحوثين المجيبين أنهم يستعملون حزام الأمن في السيارة ، يقوم على اعتبارات عديدة ف 67 مبحوث بنسبة 55.83% يعتبرون حزام الأمن يحمي السائق و ينجيه من الموت أما نسبة 24.16% يستعملونه لأنه إجباري ، و نسبة 18.33% خوفا من العقوبة أما نسبة 1.66% يستعملونه لأن السيارة ذات نظام خاص لا تسير أو تصدر صوت منبه في حالة عدم استعمال الحزام .

أما بالنسبة لاستعمال الحزام و علاقته بالمستوى التعليمي للمبحوثين فإن من اعتبره حماية للسائق و نجاته من الموت فنسبة 59.64% ذوي المستوى الجامعي و نسبة 56.52% ذوي المستوى الثانوي و 46.66% ذوي المستوى المتوسط أما من اعتبروه إجباري و ضرورة و حماية فأكبر نسبة عند ذوي المستوى المتوسط بـ 26.66% تليها ذوي المستوى الثانوي بنسبة 26.08% ثم ذوي المستوى الجامعي بنسبة 22.08% أما الخائفون من العقوبة فأكبر نسبة نجدها عند ذوي المستوى الابتدائي بـ 100% يليها ذوي المستوى المتوسط بـ 20% ثم ذوي المستوى الثانوي بنسبة 17.39% ثم المستوى الجامعي بنسبة 15.78% .

أما نسبة 6.66% عند المستوى المتوسط و 1.75% عند المستوى الجامعي فسيارتهم التي يستعملونها ذات نظام لا يمكن السير بها إلا باستعمال الحزام فهو أمر إجباري .

نستنتج من خلال الإجابات و النسب أن وعي ذوي المستوى الجامعي بضرورة حزام الأمن كبير ،

باعتباره يحمي السائق و ينجيه من الموت أما ذوي المستوى الأقل فيستعملونه خوفا من العقوبة أو لأنه إجباري ، فالمستوى التعليمي هنا يوضح مدى وعي المبحوثين بضرورة حزام الأمن و اعتباره عادة و ضرورة دون النظر إلى كونه إجباري يعاقب عليه القانون .

الجدول رقم (55) : توزيع المبحوثين حسب التوقف عند إشارة قف إن كان الطريق خاليا و علاقة بالمستوى التعليمي .

المستوى التعليمي التوقف		ابتدائي		متوسط		ثانوي		جامعي		المجموع	
ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%
دائما	2	100		13	59.09	18	31.57	32	46.37	65	43.33
أحيانا	-	-		9	40.90	29	50.87	28	40.57	66	44
أبدا	-	-		-	-	3	5.26	3	4.34	6	4
دون إجابة	-	-		-	-	7	12.28	6	8.69	13	8.66
المجموع	2	100		22	100	57	100	69	100	150	100

يتبين من خلال الجدول أنه من بين 150 مبحوث فإن 65 مبحوث بنسبة 43.33% يتوقفون بصفة دائمة عند إشارة قف حتى و إن كان الطريق خاليا أما نسبة 44% فتوقفهم أحيانا و نسبة 4% لا يتوقفون أبدا أما نسبة 8.66% فلم يجيبوا عن السؤال .

أما بالنسبة لمستوى تعليم المبحوثين و توقفهم أمام إشارة قف فإن نسبة 100% نجدها عند ذوي المستوى الابتدائي حيث يتوقفون بصفة دائمة يليها ذوي المستوى المتوسط بنسبة 59.09% أما المستوى الثانوي فبنسبة 31.57% و المستوى الجامعي بنسبة 46.37% أما المتوقفين أحيانا أمام إشارة قف إذا كان الطريق خاليا ، فإن أكبر نسبة نجدها عند ذوي المستوى الثانوي بنسبة 50.87% ، أما المتوسط فبنسبة 40.90% أما ذوي المستوى الجامعي فبنسبة 40.57% ، و المبحوثين الذين أجابوا أنهم لا يتوقفون أبدا فكان مستواهم التعليمي كالأني 5.26% ذوي المستوى الثانوي و 4.34% من المستوى الجامعي أما نسبة 12.28% من ذوي المستوى الثانوي و نسبة 8.69% من ذوي المستوى الجامعي فلم يجيبوا عن السؤال .

نستنتج من خلال الجدول أنه رغم اختلاف المستوى التعليمي و النمط الثقافي للمبحوثين فإن يرتكبون أخطاء مرورية ، فالتوقف أمام إشارة قف أمر ضروري حتى و إن كان الطريق خاليا و هو أمر إجباري ، و التوقف أحيانا و مخالفة القانون أحيانا أخرى يعني بذلك خطر الوقوع في الحوادث كما أن القائمين بمثل هذه الأخطاء ذوي مستويات لا بأس بها .

الجدول رقم (56) : توزيع المبحوثين حسب قيامهم بعملية التجاوز في الخط المستمر و المستوى التعليمي للمبحوثين .

المجموع		جامعي		ثانوي		متوسط		ابتدائي		المستوى التعليمي	التجاوز
%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك		
52	78	53.62	37	47.36	27	59.09	13	50	1	نعم	
46	69	44.92	31	49.12	28	40.90	9	50	1	لا	
2	3	1.44	1	3.50	2	-	-	-	-	دون إجابة	
100	150	100	69	100	57	100	22	100	2	المجموع	

يتضح من خلال الجدول أنه من بين 150 مبحوث ، فإن نسبة 52% يقومون بالتجاوز في الخط المستمر أما نسبة 46% فلا يقومون بالتجاوز و نسبة 2% لم يجيبوا عن السؤال . كما أن أكبر نسبة للقائمين بالتجاوز في الخط المستمر نجدها عند ذوي المستوى المتوسط بنسبة 59.09% تليها أصحاب المستوى الجامعي بنسبة 53.62% ثم ذوي المستوى الابتدائي بنسبة 50% ثم تليها أصحاب المستوى الثانوي بنسبة 47.36% ، أما الذين أجابوا بعدم التجاوز فكانت أكبر نسبة نجدها عند ذوي المستوى الابتدائي ب 50% تليها أصحاب المستوى الثانوي بنسبة 49.12% و ذوي المستوى الجامعي بنسبة 44.92% و أخيرا أصحاب المستوى المتوسط بنسبة 40.90% أما الممتنعين عن الإجابة فكانت نسبة 3.50% عند ذوي المستوى الثانوي و 1.44% عند أصحاب المستوى الجامعي .

فنستنتج أن رغم اختلاف المستوى التعليمي للمبحوثين فإنهم يقومون بعملية التجاوز الخطيرة و هذا دليل على السرعة و التسرع و المجازفة و عدم احترام القانون و الجدولين الآتيين يبينان تبريرات الموقفين القائم و الرفض لعملية التجاوز في الخط المستمر .

الجدول رقم (57) : مبررات المبحوثين الذين يرون بأنه من الضروري القيام بعملية التجاوز.

مبررات الموقف	التكرار	النسبة
إذا كان في عجلة من أمره	28	35.89%
حمل مريض (حالة إستعجالية)	21	62.92%
تباطؤ السائق الذي قبله	16	20.51%
عدم إعطاء تبرير	13	16.66%
المجموع	78	100%

يتضح من خلال الجدول و الذي يوضح مبررات المبحوثين الذين يرون أنه من الضروري القيام بعملية التجاوز في الخط المستمر، حيث أنه من بين 78 مبحوث فإن أكبر نسبة تبرر عملية التجاوز أنها ضرورية في حالة العجلة بنسبة 35.89%، تليها مبرر حمل المريض إلى الطبيب أو المستشفى أي حالة استعجالية بنسبة 26.92%، ثم يليها مبرر تباطؤ السائق السابق له بنسبة 20.51% و نسبة 16.66% أجابوا بضرورة التجاوز دون إعطاء مبررات لذلك .

و من المبررات المقدمة نستنتج أن كلها تدل على السرعة و عد احترام القانون الرفض لذلك ، فالعجلة لقضاء مصالح أو حمل مريض أو تباطؤ السائق الذي قبله ، مبررات تبرز لنا مدى استعمال السرعة و رفض السير ببطئ رغم أنها مجازفة خطيرة تؤدي إلى الموت كما أن الذين لم يعطوا مبررات دليل على حب السرعة لا غير .

الجدول رقم (58) : مبررات الموقف الرفض للتجاوز في الخط المستمر.

مبررات الموقف	التكرار	النسبة
مجازفة و خطر	43	62.31%
ممنوع قانونا	9	13.04%
تجنب الحوادث	8	11.59%
عدم إعطاء تبرير	9	13.04%
المجموع	69	100%

يبيرر الجدول هذا مبررات الموقف الرفض لعملية التجاوز في الخط المستمر فمن بين 69 مبحوث ، فإن أكبر نسبة تعتبره مجازفة و خطر بنسبة 62.31% تليها مبرر أن عملية التجاوز ممنوعة قانونا بنسبة 13.04% ثم المبرر القائم على تجنب الحوادث بنسبة 11.59% أما 13.04% فلم يعطوا تبريرات رغم إجابتهم برفض عملية التجاوز .

فنستنتج أنه هناك من يعترف و يعي مدى خطورة عملية التجاوز و مالها من عواقب و خيمة ، قد تؤدي إلى الموت ، كما أن الوعي القانوني أي الالتزام بما تحمله النصوص القانونية قليل و ضعيف ، فالفرد يحمي نفسه من الخطر باعتباره خطر و ليس لأنه ممنوع قانونيا .

الجدول رقم (59) : توزيع المبحوثين حسب إقدامهم على تسهيل مهمة السائق الذي يحاول التجاوز في مكان غير مناسب و المستوى التعليمي لهم .

السن	ابتدائي		متوسط		ثانوي		جامعي		المجموع	
	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%
دائما	-	-	7	31.81	22	38.59	39	56.52	68	45.33
أحيانا	1	50	10	45.45	24	42.10	21	30.43	56	37.33
أبدا	1	50	5	22.72	6	10.52	8	11.59	20	13.33
دون إجابة	-	-	-	-	5	8.77	1	1.44	6	4
المجموع	2	100	22	100	57	100	69	100	150	100

نلاحظ من الجدول أنه أكبر نسبة من المبحوثين يسهلون دائما من مهمة السائق ، الذي يحاول التجاوز في مكان غير مناسب بنسبة 45.33% ، يليها نسبة 37.33% يكون التسهيل في بعض الأحيان أما نسبة 13.33% فلا يسمحون بالتجاوز أبدا و نسبة 4% لم يجيبوا على السؤال.

كما أن أكبر نسبة للذين يسمحون بعملية التجاوز نجدها عند ذوي المستوى الجامعي بنسبة 56.52% يليها ذوي المستوى الثانوي بنسبة 38.59% ثم أصحاب المستوى المتوسط بنسبة 31.81% .

أما أكبر نسبة عند الذين أجابوا أنهم يسمحون أحيانا بالتجاوز فنجدها عند أصحاب المستوى الابتدائي بنسبة 50% يليها أصحاب المستوى المتوسط بنسبة 45.45% ثم ذوي المستوى الثانوي بنسبة 42.10% و أخيرا أصحاب المستوى الجامعي بنسبة 30.43% ، أما الراضون لعملية التسهيل فنجد أكبر نسبة عند ذوي المستوى المتوسط بنسبة 22.72% يليها ذوي المستوى الجامعي بنسبة 11.59% ثم أصحاب المستوى الثانوي بنسبة 10.52% ، و الغير مجيبين عن السؤال فنجد نسبة 8.77% عند ذوي المستوى الثانوي و نسبة 1.44% عند ذوي المستوى الجامعي .

و نستنتج من خلال معطيات الجدول أنه كلما زاد المستوى التعليمي لدى الفرد كلما سهل من مهام السائقين الآخرين كما أن البعض يعتبرون التجاوز ، هو المرور على كرامة الفرد و رجولته و شخصية ككل ، لذلك فإننا نجد عند بعض السائقين عدم السماح بمرور سائق آخر ، و اعتبار الأولوية له دون سواه و الذي يحاول المرور ، فإنه يعتبر اعتداء على شخصية السائق .

الجدول رقم (60) : توزيع المبحوثين حسب السن و الحالة العائلية و تحمل المسؤولية تجاه السائقين الآخرين.

المجموع العام		المجموع				35 - 30				30 - 24				24 - 18				السن الحالة العائلية
		متزوج		أعزب		متزوج		أعزب		متزوج		أعزب		متزوج		أعزب		
%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	لفت الانتباه
76	114	75	36	76.47	78	77.14	27	81.81	9	77.77	7	75.75	25	50	2	75.86	44	نعم
20.66	31	20.83	10	20.58	21	17.14	6	9.09	1	22.22	2	18.18	6	50	2	24.13	14	لا
3.33	5	4.16	2	2.94	3	5.71	2	9.09	1	-	-	6.06	2	-	-	-	-	دون إجابة
100	150	100	8	100	102	100	35	100	11	100	9	100	33	100	4	100	58	المجموع

نلاحظ من خلال الجدول أنه من بين 150 مبحوث فإن 114 مبحوث بنسب 76% يلتفتون انتباه السائق لحاجز ما، أما 31 مبحوث بنسبة 20.66% فلا يقومون بذلك ، أما 5 مبحوثين أي بنسبة 3.33% فلم يجيبوا عن السؤال .

أما بالنسبة للسن و الحالة العائلية للسائق فإن الفئة العمرية 18 – 24 سنة فهناك 58 مبحوث أعزب نسبه 75.86% يرون أنه من الضروري لفت الانتباه أما نسبه 24.13% فيرون أنه ليس ضروري ، أما المتزوجين في هذه الفئة فهم 4 مبحوثين ، 50% يرون أنه من الضروري لفت انتباه السائق و نفس النسبة تفر بالعكس .

أما الفئة العمرية 24 – 30 فهناك 33 أعزب منهم نسبه 75.75% ترى أنه من الضروري لفت الانتباه و تحس بالمسؤولية أما 18.18% فلا تحس بمسؤولياتها و نسبة 6.06% لم تجب عن السؤال أما المتزوجين من هذه الفئة فهم 9 مبحوثين فنسبة 77.77% ترى أنها مسؤولة على لفت الانتباه أما نسبة 22.22% فيرى أنه غير مسؤول عن ذلك .

أما الفئة الأخيرة المنحصرة ما بين 30 – 35 سنة فهناك 11 أعزب فنسبة 81.81% يحسون بالمسؤولية تجاه السائقين الآخرين أما نسبة 9.09% فلا يحسون بالمسؤولية و نسبة 9.09% لم يجيبوا عن السؤال، أما 35 مبحوث من هذه الفئة العمرية فهم متزوجون فنسبة 77.14% يحسون بالمسؤولية أما نسبة 17.14% فيرون أنهم غير مسؤولين أما نسبة 5.71% فلم يجيبوا عن السؤال

و من خلال كل هذه المعطيات نستنتج أن أكبر نسبة نجدها نرى أنها مسؤولة على لفت انتباه السائق الذي لا يرى حاجز هي فئة العزاب للفئة العمرية 30 – 35 تليها 4 فئة المتزوجين عند الفئة العمرية 24 – 30 لذلك فإن الحالة العائلية و السن له دون في تحمل المسؤولية تجاه النفس و تجاه السائقين الآخرين فالسن و الزواج يزيد من نضج الفرد و إحساسه بالمسؤولية الزائدة لذلك فإننا نلاحظ لذلك نسبة المتزوجين عند الفئة العمرية 30 – 35 وكيف نرى أنه من الضروري لفت انتباه السائق الذي لا يرى حاجز ما و هذا دليل على الإحساس بالمسؤولية و تقدير الأمور و التخلي عن الأنانية و اللامبالاة بالآخرين.

الجدول رقم (61) : توزيع المبحوثين حسب احترامهم إشارات المرور إن كانوا في عجلة من أمرهم .

احترام الإشارات	التكرار	النسبة
دائما	50	33.33%
أحيانا	86	57.33%
أبدا	11	7.33%
دون إجابة	3	2%
المجموع	150	100%

يتضح من خلال الجدول أنه من بين 150 مبحوث فإن أكبر نسبة من مجموع العينة أحيانا ما نحترم إشارة المرور إذا كانوا في عجلة من أمرهم و ذلك بنسبة 57.33% تليها نسبة 33.33% يحترمون إشارة المرور بصفة دائمة ، أما نسبة 7.33% فإنهم لا يحترمونها أبدا و 2% لم يجيبوا على السؤال . فنستنتج من خلال معطيات الجدول أن العجلة من الأمر تحول دون احترام الإشارات إذا عدم الاحترام القانون ، و أنه عند العجلة فإن السائق يلغي كل الاعتبارات و لذلك فالعجلة تؤدي إلى ارتكاب الأخطاء المرورية التي قد توصل إلى الموت فعدم احترام الإشارات يعني عدم احترام القانون بصفة عامة .
الجدول رقم (62) : توزيع المبحوثين حسب توقفهم عند مرور المشاة .

النسبة	التكرار	التوقف عند الإشارة
75.33%	113	دائما
22%	33	أحيانا
0.66%	1	أبدا
2%	3	دون إجابة
100%	150	المجموع

من خلال معطيات الجدول يتضح لنا أنه من بين كل أفراد العينة و المقدر بـ 50% مبحوث فإن نسبة 75.33% يتوقفون بصفة دائمة عند مرور المشاة ، أما نسبة 22% فيتوقفون أحيانا أما نسبة 0.66% فلا يتوقفون أبدا أما نسبة 2% فلم يجيبوا على السؤال .
و منه نستنتج أن السائقين يتوقفون عند مرور المشاة في الممر المخصص لهم و ذلك لعدم صدم المشاة ، كما أن هناك وعي بضرورة التوقف عند الإشارة الدالة على مرور المشاة باعتبار هنا الأولوية للراجلين و أنه سيعرض لعقوبة جسمية كل من قام بصدم شخص يسير في المكان المخصص و بوجود الإشارة .

الجدول رقم (63) : توزيع المبحوثين حسب مكان توقيف سيارتهم عند قضائهم لحاجتهم.

النسبة	التكرار	مكان التوقف السيارة
35.51%	65	على الرصيف
34.42%	63	على حافة الطريق
27.86%	51	في موقف السيارات
2.18%	4	دون إجابة
100%	183	المجموع

ملاحظة : المجموع 183 لا يعبر عن العدد الإجمالي للمبحوثين إنما عدد الإجابات المتحصل عليها مع العلم أن هناك إجابات متكررة .

يتضح من خلال معطيات الجدول أنه معظم الإجابات و أكبر نسبة أقرت أنها توقف السيارة على الرصيف عند قضاء الحوائج و ذلك بنسبة 35.51% تليها نسبة 34.42% يوقفون سياراتهم على حافة الطريق و نسبة 27.86% في موقف السيارات أما نسبة 2.18% فلم يجيبوا عن السؤال فمن خلال الإجابات فإنه يتضح لنا و نستنتج أن الأرصفة و حواف الطرق أصبحت مكان لتوقيف السيارات ، مما يضطر المشاة إلى السير في الطريق و يخلق الوضع لذلك الازدحام و النرفزة و القلق الذي يؤدي إلى عدم تقدير الموافق و رد الفعل و التسرع و الوقوع في أخطاء جسيمة فالازدحام خاصة داخل المدن يؤدي إلى خلق فوضى مرورية و اختناق في الطرق ، و الوضع يصبح مصدر إزعاج للسائقين و المارة على السواء .

الجدول رقم (64) : توزيع المبحوثين حسب استعمال المذياع في السيارة و السن .

المجموع		35 – 30		30 - 24		24 - 18		السن استعمال المسجل
%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	
83.33	125	76.08	35	78.57	33	91.93	57	نعم
15.33	23	23.91	11	16.66	7	8.06	5	لا
1.33	2	-	-	4.76	2	-	-	دون إجابة
100	150	100	46	100	42	100	62	المجموع

يتضح من خلال معطيات الجدول أنه من بين 150 مبحوث فإن نسبة 83.33% يستعملون المسجل أو المذياع داخل السيارة ، و نسبة 15.33% لا يستعملونه و نسبة 1.33% لم يجيبوا عن السؤال . فمن بين الذين يستعملون المسجل و المذياع و عددهم 125 مبحوث فإن أكبر نسبة نجدها عند الفئة العمرية الممتدة ما بين 18 – 24 سنة بنسبة 91.93% تليها الفئة العمرية الممتدة ما بين 24 – 30 سنة بنسبة 78.57% ثم الفئة العمرية الممتدة ما بين 30 و 35 سنة بنسبة 76.08% .

أما الذين لا يستعملون المسجل فأكبر نسبة نجدها عند الفئة العمرية الممتدة ما بين 30 – 35 سنة بنسبة 23.91% تليها الفئة العمرية الممتدة ما بين 24 – 30 سنة بنسبة 16.66% و أخيراً الفئة العمرية الممتدة ما بين 18 – 24 سنة بنسبة 8.06% .

فنستنتج من خلال الجدول أنه كلما كان السن عند الشباب متقدماً كلما امتنع أو قلل من استعمال المسجل، و كلما قل السن زاد الاهتمام بمثل هذه الأمور ، فالشباب في مرحلة الأولى يكون متصل بسن المراهقة و المعروف أن المراهق عند خروجه من هذا السن يحاول التباهي و لفت الانتباه نحوه و ذلك من خلال الاهتمام بالموسيقى و الرياضة و غيرها من الأمور لذلك نجد أن نسبة كبيرة من الشباب في مرحلة الأولى يستعمل المسجل أو المذياع و في الجدول الموالي سيتضح صوت المذياع عند مستعمله داخل السيارة .

الجدول رقم (65) : توزيع المبحوثين المستعملين للمسجل و المذياع داخل السيارة حسب السن و مستوى الصوت.

المجموع		35 – 30		30 - 24		24 - 18		السن مستوى الصوت
		%	ك	%	ك	%	ك	
16.8	21	37.14	13	12.12	4	7.01	4	منخفض
67.2	84	60	21	66.66	22	71.92	41	متوسط
16	20	2.85	1	21.21	7	21.05	12	مرتفع
100	125	100	35	100	33	100	57	المجموع

يتضح من خلال الجدول أنه من بين 150 مبحوث أقرروا باستعمالهم للمسجل أو المذياع داخل السيارة ، فإن نسبة 16.8% يستعملونه بصوت منخفض أما نسبة 67.2% يستعملون بصوت متوسط أما نسبة 16% فيستعملونه بصوت مرتفع، أما بالنسبة للمستعملين حسب السن فإن أكبر نسبة تستعمل المذياع صوت منخفض نجدها عند الفئة العمرية 30 – 35 بنسبة 37.14% تليها الفئة العمرية 24 – 30 بنسبة 12.12% و أخيرا الفئة العمرية 18 – 24 بنسبة 7.01% .

أما المبحوثين المستعملين للمسجل بصوت متوسط فأكثر نسبة نجدها عند الفئة العمرية 18 – 24 بنسبة 71.92% تليها الفئة العمرية 24 – 30 بنسبة 66.66% و الفئة العمرية 30 – 35 بنسبة 60% . أما الذين يستعملون المسجل بصوت مرتفع فأكثر نسبة نجدها عند الفئة العمرية 24 – 30 بنسبة 21.21% تليها الفئة العمرية 18 – 24 بنسبة 21.05% أما الفئة العمرية 30 – 35 فتحتل نسبة 2.85% .

و منه نستنتج أن الشباب يفضلون استعمال المسجل و المذياع و كلما كان السن في مرحلة الشبابية الأولى كلما كان استعمال المسجل بصوت مرتفع على عكس الذين هم في مرحلة الشباب المتقدمة ، فاستعمال المذياع يكون منخفض و استعمال المذياع قد يكون سبب في ارتكاب الحادث لأنه قد يحول دون إدراك السائق لما حوله و المعروف عند الشباب حب الموسيقى الصاخبة و الأصوات العالية و الجدول الموالي سيبين إن كان المذياع أو المسجل يعيق الانتباه عند السائقين و رأيهم في ذلك .

الجدول رقم (66) : توزيع المبحوثين حسب رأيهم في المسجل و المذيع و إن يعيق الانتباه.

يعيق الانتباه	التكرار	النسبة
نعم	48	32%
لا	102	68%
المجموع	150	100%

يتضح من خلال الجدول انه من بين 150 مبحوث فإن 102 مبحوث يرون أن المذيع أو المسجل لا يعيق الانتباه بنسبة 68% و 48 مبحوث بنسبة 32% يرون أنه يعيق الانتباه .
و منه نستنتج أن معظم الشباب المبحوثين يعتبرون أن المسجل أو المذيع لا يعيق الانتباه لذلك فاستعماله يكون بكثرة عند الشباب و المعروف أن الموسيقى تؤثر في الفرد فعدد المبحوثين الذين اعتبروا المسجل لا يعيق الانتباه قريب من عدد المبحوثين الذين يستعملون المذيع أو المسجل داخل السيارة ، فكل ما هو مثير أو صاخب أو جميل يميل إليه الشباب و يعتبرونه عامل إيجابي رغم أنه في بعض الأحيان يكون له آثار سلبية .

الجدول رقم (67) : توزيع المبحوثين حسب السن و ما تمثله لهم السيارة .

السيارة بالنسبة للمبحوثين	24 - 18		30 - 24		35 - 30		المجموع	
	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%
وسيلة نقل و عمل	33	53.22	24	57.14	39	84.78	96	64
وسيلة تسلية و ترفيه	16	25.80	7	16.66	4	8.69	27	18
مكانه اجتماعية	4	6.45	3	7.14	2	4.34	9	6
وسيلة للتنافس	2	3.22	-	-	-	-	2	1.33
هويتك و شخصيتك	4	6.45	3	7.14	1	2.17	8	5.33
الكل معا	3	4.83	4	9.52	-	-	7	4.66
دون إجابة	-	-	1	2.38	-	-	1	0.66
المجموع	62	100	42	100	46	100	150	100

يتضح من خلال الجدول أنه من بين 150 مبحوث فإن نسبة 64% يعتبر السيارة وسيلة نقل و عمل و نسبة 18% يعتبرونها وسيلة تسلية و ترفيه ، و نسبة 6% يعتبرون السيارة مكانة اجتماعية و نسبة 1.33% يعتبرونها وسيلة للتنافس و نسبة 5.33% يعتبرونها هويتهم و شخصيتهم أما نسبة 4.66% فتمثل لهم كل ما سبق و 0.66% لم يجيبوا عن السؤال .

كما نجد أنه من بين المجيبين بأن السيارة وسيلة نقل و عمل أكبر نسبة عند الفئة العمرية 30 – 35 بنسبة 84.78% أما الفئة العمرية 24 – 30 فبنسبة 57.14% و نسبة 3.22% عند الفئة العمرية 18 – 24 .

والذين اعتبروا السيارة وسيلة تسلية و ترفيه فأكثر نسبة عند الفئة العمرية 18 – 24 بنسبة 25.80% تليها الفئة العمرية 24 – 30 بنسبة 16.66% و أخيرا الفئة العمرية 30 – 35 بنسبة 8.69% و المبحوثين الذين اعتبروا السيارة هي بمثابة مكانة اجتماعية فأكثر نسبة عند الفئة العمرية 24 – 30 بنسبة 7.14% تليها الفئة العمرية 18 – 24 بنسبة 6.45% ثم الفئة العمرية 30 – 35 بنسبة 4.34% . أما من اعتبر السيارة وسيلة للتنافس نجدها عند الفئة العمرية 18-24 بنسبة 3.22% . أما المبحوثين الذين اعتبر السيارة هويتهم و شخصيتهم فنجد أكبر نسبة عند الفئة العمرية 24 – 30 بنسبة 7.14% تليها الفئة العمرية 18 – 24 بنسبة 6.45% ثم الفئة العمرية 30 – 35 بنسبة 2.17% . أما من اعتبر أن السيارة تمثل بالنسبة له كل هذه الأمور التي سبق ذكرها فنجد نسبة 9.52% عند الفئة العمرية 24-30 ثم الفئة العمرية 18-24 بنسبة 4.83% . أما نسبة 2.38% عند الفئة العمرية 24 – 30 فلم يجيبوا عن السؤال.

و من خلال كل هذه المعطيات نستنتج أن الشباب يعتبر السيارة بمثابة وسيلة مهمة في حياته و كل واحد يرى مكانتها في حياته حسب منظوره الخاص و نرى أن عندما تكون الأمور المقترحة تخص الجانب العملي فإننا نجدها عند الفئة العمرية 30 – 35 كاعتبار السيارة وسيلة نقل و عمل .أما الأمور الخاصة بشخصية الفرد و الهوية و الطيش فنجدها عند الفئة العمرية 18 – 24 كاعتبار السيارة وسيلة ترفيه . و من ذلك نستنتج أن هذه الفئة الأخيرة الذكر من خلال رأيها في مكانه السيارة لدليل على الطيش و التهور و عدم النضج فكلما كان السن صغير كلما قل تمحيص و تقدير الأشياء ، كما أن السيارة عند الشباب أصبحت بمثابة غاية نبيلة لا بد من الوصول إليها و عند الوصول إليها لا بد من التباهي و فرض المكانة في الطريق و في المحيط .

5.5 تحليل بيانات الفرضية الرابعة .

الجدول رقم (68) : موقف المبحوثين من عادة عدم احترام قوانين المرور و علاقته بالسن.

الموقف	السن		24 - 18		30 - 24		35 - 30		المجموع	
	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%
موافق	32	51.61	24	57.14	29	63.04	85	56.66		
محايد	13	20.96	8	19.04	9	19.56	30	20		
معارض	16	25.80	9	21.42	7	15.21	32	21.3		
دون إجابة	1	1.61	1	2.38	1	2.17	3	2		
المجموع	62	100	42	100	46	100	150	100		

نرى من خلال الجدول أنه من بين 150 مبحوث فإن نسبة 56.66% موافقين على أن عدم احترام قوانين المرور أصبح عادة طبيعية مقبولة في المجتمع الجزائري أما نسبة 20% فأجاب بالحياد و نسبة 21.3% عارض هذه الفكرة أما 2% فلم يجيبوا عن السؤال .

أما أكبر نسبة موافقة على هذا الموقف فإن نجدها عند الفئة العمرية 30 - 35 بنسبة 63.04% أما عند الفئة العمرية 24 - 30 فنجد نسبة 57.14% أما الفئة العمرية 18 - 24 بنسبة 51.61% أما من أجاب بالحياد فنجد أكبر نسبة عند الفئة العمرية 18 - 24 بنسبة 20.96% تليها الفئة العمرية 30 - 35 بنسبة 19.56% و نسبة 19.04% نجدها عند الفئة العمرية 24 - 30 .

أما من عارض الفكر فنجد أكبر نسبة عند الفئة العمرية 18 - 24 بنسبة 25.80% تليها نسبة 21.42% عند الفئة العمرية 24 - 30 و أخيرا الفئة العمرية 30 - 35 بنسبة 15.21% أما من لم يجب عن السؤال فنجد نسبة 2.38% عند الفئة العمرية 24 - 30 و نسبة 2.17% عند الفئة العمرية 30 - 35 و نسبة 1.61% عند الفئة العمرية 18 - 24 .

و نستنتج من خلال معطيات الجدول أنه موقف المبحوثين مؤيد و موافق بأن عدم احترام قانون المرور أصبح عادة طبيعية في مجتمعنا ، غير أن عند فئة الشباب العمرية نلاحظ أن الموافقة جاءت بأكثر نسبة عند الفئة الناضجة و الممتدة ما بين 30 - 35 أما المعارضة فنجد أكبر نسبة عند الفئة العمرية 18 - 24 و دائما يصلح القول أنه هذه الفئة الأخيرة تتميز بالطيش و اللامبالاة و اللا مسؤولية خاصة . في نسبة الحياد نجد أكبر نسبة عند هذه الفئة فتتميز بعدم تقدير المواقف و الأمور .

الجدول رقم (69) : توزيع المبحوثين حسن احترامهم لإشارات المرور الموضوعه في مكان غير مناسب و علاقته بالسن .

المجموع		35 - 30		30 - 24		24-18		السن
%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	احترام الإشارات
32.66	49	34.78	16	42.85	18	24.19	15	نعم
62	93	60.86	28	47.61	20	72.58	45	لا
5.33	8	4.34	2	9.52	4	3.22	2	دون إجابة
100	150	100	46	100	42	100	62	المجموع

يوضح الجدول رقم (51) أنه من بين 150 مبحوث فإن نسبة 32.66% يحترمون إشارات المرور حتى و إن كانت موضوعه في غير مكانها بالمقابل نسبة 62% لا يحترمونها أما نسبة 5.33% فلم يجيبوا عن السؤال .

كما أن أكبر نسبة عند المبحوثين المجيبين باحترام الإشارات نجدها عند الفئة العمرية 30 – 35 بنسبة 34.78% تليها الفئة العمرية 24 – 30 بنسبة 42.85% ثم الفئة العمرية 18 – 24 بنسبة 24.19%، أما المبحوثين الذين أفروا بعدم احترام الإشارات الموضوعه في مكان غير مناسب فأكثر نسبة نجدها عند الفئة العمرية 18 – 24 بنسبة 72.58% تليها الفئة العمرية 30 – 35 بنسبة 60.86% ثم نسبة 47.61% و نجدها عند الفئة العمرية 24 – 30.

و منه نستنتج أن معظم المبحوثين لا يحترمون الإشارات الموضوعه في مكان غير مناسب كما أن الفئة العمرية 18 – 24 هي الفئة التي تحمل أكبر نسبة لعدم احترام الإشارات لذلك فكلما كان السن في المرحلة الشبابية صغير كلما قل احترام الإشارات و كلما كان السن الشباب متقدم كلما كان محترم ، فالسن له دور في إدراك و تقدير الأمور المحيطة بنا ، فالخبرات الحياتية تكتسب بالممارسة عبر سنين الحياة .

الجدول رقم (70) : رأي المبحوثين في أن تتحسن حركة المرور إذا عوضت الأضواء و الإشارات المرورية بالشرطي و الدرك .

النسبة	التكرار	تحسن حركة المرور
62.66%	94	نعم
35.33%	53	لا
2%	3	دون إجابة
100%	150	المجموع

نستقرأ من خلال الجدول أنه من بين 150 مبحوث هناك 94 مبحوث أقرروا أنه كلما عوضت الإشارات و الأضواء برجال الأمن (شرطة و درك) كلما تحسنت حركة المرور و ذلك بنسبة 62.66% .

أما 53 مبحوث فأقر بعكس ذلك بنسبة 35.33% و 3 مبحوثين لم يجيبوا عن السؤال و ذلك بنسبة 2% . و من ذلك نستنتج أنه رجال الأمن و الشرطة و الدرك يقومون بتحسين حركة المرور لأن الأفراد أو السائقين يحترمون أو يخافون رجال الشرطة و الدرك ، لكن لا يحترمون الإشارات و الأضواء فغياب الأمن يزيد من فوضى المرور ، و عدم التقيد بالقوانين .

الجدول رقم (71) : توزيع المبحوثين حسب احترام الإشارات المرورية دون وجود رجال الشرطة .

النسبة	التكرار	احترام الإشارات
55.33%	83	دائما
38%	57	أحيانا
2.66%	4	أبدا
4%	6	دون إجابة
100%	150	المجموع

يتضح من خلال الجدول أنه من بين 150 فإن 83 مبحوث أي بنسبة 55.33% يحترمون الإشارات في غياب الشرطة بصفة دائمة ، أما 57 مبحوث بنسبة 38% أحيانا ما يحترمون الإشارات أما 4 مبحوثين بنسبة 2.66% فلا يحترمون الإشارات أبدا في حالة غياب الشرطة أما 6 مبحوثين بنسبة 4% فلم يجيبوا عن السؤال .

ومنه نستنتج أن الإشارات تحترم إذا وضعت في مكان مناسب دون وجود الشرطة أو رقيب على ذلك رغم أن الإشارة لا بد أن تحترم دائما .

ففي حين ما من يحترم الإشارات بصفة دائمة هناك من يحترمها في بعض الأحيان أو لا يحترمها أبدا و هذا قد يؤدي إلى العقوبة أو إلى حوادث خطيرة قد تؤدي إلى الهلاك فالشرطة هي التي تضمن احترام القانون .

الجدول رقم (72) : رأي المبحوثين في تشديد العقوبات للمحافظة على احترام قانون المرور.

النسبة	التكرار	موقف المبحوثين
76.66%	115	موافق
12.66%	19	محايد
9.33%	14	معارض
1.33%	2	دون إجابة
100%	150	المجموع

يتضح لنا من خلال الجدول أنه من بين 150 مبحوث فإن 115 مبحوث بنسبة 76.66% مبحوث يرون أنه لابد من تشديد العقوبات للمحافظة على احترام قانون المرور ، في حين 19 مبحوث بنسبة 12.66% فهم محايدون أما 14 مبحوث بنسبة 9.33% فهم يعارضون هذه الفكرة أما مبحوثين إثنين أي بنسبة 1.33% فلم يجيبوا عن السؤال .

فنستنتج من خلال معطيات الجدول أنه على الشرطي تشديد العقوبات لتطبيق و فرض احترام لقانون المرور ، لأنه كلما كان التسبب كان عدم الالتزام بالقانون و الوقوع في الحوادث، فالردع لابد منه لتطبيق القانون ، وذلك من خلال تشديد العقوبات و عدم التساهل مع المخطئين .

الجدول رقم (73) : موقف المبحوثين من ضرورة معاقبة الشرطي السائق لارتكابه مخالفة حتى وإن كان الضرر بسيط .

النسبة	التكرار	موقف المبحوثين
56.66%	85	موافق
14.66%	22	محايد
26.66%	40	معارض
2%	3	دون إجابة
100%	150	المجموع

نلاحظ من خلال الجدول أنه من بين 150 مبحوث فإن 85 مبحوث بنسبة 56.66% هم موافقون على معاقبة الشرطي للسائق القائم بالمخافة ، حتى وإن كان الضرر خفيف و بسيط و هي أكبر نسبة تليها 40 مبحوث بنسبة 26.66% يعارضون هذا الموقف أما 22 مبحوث أي بنسبة 14.66% فهم محايدون ، و 3 مبحوثين بنسبة 2% لم يجيبوا عن السؤال .

نستنتج من خلال ما اتضح من معطيات الجدول أن المبحوثين السائقين مع فكرة عقوبة القائمين بالمخالفة مهما كان نوعها و ذلك لردع السائقين ، و عدم تكرار المخالفة علما بأن القائم بالمخالفة البسيطة و عدم معاقبته - قد يتمادى و يصبح يقوم بمخالفات خطيرة ، لذلك لابد من ضبط السائقين للحيلولة دون وقوع ذلك .

الجدول رقم (74) : توزيع المبحوثين حسب رأيهم فيما إذا كانت العقوبات المفروضة على السائقين مناسبة مع نوع المخالفة.

العقوبة مناسبة	التكرار	النسبة
نعم	82	54.66%
لا	61	40.66%
دون إجابة	7	4.66%
المجموع	150	100%

نرى من خلال الجدول أنه من بين 150 مبحوث هناك 82 مبحوث بنسبة 54.66% يرون أن العقوبات المفروضة ، على السائقين ملائمة مع نوع المخالفة ، أما 62 مبحوث بنسبة 41.33% فيرونها غير مناسبة و 6 مبحوثين بنسبة 4% لم يجيبوا عن السؤال .

فنستنتج أن المخالفات المرتكبة لها عقوبات قانونية تتناسب مع حجم الضرر ، خاصة و أن معظم المخالفات مالية أما الذين يرون أن العقوبة غير مناسبة مع نوع المخالفة فيرون أن فيها نوع من التعسف و تضخيم الأمر من طرف رجال الأمن .

لكن القانون قانون و المخالفات لها عقوبات قانونية لا بد أن تطبق و الضرر مهما كان حجمه أو نوعه .

الجدول (75) : توزيع المبحوثين حسب رأيهم في قيام الشرطة بواجباتها في التخفيف من حوادث المرور.

قيام الشرطة بواجبها	التكرار	النسبة
نعم	82	54.66%
لا	62	41.33%
دون إجابة	6	4%
المجموع	150	100%

يوضح الجدول أنه من بين 150 مبحوث هناك 82 مبحوث أي نسبة 54.66% يرون أن الشرطة تقوم بواجبها للتخفيف من حوادث المرور أما 62 مبحوث أي بنسبة 41.33% فهم يرون عكس ذلك و 6 مبحوثين أي نسبة 4% لم يجيبوا عن السؤال .

فنستخلص من خلال الجدول أن الشرطي تقوم بتنظيم المرور و التقليل من حوادث المرور وتوعية السائقين، كما أنها تقوم بتطبيق القانون على أرض الواقع ، أما الذي يرون عكس ذلك فرأيهم أن الشرطي لا تعمل على تحسين المرور إنما بوضعها حواجز في أماكن غير مناسبة تزيد من عرقلة السير ، و أنها تطبق القانون على بعض الأشخاص دون الآخرين غير أنه يبقى الشرطي رجل دولة و أمن لا بد من احترامه و احترام القانون الذي يمثله .

الجدول رقم (76) : توزيع المبحوثين حسب تعرضهم لعقوبات من طرف أمن المرور و ارتكاب حادث.

المجموع		لم يرتكب حادث		ارتكاب حادث		ارتكاب حادث تعرض لعقوبة
%	ك	%	ك	%	ك	
52	78	29.41	25	81.53	53	نعم
46.66	70	68.23	58	18.46	12	لا
1.33	2	2.35	2	-	-	دون إجابة
100	150	100	85	100	65	المجموع

يوضح الجدول تعرض المبحوثين إلى عقوبات من طرف أمن المرور و إذا ما تعرضوا لحوادث ، فمن بين 150 مبحوث هناك 78 مبحوث بنسبة 52% تعرضوا لعقوبات و 70 مبحوث بنسبة 46.66 % لم يتعرضوا لعقوبات أما 2 مبحوثين بنسبة 1.33 % لم يجيبوا عن السؤال .

و من بين المتعرضين للعقوبات هناك 53 مبحوث بنسبة 81.58% من مجموع 65 مبحوث الذين قاموا بحوادث ، أما 12 مبحوث بنسبة 18.46 % فلم يتعرضوا لعقوبات ، أما من مجموع 85 مبحوث لم يقوموا بحوادث مرور ، 25 مبحوث بنسبة 29.41% قد تعرضوا لعقوبات أما 58 مبحوث بنسبة 68.23% لم يتعرضوا لعقوبات و مبحوثين 2 بنسبة 2.35% لم يجيبوا عن السؤال .فالملاحظ أن أكبر نسبة للمتعرضين للعقوبات قد قاموا بحوادث و هذا دليل على عدم احترام القانون أما أكبر نسبة نجدها عند الذين لم يتعرضوا لعقوبات فهم لم يقوموا بحوادث فكثرة الأخطاء تؤدي إلى الحوادث ، و الجدول الموالي سيبين نوع العقوبة التي تعرض لها السائقون .

الجدول (77) : توزيع المبحوثين حسب نوع العقوبة المفروضة و الرضى عنها

المجموع		غير راض		راض		الرضى عن العقوبة نوع العقوبة
%	ك	%	ك	%	ك	
52.56	41	47.61	20	58.33	21	مالية
2.56	2	4.76	2	-	-	حجز المركبة
15.38	12	19.04	8	11.11	4	سحب الرخصة
5.12	4	4.76	2	5.55	2	مالية + حجز المركبة
19.23	15	16.66	7	22.22	8	مالية + سحب الرخصة
5.12	4	7.14	3	2.77	1	جميعها
100	78	100	42	100	36	المجموع

في هذا الجدول يتضح لنا أن من بين 78 مبحوث قاموا بحادث مرور فإن نسبة 52.56% كانت العقوبة مالية ، أما نسبة 2.56% فكان حجز المركبة و نسبة 15.38% سحب الرخصة ، و نسبة 5.12% مالية و حجز المركبة ، و نسبة 19.23% مالية و سحب الرخصة أما نسبة 5.12% فقد تعرضوا لجميع هذه العقوبات ، كما أن البعض كان راض عن العقوبة و البعض الآخر لم يكن راض عن العقوبة فمن بين

36 مبحوث لم يكن راضين عن العقوبة هناك نسبة 58.33% العقوبة كانت مالية و نسبة 11.11% كانت العقوبة سحب الرخصة و نسبة 5.55% كانت العقوبة الموجهة إليهم مالية و حجز المركبة و نسبة 22.22% كانت العقوبة مالية و سحب الرخصة معا أما المتعرضون لجميع العقوبات السابقة و غير راضين عنها فبنسبة 2.77% ، أما الراضين عن نوع العقوبة الموجهة إليهم فهم 42 مبحوث فنسبة 47.61% تعرضوا لعقوبة مالية و 4.76% تعرضوا لعقوبة حجز المركبة أما 19.04% فتعرضوا لعقوبة سحب الرخصة و نسبة 4.76% تعرضوا لعقوبة مالية و حجز المركبة أما 16.66% فتعرضوا لعقوبة مالية و سحب الرخصة أما الذين قاموا و تعرضوا لجميع هذه العقوبات و هم راضون عنها فبنسبة 7.14% .

فالملاحظ أن أكبر نسبة من العقوبات كانت مالية و أكبر نسبة هم راضون عن هذه العقوبة أما ، عقوبة سحب الرخصة فالأغلبية غير راضون عنها باعتبارها إجراء جديد و أكثر صرامة .
فالواضح أن العقوبة المالية يرضى بها السائق أما العقوبات الأخرى فهو غير راض عنها ، و يعتبرها تعسف الشرطة في حقه رغم أن القانون واضح .
فنستنتج أن لنوع العقوبة سبب في الرضى أم عدم الرضى عنها و أن العقوبات المالية هي الأكثر تسليط على السائقين لذلك فالعقوبات الأخرى تكون أقل رضى عنها ، فقد يعتبرها السائق مجحفة أو مبالغ فيها غير أن بعض الأخطاء لا يمكن التغاضي عنها .

الجدول رقم (78) : توزيع المبحوثين حسب ارتكابهم لمخالفات عند غياب رجال الأمن و علاقتها بارتكاب الحادث .

المجموع		لم يرتكب		ارتكب حادث		ارتكاب الحادث ارتكاب المخالفات
%	ك	%	ك	%	ك	
33.33	50	21.17	18	49.23	32	نعم
62.66	94	74.11	63	47.69	31	لا
4	6	4.70	4	3.07	2	دون إجابة
100	150	100	85	100	65	المجموع

يتضح من خلال الجدول أن من بين 150 مبحوث هم أفراد العينة فإن 50 مبحوث يقومون بارتكاب مخالفات في غياب الشرطة بنسبة 33.33% أما الذين لا يقومون بمخالفات فهم 94 مبحوث بنسبة 62.66% أما الممتنعون عن الإجابة فهم 6 مبحوثين بنسبة 4% .

و هناك من المبحوثين 65 مبحوث قاموا بحوادث من بينهم نسبة 49.23% يرتكبون مخالفات في غياب

الشرطة أما نسبة 47.69% فلا يقومون بذلك أما 3.07% فلم يجيبوا عن السؤال ، أما ممن لم يرتكبوا حوادث مرور و هم 85 مبحوث ، فإن نسبة 21.17% يقومون بارتكاب مخالفات أما نسبة 74.11% لا يقومون بمخالفات و نسبة 4.70% لم يجيبوا عن السؤال .

فنستنتج أنه من يرتكب مخالفات فالأكيد أنه يتعرض لحادث فأكبر نسبة نجدها عند القائمين بمخالفات يرتكبون حوادث مرور و أكبر نسبة للذين لا يقومون بمخالفات فإنهم لا يرتكبون حوادث . فغياب الأمن و ارتكاب المخالفات يزيد من حتمية وقوع حوادث .

الجدول (79) : يبين نوع المخالفة التي يرتكبها السائقون في حالة غياب الأمن .

نوع المخالفة	التكرار	النسبة
عدم وضع حزام الأمن	15	30%
زيادة السرعة و التجاوز	14	28%
عدم احترام الإشارات	8	16%
الوقوف في مكان غير مسموح	5	10%
عدم تجديد بطاقة الضمان	4	8%
المرور باتجاه ممنوع	4	8%
المجموع	50	100%

يبين الجدول أنه من بين 50 مبحوث يقومون بمخالفات في غياب الشرطة فهناك 15 مبحوث بنسبة 30% لا يضعون حزام الأمن ، أما 14 مبحوث بنسبة 28% فهم يقومون بتجاوز السرعة القانونية و تجاوز السيارات الأخرى ، أما 8 مبحوثين بنسبة 16% فهم لا يحترمون إشارات المرور أما 5 مبحوثين بنسبة 10% فهم يتوقفون في أماكن ممنوعة ، أما 4 مبحوثين بنسبة 8% فهم لا يجددون بطاقة الضمان و نفس النسبة يمرون بالاتجاه الممنوع .

فنستنتج أنه في غياب الشرطة و أمن المرور فإن أكبر مخالفة يقوم بها السائق عدم وضع حزام الأمن، تليها السرعة ثم عدم احترام الإشارات خاصة إشارة قف و الوقوف في مكان غير مسموح و عدم تجديد بطاقة الضمان و المرور باتجاه ممنوع ، كل هذه المخالفات تزيد من احتمال الوقوع في حوادث خطيرة لكن نقص وعي السائق يدفعه إلى القيام بمثل هذه السلوكات اللاتقافية ، فوضع حزام الأمن سلوك ثقافي حضاري ، يحميه و يحافظ على سلامته و ليس تمرد على الشرطي و التملص من القانون ، فكل تلك المخالفات لا بد على السائق أن يتجنبها بوجود الشرطي أو غيابه فهي تصرفات خطيرة و إلا كيف هي ممنوعة قانونيا .

فملاحظ أنه عند غياب الهيئات الردعية يقوم السائق بمخالفات و تصرفات خطيرة قد تؤدي به إلى ارتكاب حوادث مميتة ، فالتوقف في مكان غير مسموح قد يؤدي إلى إعاقة السير و حدوث فوضى و وقوع حادث، فتصرف بسيط طائش قد يؤدي إلى ما لا يحمد عقباه .

الجدول رقم (80) : رأي المبحوثين في قانون المرور .

النسبة	التكرار	رأي المبحوثين
42.66%	64	ضعف و نقص في التطبيق
24.66%	37	قانون صارم و يحفظ النظام
10.66%	16	غير مناسب
8%	12	متوسط على العموم
6.66%	11	يحتاج إلى مراجعة و تعديل
7.33%	10	دون إجابة
100%	150	المجموع

تتجلى لنا من خلال 150 مبحوث فإن 64 مبحوث رأيهم في قانون المرور كان على أن هناك ضعف و نقص من ناحية التطبيق و ذلك بنسبة 42.66% في حين 37 مبحوث بنسبة 24.66% يرون أنه قانون صارم و يحفظ النظام أما 16 مبحوث بنسبة 10.66% يرون أنه غير مناسب في حين 12 مبحوث بنسبة 8% يعتبرونه متوسط على العموم أما 11 مبحوث فيرون أنه يحتاج إلى تعديل و ذلك بنسبة 6.66% أما 10 مبحوثين بنسبة 7.33% فلم يبدو رأيهم في قانون المرور .

فالملاحظ أن أكبر نسبة تعيب على التطبيق و ليس عن القانون ، فهناك تقصير من طرف القائمين على تطبيق القانون في حين يعتبره البعض قانون صارم ، كما أن المعاب في القانون ليست النصوص في حد ذاتها بل في تنفيذها ميدانيا ، فهناك في بعض الأحيان تسبب و هناك تعسف و عدة آراء تختلف من فرد لآخر ، و المتفق عليه هو طريقة التطبيق لا غير.

6.5. النتائج العامة للدراسة.

أولاً: تحليل نتائج الفرضية الأولى :

نوعية التكوين الذي تقدمه مدارس السياقة له علاقة عميقة بحوادث المرور عند السائقين الشباب فالمبين أن أكبر نسبة حسب الجدول رقم (12) تحصلوا على الرخصة بنسبة 76,66 % في حين 23,33 % لم يتحصلوا عنها للمرة الأولى فنسبة كبيرة رسبت في المرحلة الثالثة كما هو مبين في الجدول (13) وهي مرحلة السياقة ، وهي على لدليل على عدم القدرة على التحكم في السيارة رغم أن الجدول (14) مبين فيه أن 78% قاموا بسيارة قبل الحصول على الرخصة بنسبة 82,25 % وهي الفئة الأكثر ارتكاب لحوادث المرور المبين في الجدول رقم (9) ، و المستنتج أن الذين قام بتدريبهم الأب أو الأخ هم الأقل ارتكاب للحوادث كما هو مبين في الجدول (15) فالأب يكون أكثر خبرة ونضج ، لذلك فيعطي لأبنة نصائح قيمة من خلال ممارسته لعملية السياقة غير أن الذين يقوم بتدريبهم الرفيق فهم الأكثر ، ارتكاب لحوادث المرور فيما أن الفئة المدروسة فئة الشباب فالأكيد أن الرفيق يكون شابا مثله ، لذلك فلا تكون لديه خبرة كافية للتدريب للسياقة .

كما أن هناك من يتحصل على الرخصة عن طريق الوساطة كما هو مبين في الجدول (16) لكن بنسبة قليلة ، فالحصول على الرخصة عن طريق الوساطة أم لا فالواضح أن السائقين يقومون بحوادث ، فطريقة التكوين هي التي تحدد ذلك ، فالجدول (17) يبين أن المبحوثين على اختلاف مستواهم التعليمي فإن أسئلة امتحان السياقة كانت بنسبة 66,66 % متوسطة أما 21,33 % فاعتبرها سهلة أما 12 % فكانت بالنسبة إليهم صعبة ، وذلك حسب المستوى التعليمي فنسبة 50 % من ذوي المستوى الابتدائي اعتبرها صعبة أما المستويات الأخرى فاعتبروها أسئلة متوسطة على العموم ، غير المبحوثين كانوا لا يتكيفون دائما مع المؤطر و القائم بعملية التكوين ، وهذا ما هو مبين في الجدول (18) فمعظمهم أحيانا ما كانوا يتكيفون وهو دليل على عدم التواصل وضعف في التكوين و الإدراك، لذلك نجد العديد من السائقين لا يدركون بعض القوانين ، غير أنهم راضون عن التكوين ، هذا ما يبينه الجدول (19) فنسبة 62,66 % راضية عن التكوين و 36,33 % غير راضين ، فالمهم أنهم سائقون متحصلون على الرخصة .

كما أن في عملية التكوين هناك جانب نظري وتطبيقي فمعظم المبحوثين يرون أنه متناسق كما هو مبين في الجدول (20) فنسبة 60 % تقر ذلك و 37,33 % يرون أنه غير متناسق ، وأكبر نسبة تعتبره غير متناسق نجدها عند الفئة ذات المستوى المتوسط ويمكن إرجاع ذلك إلى نوع المدرسة التي تم فيها التكوين أو المؤطر في حد ذاته ، كما أن للمترشح دور في ذلك فالكثير من المترشحين يحاولون الوصول إلى الرخصة دون النظر إلى نوعية التكوين أو سمعة المدرسة المكونة وإمكانياتها ، وذلك ما بينه الجدول (21) فلا يعني النجاح في الامتحان كافي لقيادة السيارة و القول أنه سائق فنسبة 72 % لا تعتبر النجاح كاف لذلك فلا بد من الخبرة و الممارسة للتحكم بالسيارة .

ويرجع أسباب الرسوب في امتحان السياقة إلى عدة عناصر كما هو مبين في الجدول(22) فنقص ساعات السياقة أكبر نسبة بـ31,93 % و عدة أسباب أخرى فكثر الممتحنين و إمكانيات ووسائل المدرسة المكونة وعدم كفاءة المؤطر ، وسوء تنظيم الامتحان أو صعوبته أسباب عديدة في رسوب المترشح لكن يبقى الجانب التطبيقي جانب قيادة السيارة سبب في رسوب السائقين ، وذلك لعدم تخصيص أوقات ومساحات كافية للتدريب كما أن هناك وسائل قديمة تستعمل لهذا الغرض لذلك لا بد من تكوين وإنشاء مدارس عصرية مدعمة بأجهزة تكنولوجية جديدة ، فالعديد من السائقين يرون أن المدارس لا تقوم بدورها التكويني وهذا ما يبينه الجدول رقم (23) فنسبة 69,33 % يرون أنها لا تقوم بهذا الدور ، فأصبح همها الوحيد هو المال و الكم دون النظر إلى النوع ، كما أن هناك ضعف في تكوين المؤطرين فالجدول (24) بين ذلك فأكبر نسبة تقر بنقص كفاءة المؤطر بنسبة 27,88 % و الاهتمام بالجانب المادي بنسبة 25,96 % ونقص ساعات التكوين بنسبة 23,07 % ومنح الرخص بالوساطة بنسبة 11,53 % ونقص الإمكانيات بنسبة 11,53 % كذلك نستنتج أن كل هذه المبررات تدل على ضعف مدارس التكوين و اهتمامها بجوانب أخرى ، لذلك فالمستوى في تدهور مستمر ، فالكثير يسوقون لكن من يسوق بشكل جيد ، فالدور الذي يجب أن تقوم به مدارس تعليم السياقة تخلت عنه فأصبحت تهتم بعدد المترشحين وليس نوعية التكوين .

فنستنتج أن مدارس تعليم السياقة لا تقوم بدورها الصحيح في تكوين الشباب ، لأجل أن يكونوا سواق محترفين ، فنوعية التأطير و التكوين ضعيف ، كما أن مدة التكوين قصيرة بالمقارنة مع حجم ما سيواجهه السائق في الطريق ومسؤوليتهم تجاه أشخاص وأرواح أناس آخرين .

ثانيا : تحليل نتائج الفرضية الثانية :

زيادة حوادث المرور راجع إلى عدم قيام وسائل الإعلام بنشر ثقافة مرورية عن السائقين الشباب .

إن وسائل الإعلام بصفة عامة أصبح له دور كبير في الحياة اليومية للأفراد ، فهي تستقطب عدد كبير من أفراد المجتمع خاصة الشباب منهم فالندوات التوعوية تزيد من ترسيخ الأفكار و الأهداف غير أن التوجه إليها يبقى ضئيل رغم المستوى التعليمي للشباب وهذا ما يبينه الجدول رقم (25) حين سرح معظم المبحوثين عدم التوجه إلى الندوات التوعوية الإعلامية بنسبة 87,33 % مقابل 10,66 % يتوجهون إليها وأكبر نسبة نجدها عند ذوي المستوى الجامعي بنسبة 13,04 % ويرجعون السبب إلى عدة عوامل وهذا ما يبينه الجدول (26) فالسبب الأول يرجعونه إلى ضيق الوقت بنسبة 34,35 % و السبب الثاني هو قلبية أو منعدمة بنسبة 29,007 % و كذلك الجهل بأماكن تواجدها ، و كذا إقامتها في المدن الكبرى و غير ذلك و هنا يرجع السبب الأول هو نقص الإعلام و الإشهار ، فلو تقام في أوقات مناسبة و تحظى بإشهار جيد للاقى لدى السائقين الشباب ، كما أن المبحوثين يعتبرون وسائل الإعلام لا تعمل على التوعية من مخاطر حوادث المرور .

و هذا ما يبينه الجدول رقم (27) فنسبة 52.66 ترى أن وسائل الإعلام لا تقوم بهذا الدور، و إن وجدت حصص فالمبحوثين لا يتبعونها بصفة دائمة و هذا ما يبينه الجدول رقم (28) فنسبة 10.66 % فقط تقوم بتتبع الحصص بصفة دائمة ، و يرجعون ذلك إلى قلة الحصص و عدم كفايتها و هذا ما هو مبين في الجدول رقم (29) فنسبة 82.66 % ترى أن الحصص غير كافية ، و قليلة جدا مقارنة بحجم و أهمية الظاهرة ، كما أن المبحوثين يعتبرون توقيت الحصص القليلة التي تبث غير مناسب ، و هذا ما يبينه الجدول رقم (30) حيث أن نسبة 74.66 % تقر ذلك ، و يقترحون أوقات مناسبة و هو ما يبينه الجدول (31) نقترح قبل أو بعد النشرة الرئيسية (نشرة 20:00) بنسبة 56.25 % باعتبار وقت اجتماع الأسرة وقت وجود الشباب في البيوت كما أن نسبة 21.42 % نقترح البث اليومي للحصص و اقتراحات أخرى نقترح أيام العطل و قبل البرامج المهمة ، و كل المبحوثين كانت اقتراحاتهم تنصب حول البرامج التلفزيونية فهو الوسيلة التي أصبحت تجلب أكبر عدد من المتابعين .

أما بالنسبة للجدول رقم (32) الخاص بنوعية الأفلام التي تبثها وسائل الإعلام فأغلبيتهم ، يرون أنها تحت على التهور و المجازفة و ذلك بنسبة 70% و كل الفئات العمرية الشبابية على دراية بأن الأفلام المقدمة أصبحت ذات توجه عنفي و تهوري محض .

كما أن الوسيلة الإعلامية التي لا بد أن تقوم بالدور التوعوي من مخاطر حوادث المرور كما هو مبين في الجدول (33) فهو التلفزيون و ذلك بنسبة 46% فكل الشباب على اختلاف مستوياتهم الدراسية يعتبرون التلفزيون الوسيلة الأمثل لهذه المهمة باعتبارها تنقل الصورة و الصوت الحي للمشاهد ، و الأكثر تتبع من الأفراد ، كما أن للوسائل الأخرى دور في ذلك ، فمن خلال كل ذلك نستنتج أن وسائل الإعلام لا تقوم بدورها التوعوي للحد من ظاهرة حوادث المرور ، بل أنها لا تعمل حتى على إعلامهم بالندوات فهي مقصرة من خلال الإعلام و التوجيه كما أنها لا تقوم بنشر ثقافة مرورية لدى الشباب فهي تبعث في بعض الأحيان إلى حث الشباب على القيام بسلوكات و تصرفات خطيرة عبر الطرق من خلال بث برامج و أفلام تحت على المجازفة و الطيش و اللامبالاة، و هنا يظهر ضعف الإعلام من ناحية التوعية و التحسيس و خاصة التثقيف فهي لا تعمل على نشر ثقافة مرورية لدى السائقين خاصة الشباب .

يلعب عامل السن والنمط الثقافي دورا حاسما في تفشي ظاهرة حوادث المرور عند السائقين الشباب .

إن السن و النمط الثقافي للفرد يظهر من خلال سلوكاته و تصرفاته اليومية ، حتى و لو كان الأمر بسيط ، فالجدول رقم (34) يبين قيام المبحوثين بالفحص اليومي للسيارة باختلاف مستوياتهم الدراسية فنسبة 54% تقوم بهذه المهمة يوميا ، أما 40% فأحيانا ما نفعل ذلك أما نسبة 2.66% فلا تقوم بذلك أبدا ، و أكبر نسبة نجدها عند ذوي المستوى الابتدائي مع العلم أنهما مبحوثين (2) اثنين فهذه الفئة (الشباب) لا نجد فيها الكثير ذوي المستوى الأدنى من التعليم . أما الذين يتفحصون السيارة أحيانا فأكثر نسبة نجدها عند ذوي المستوى الجامعي ، و الذين لا يتفحصون السيارة أبدا فأكثر نسبة توجد عند ذوي المستوى الثانوي فهنا تظهر اللامبالاة و الإهمال من سلوك و تصرف مهم رغم المستوى الجيد من التعليم .

أما في الجدول رقم (35) فيبين استعمال حزام الأمن من طرف المبحوثين و علاقته بالمستوى التعليمي فالملاحظ أن نسبة 80% يستعملون حزام الأمن في حين 18% لا يستعملونه و أكبر نسبة من المستعملين نجدها عند ذوي المستوى الابتدائي كما سبق الذكر فهم شخصين بنسبة 100% فنجد أكبر نسبة تقوم باستعمال حزام الأمن عند أصحاب المستوى الجامعي بنسبة 82.60% ، و استعمال حزام الأمن لأسباب عديدة منها ما بينه الجدول رقم (36) فنسبة 55.67% يعتبرونه حماية من الموت أما نسبة 24.16% يستعملونه أنه إجباري و ضروري ، أما 18.33% فهم يخافون العقوبة ، و نسبة 1.66% لأن السيارة ذات نظام لا تسيير إلا باستعمال الحزام ، كما أن الإجابات كانت تختلف حسب المستوى التعليمي فدوي المستوى الابتدائي الحزام خوفا من العقوبة ، أما ذوي المستوى الجامعي فإنهم يستعملونه لأنه حماية للسائق و ينجيه من الموت و ذلك بنسبة 59.64% فهنا يظهر الاختلاف بين سبب استعمال حزام الأمن عند ذوي المستوى الأدنى و العالي من التعليم ، فهنا يكمن الجانب الثقافي و الوعي بهذا التصرف .

كما أن البعض التصرفات و السلوكات عند ما يكون الشاب في سيارته قد تصادفه يوميا ، و هذا ما يبينه الجدول رقم (37) ، فالتوقف أمام إشارة قف حتى و إن كان الطريق خاليا يكون بصفة دائمة بنسبة 43.33% و نسبة 44% يكون التوقف أحيانا ، أما 4% فلا يتوقفون أبدا و هذا عند الشباب على اختلاف مستواهم الثقافي فنجد أكبر نسبة للمتوقفين ، عند ذوي المستوى الابتدائي يليها المستوى

المتوسط فالجامعي فالثانوي ، و النتيجة أن المستوى التعليمي لا يدل على احترام القانون فعلية التجاوز في الخط المستمر رغم خطورته إلا أن العديد من السائقين يقومون بذلك ، فعند مبحثين هذه الدراسة في الجدول رقم (38) فإن نسبة 52% يقومون بهذه العملية رغم خطورتها أما 46% فلا يقومون بعملية التجاوز و عملية التجاوز نجدها عند جميع المستويات التعليمية على اختلافها و يرجعون السبب إلى أسباب عديدة كالعجلة من الأمر بنسبة 35.89% ، و هذا ما هو مبين في الجدول رقم (39) أما نسبة 26.92% ترجع السبب في حالة نقل مريض و نسبة 20.51% تباطؤ السائق الذي قبله و كل هذه الأسباب تدل على العجلة و السرعة لا غير فهو عذر أقرب من ذنب في حين بنسبة 16.66% يقومون بالتجاوز و لم يعطوا تبرير لذلك ، فهمهم الوحيد هو السرعة فقط أما عن تسهيل مهمة السائقين الآخرين و الإحساس بالمسؤولية تجاههم فهو مبين في الجدولين (41) و (42) فهو يبين كيف أن المستوى التعليمي و السن و الحالة العائلية و علاقتها بالإحساس بالمسؤولية فكما كان سن الشاب متقدم و حالته العائلية متزوج و مستواه التعليمي متقدم كانت له روح المسؤولية تجاه السائقين الآخرين ، فالفترة 30-35 الأكثر إحساس بالمسؤولية .

أما عن احترام إشارات المرور إن كان السائق في عجلة من أمره فهو مبين في الجدول (43) فأكثر نسبة أحيانا ما تحترم الإشارات بنسبة 57.33% فهنا تدل أن السرعة تحول دون احترام الإشارات إذن عدم احترام القانون رغم أنه سلوك حضاري ثقافي واعي .

أما عن توقف أمام سير المشاة كما هو مبين في الجدول رقم (44) فإن نسبة 75.33% تتوقف عند مرور المشاة لذلك لا نجد عند المبحثين في هذه الدراسة حوادث جسمية كثيرة. كما أن مكان توقيف السيارة دليل على ثقافة و وعي الفرد بما حوله فالمتوصل إليه في الجدول رقم (45) يدل على مكان توقيف الشباب المبحوث لسيارتهم أثناء قيامهم بقضاء حاجياتهم ، فنسبة 35.51% تقوم بترك السيارة على الرصيف و 34.42% على حافة الرصيف في حين 27.86% تتركها في موقف السيارة ، فهنا يتضح كيف أن الشوارع و الأرصفة أصبحت مكتظة بالسيارات و كيف أن الأرصفة أصبحت حكرًا على التجار و السيارات ، لذلك فالراجلين معرضة دائما إلى حوادث خطيرة ، فهنا السائق لا يفكر في الجانب السلبي من التصرف ، فهو يرى أنه تصرف عادي كغيره من السائقين ، فهي ثقافة مجتمع .

أما بالنسبة لاستعمال المذياع و المسجل داخل السيارة و صوته كما هو مبين في الجدولين (46) و (47) فنسبة 83.33% تستعمل المسجل و المذياع و أكبر نسبة لمستعملي المسجل و المذياع نجدها عند الفئة العمرية 18 – 24 بنسبة 91.93% أما الفئة التي لا تستعمل المذياع أو المسجل بنسبة كبيرة فهي الفئة العمرية 30 – 35 بنسبة 76.08% أما عن صوت المسجل فأكثر نسبة نجدها عند المستعملين بصوت متوسط بنسبة 67.2% يليه بصوت منخفض بنسبة 16.8% ثم بصوت مرتفع بنسبة 16%

و أكبر نسبة لمستعملي المذياع بصوت منخفض نجدها عند الفئة العمرية 30 – 35 بنسبة 37.14% فالملاحظ أن السن له دخل في استعمال المسجل و صوته باعتبار الشاب يميل إلى الموسيقى ، خاصة الموسيقى الصاخبة و العالية ، وكما هو مبين في الجدول رقم (48) فهم لا يعتبرون المذياع و المسجل يعيق للانتباه فنسبة 68% تعتبره غير ذلك ، رغم أنه في بعض الأحيان يعيق حتى السائقين الآخرين و المارة إذا كان الصوت مرتفع ، فهو قبل كل شيء سلوك لا أخلاقي .

أما عن مكانة السيارة عن الشباب المبحوثين و سنهم كما هو مبين في الجدول رقم (49) فإن أكبر نسبة تعتبر السيارة ، وسيلة نقل و عمل بنسبة 64% في حين 18% تعتبرها وسيلة تسلية و ترفيه كما أن 6% يعتبرونها مكانة اجتماعية أما أكبر نسبة التي تعتبر السيارة وسيلة نقل و عمل نجدها عند الفئة العمرية 30 – 35 ، أما التي تعتبرها وسيلة تسلية و ترفيه ، نجدها عند الفئة العمرية 18 – 24 أما الفئة التي تعتبر السيارة مكانة اجتماعية فأكثر نسبة نجدها عند السن الممتد بين 24-30 .

و هنا نستنتج أن لكل فئة عمرية عند الشباب تصور خاص عن مكانة السيارة في حياته ، و أن كل ما كان سن الشاب متقدم كان ناضج و متمحص للأمر ، أما كلما كان صغير قريب من سن المراهقة ، كان ذا طابع طائش و لا مبالي ، أما عن الجانب الثقافي عند الشباب السائقين فهو ذو توجه واحد ، و هو التوجه نحو الطيش و اللامبالاة خاصة في أمور التصرفات و السلوكات التي تحمي و تحمي غيره ، و المعروف أن الشباب في هذه المرحلة يكون أكثر اندفاعية و تهور و تحكم الجانب الانفعالي على عقله و تصرفاته ، و تبني ثقافة خاصة بهذه الفئة الهامة في المجتمع ، فكل فئة عمرية لها ثقافة خاصة ، لذلك فنرى الشباب خاصة السائقين ذوي سلوكات متشابهة رغم اختلاف مستوياتهم التعليمية ، لذلك فالسلوك ثقافة و ليست الثقافة سلوك ، فالسماح بالتجاوز أو لفت انتباه شخص أو خفض المسجل و استعمال حزام الأمان و تفحص السيارة هو سلوك ثقافي حضاري دليل على التحضير و المدنية .

لذلك فالسن و النمط الثقافي دور هام في تفتيش ظاهرة حوادث المرور عند السائقين الشباب .

غياب الهيئات الردعية تؤثر سلباً في طريقة السياقة لدى الشباب.

إن لغياب الهيئات الممثلة للقانون عبر الطرق له علاقة بارتكاب الحوادث المرورية فغيابهم يزيد من عدم احترام القانون، و هذا ما هو مبين في الجدول رقم (50) فنسبة 56.66% موافقين على هذه الفكرة في حين 21.3% معارضين و 20% محايدين و اكبر نسبة للمؤيد نجدها عند الفئة العمرية 30 – 35 فنسبة 63.04% ، في حين نجد أكبر نسبة للمعارضين عند الفئة العمرية 18 – 24 بنسبة 25.80% فهذه الفئة الأخيرة تعارض الفكرة رغم أنها الفئة الأكثر ارتكاب لحوادث المرور الجدول رقم (09) و الأقل خبرة و الجدول (51) يبين كيف أن نسبة 62% لا يحترمون إشارات المرور إذا كانت موضوعة في مكان غير مناسب و اكبر نسبة لغير محترمين للإشارات نجدها عند الفئة العمرية 18 – 24 ، فهذه الفئة هي التي تعتبر الأكثر تهور أما الجدول رقم (52) فيبين تحسن حركة المرور في حالة وجود رجال الأمن في الطريق ، فنسبة 62.66% تقرر ذلك و 35.33% تعتبرها تعيق سير المرور ، و هنا يتضح أن عند وجود رجال الأمن فعلى السائق تخفيض السرعة لذلك فيعتبر رجال الأمن إعاقة لهم و السبب الأول في حوادث المرور هي السرعة ، كما أن الجدول رقم (53) يوضح أن المبحوثين يحترمون الإشارات بصفة دائمة بنسبة 55.33% أما 38% فلا يحترمون دائماً و هو دليل على أن الشباب السائقين يحترمون الإشارات في حالة غياب الهيئات الردعية لكن ليس بصفة دائمة ، فغياب الشرطة قد يؤدي بالسائقين إلى خرق القانون لذلك لا بد من تكثيف الحواجز .

و رجال الأمن في الطرقات لأجل معاقبة المخالفين و هذا ما عبر عنه في الجدول رقم (54) فنسبة 76.66% توافق على ضرورة تشديد العقوبات لأجل احترام قانون المرور أما 9.33% فهي معارضة و الجدول رقم (55) يدل على ضرورة معاقبة الشرطي للمخالفين حتى و لو كان الضرر بسيط، فهذا يزيد من حذر السائقين من الوقوع في الأخطاء خوفاً من العقوبة، فالجدول رقم (56) يبين أن نوع العقوبة المفروضة مناسبة مع نوع المخالفة المرتكبة ، فالشرطة تقوم بواجبها في التخفيف من حوادث المرور و ما هو مبين في الجدول (57) و الدليل على دور الشرطة في عقوبة المخالفين لأنهم قد يتعرضون إلى حوادث ، و ما هو مبين في الجدول (58) فنسبة 81.53% مما تعرضوا لعقوبات قاموا بحوادث وهناك من لم يرضى بهذه العقوبة مالية و هو ما بين في الجدول (59) فجل العقوبات مقارنة بالحوادث هي بسيطة فعقوبة السجن قليلة و منعدمة في هذه الدراسة رغم ارتكاب المبحوثين لعدة حوادث كما أن عقوبة سحب الرخصة ضمن الإجراء الجديد ، معظم المتعرضين إليها غير راضين

و يعتبرونها مجحفة و تعسفية و الضرر بسيط كعدم استعمال حزام الأمن مثلا ، فالسائقين الشباب يعتبرون كل مخالفاتهم بسيطة و أن الشرطي يتعسف في قراراته رغم أن السائقين هم المخطئين فالشرطة لها دور كبير ، في ضبط السائقين و تنظيم حركة المرور فكلما كانت الشرطة في الميدان قلت الحوادث و المخالفات ففي الجدولين (60) و (61) يتضح أنه عند غياب الشرطة فإن السائقين قد يرتكبون مخالفات رغم أن معظم المستجوبين بنسبة 62.66% لا يقومون بذلك لكن 33.33% يقومون بمخالفات ، كعدم استعمال حزام الأمن 30% و زيادة السرعة بنسبة 28% و عدم احترام الإشارات بنسبة 16% و الوقوف بمكان غير مسموح و غير ذلك ، فكل هذه المخالفات يرتكبها السائق رغم درايته بخطورتها و رفضها قانونيا ، لكنه يرتكبها لغرض شخصي أو نفسي أو لإرضاء غروره ، و طيش شبابه و نرجسيته ، فقط لأن الشرطي غائب ؟

لذلك فالشرطة و أمن المرور لا بد أن يكتف عبر الطرقات لأجل احترام القانون الذي يعتبره المبحوثين ضعيف و ناقص من ناحية التطبيق ، و هذا ما بينه الجدول رقم (62) كما أنه قانون صارم و يحفظ النظام رغم أن البعض يعتبره غير مناسب و يحتاج إلى تعديل . فالشباب يعتبر نفسه ضحية القانون المجحف في حقه .

فمن خلال كل ذلك يتضح و نستنتج من خلال الدراسة أن الشباب السائق لديه روح عدم احترام القانون و ضعف في ثقافته المرورية كما أنه يحتاج دائما إلى التوعية التي لا تقوم وسائل الإعلام بمنحه إياها و التكوين لا بد أن يمنهج و يراقب فلا بد من تكوين ثقافة مرورية صالحة عند السائقين الشباب خاصة بالنظر إلى سنهم و نمطهم الثقافي الخاص .

فالفئة العمرية 18 – 24 تعتبر الفئة الأكثر تهور و طيش و ارتكاب للحوادث فهي فئة قريبة من مرحلة المراهقة ، لذلك نجدها ذات سلوكيات اندفاعية و لا مسؤولة و غير واعية ، لذلك من خلال نقص الخبرة و عدم الاستقرار النفسي و الاجتماعي باعتبارها في مرحلة الشباب الأولى .

كما أن نلمس عند فئة الشباب مصطلحات خاصة كالحقرة خاصة عند العقوبات و المخالفات ، و هو مصطلح شبابي محض و هو دليل على الإحساس الدائم بالقهر و التهميش و الحرمان لذلك فهو دائما يحاول التمرد على معايير و قيم وقوانين المجتمع ، فالرجل يسوق كما يعيش فكل مشاكله والضغوطات النفسية و الاجتماعية يضعها صوب عينين في الطريق ، لذلك فهو يزيد من السرعة و يخالف القانون ، و يتصرف تصرفات تمردية طائشة .

لذلك فلا بد من إعادة النظر ، في هذه الفئة ليس فقط من خلال قانون المرور بل لا بد من إعادة تكوين السائقين الشباب تكوين صحيح ، و ليس الضغط عليه من كل الاتجاهات فلا بد أن نخلق لديه روح الاحترام و ثقافة السلم و اللا عنف في الطريق و في سلوكياته اليومية .

7.5. الاستنتاج العام للدراسة :

منذ بداية هذه الدراسة حاولت الوصول إلى معرفة الثقافة المرورية لدى السائقين الشباب ، و كيف لذلك من تأثير على كيفية السياقة و ارتكاب حوادث ، و من خلال الدراسة الميدانية إضافة إلى النظرية تبين أن هناك عدة عوامل تؤثر في ثقافة السائق المرورية فنوعية التكوين الذي يتلقاه الفرد سواء من الأشخاص القائمين على التدريب أو من مدارس تعليم السياقة ، و كيف أنه يؤثر في تكوين ثقافة السياقة و ما تعانيه مثل هذه المدارس من تفهقر في الأداء و التكوين و النقص الكبير في الكفاءة و التأطير و كذلك تقصير وسائل الإعلام بشتى أنواعها في نشر ثقافة مرورية تحسيسية تربوية ، حيث أصبحت تنشر برامج تزيد من حدة الظاهر ، بالأفلام و البرامج أمست كنوع من التحريض على السرعة و المخاطرة و المجازفة للوصول إلى البطولة ، مع العلم أن الشباب يتأثر بمثل هذه الأمور البطولية لذلك أصبح يحاكي و يفقد كل ما يتلقاه من وسائل الإعلام كما أن هذه المرحلة من العمر بمالها من مميزات و خصائص نفسية و جسدية و اجتماعية ، تزيد من حدة الظاهرة فالشباب يحاول دائما فرض وجوده و إذا لم يمنهج و يضبط سلوكه فإنه يصل إلى التمرد و الطيش الذي قد يؤدي إلى ما يحمده عقابه ، فهذه المرحلة العمرية يعتبرها علماء النفس من أصعب ما يمر به الشباب العربي خاصة في ظل الظروف الاجتماعية و الأمنية التي مر ، و لا يزال يمر بها الشباب ، من بطالة ، آفات اجتماعية تطورات تكنولوجية ، لذلك فالشباب خلق لنفسه ثقافة خاصة هي ثقافة للا احترام في أي مجال ، فالشباب أصبح يتمرد على كل معايير و قيم و قوانين المجتمع و هو حصيلة الضغوطات الاجتماعية ، فالجل يسوق كما يعيش ، و يسوق بحسب ما يحيط به ، فهو يعيش القلق و عنفوان الشباب الذي يحاول إخراجه على الطريق ، بزيادة السرعة و مخالفة القانون ، لذلك فإنه يزيد في تماديه كلما غابت السلطات الأمنية عن الطريق ، فهو يصبح لا يحترم الإشارات و تعاليم قانون المرور لذلك لابد بنشر ثقافة واعية عن حوادث المرور ، و خلق روح الاحترام و الإحساس بخطورة الظاهرة لدى السائقين الشباب و كما قال السيد العزوني " للحد من ظاهرة حوادث المرور ، لابد من التربية و التوعية و التحسيس " أي تكوين ثقافة مرورية صالحة لدى السائقين خاصة الشباب منهم .ولابد من تضافر كل الجهود وعمل كل البنى والأنساق الاجتماعية لتكوين سائقين مثاليين فالمسؤولية تسقط على جميع الهيئات والهيكل الأمنية و الاجتماعية دون استثناء للحد وحتى القضاء على الظاهرة .

خاتمة

من خلال ما تطرقنا إليه حاولنا تسليط الضوء عبر هذه الدراسة حول أسباب حوادث المرور لدى فئة الشباب ، و هل للثقافة المرورية دور في ذلك و مع الأخذ بعين الاعتبار عامل السن و النمط الثقافي لهذه الفئة ، فقد تبين أن هناك عدة عوامل في تكوين ثقافة مرورية و كيف أن غياب بعض الأطراف الهامة في تكوين الشباب حال دون تحقيق تكوين صحيح للشباب في جميع الميادين ، فالشباب يحتاج إلى أكثر اهتمام من ناحية التكوين خاصة للسياسة لخلق ثقافة مرورية جيدة يبنى على الوعي و التربية و الفطنة ، و ذلك بتضافر كل الجهود و الأطراف ، من وسائل إعلام مدارس التكوين ، مراكز الوقاية من حوادث المرور ، العمليات التوعوية و المعارض و المسارح و غير ذلك ممن يستهوي الشباب ، و علينا الاعتناء بهذه الفئة الهامة من المجتمع . خاصة في المشاكل التي يتخبط فيها و التناقضات التي يعيشها، فصلاح شباب اليوم صلاح رجال الغد و أطفال الغد فشباب اليوم آباء الغد ، فثقافة الأب لابد أن تنتقل إلى الطفل و القصد الأب الصالح .

و في الأخير نشير إلى أن هناك أسباب أخرى نزيد من تفاقم الظاهرة يوميا ، لذلك لابد من اتخاذ إجراءات سريعة ، لإدراك الأمر ، فقد دق ناقوس الخطر منذ زمن فلابد من حل سريع لهذه الظاهرة الخطيرة في المجتمع .

جامعة سعد دحلب بالبيدة
كلية الآداب والعلوم الاجتماعية
قسم علم الاجتماع والديموغرافيا

رقم الاستمارة:

الثقافة المرورية لدى السائقين الشباب وعلاقتها بحوادث المرور

هذه الاستمارة موضوعية لأغراض علمية في إطار التحضير لنيل شهادة ماجستير في علم الاجتماع الثقافي، نرجو منكم الإجابة بكل دقة وموضوعية

إشراف الدكتور:

عبد الغني مغربي

من طرف الطالبة:

شامة حورية

- ضع علامة (X) في الخانة المناسبة.
- يرجى الإجابة على كامل الأسئلة، وشكرا مسبقا.

I- بيانات خاصة بالمبحوثين:

1- السن: 24-18 30-24 35-30

2- الجنس: ذكر أنثى

3- الحالة العائلية: متزوج أعزب

4- الأقدمية في السياقة:

5- المستوى التعليمي: ابتدائي متوسط ثانوي جامعي

6- المهنة:

7- ملكية السيارة: ملك لغيرك مهنية

8- هل ارتكبت حادث؟

نعم لا

- في حالة الإجابة بنعم، أذكر نوعه:

- الطرف الآخر المتسبب في الحادث:

مادي جسدي

- سيارة
- مشاة
- حيوان
- أشجار أو أعمدة
- طرف آخر

II- أسئلة خاصة بالتكوين والكفاءة في السياقة:

9- هل تحصلت على رخصة السياقة بعد اجتيازك للامتحان للمرة الأولى؟

نعم لا

- في حالة الإجابة بلا، في أي مرحلة؟

10- هل سبق أن قادت السيارة قبل الحصول على الرخصة؟

نعم لا

- في حالة الإجابة بنعم، من أشرف على تدريبك قبل التوجه إلى الامتحان؟

الأب الأخ الرفيق

طرف آخر:

11- هل تحصلت على الرخصة عن طريق الوساطة؟

نعم لا

12- في مرحلة التكوين للسياسة، كيف كانت الأسئلة؟

سهلة صعبة متوسطة

13- هل كنت تتكيف مع المؤطر (القائم بالتكوين للسياسة) وتتفاعل معه؟

دائما أحيانا نادرا

14- هل كنت راض عن نوعية التكوين؟

نعم لا

15- كيف كان الجانب النظري والتطبيقي في التكوين للسياسة؟

متناسق غير متناسق

16- هل النجاح في الامتحان كافي لقيادة السيارة؟

نعم لا

- في كلتا الحالتين، أذكر لماذا؟.....

17- الرسوب في امتحان السياسة راجع إلى:

- تحيز القائم بالامتحان
- صعوبة التكيف مع السيارة
- صعوبة الامتحان
- زيادة الثقة بالنفس
- سوء تنظيم الامتحان
- نقص كفاءة المؤطر
- نقص ساعات السياسة
- طريقة إجراء الامتحان

18- هل ترى أن مدارس تعليم السياسة تقوم بدورها التكويني؟

نعم لا

- في كلتا الحالتين، كيف ذلك؟.....

III- أسئلة خاصة بالتوعية المرورية ووسائل الإعلام:

19- هل تتوجه إلى ندوات التوعية الخاصة بحوادث المرور؟

نعم لا

- في كلتا الحالتين، أذكر لماذا؟.....

20- هل ترى أن وسائل الإعلام تقوم بالدور التوعوي الخاص بحوادث المرور؟

نعم لا

- في كلتا الحالتين، لماذا؟.....

21- هل تقوم بمتابعة الحصص التي تحت على السلامة المرورية؟
دائماً أحياناً أبداً

22- هل ترى أن هذه الحصص كافية للتوعية؟

نعم لا

- كيف ذلك؟.....

23- هل ترى أن توقيت بث هذه الحصص مناسب؟

نعم لا

- في حالة الإجابة بلا، ماذا تقترح؟.....

24- هل ترى أن نوعية الأفلام التي تبثها وسائل الإعلام تحت على السرعة والمجازفة والتهور؟

نعم لا

25- ما هي الوسيلة التي ترى أنها تقوم بالدور التوعوي حول خطورة حوادث المرور؟

- التلفزة

- الإذاعة

- الجرائد

- المجالات

- وسائل أخرى، حدد ذلك:.....

- في كل الحالات، كيف ذلك؟.....

IV- أسئلة خاصة بالثقافة المرورية:

26- هل تقوم بتفحص السيارة قبل سياقتها؟
دائماً أحياناً أبداً

27- هل تستعمل حزام الأمن دائماً باعتباره إجبارياً؟

نعم لا

- في كلتا الحالتين، أذكر لماذا؟.....

28- هل تتوقف عند إشارة قف حتى ولو كان الطريق خالياً؟
دائماً أحياناً أبداً

29- هل تجد أنه من الضروري القيام بعملية التجاوز في بعض الحالات حتى ولو اقتضى الأمر عبور الخط المستمر؟

نعم لا

- في كلتا الحالتين، أذكر لماذا؟.....

30- هل تسهل من مهمة السائق الذي يحاول تجاوزك في مكان غير مناسب؟
دائماً أحياناً أبداً

31- هل تشعر أنك مسؤول على لفت انتباه سائق آخر إلى حاجز لا يمكنه رؤيته؟

نعم لا

32- إذا كنت في عجلة من أمرك، هل تحترم إشارات المرور؟

دائماً أحياناً أبداً

33- عند استعمال المشاة ممر الراجلين، هل تتوقف عند الإشارة؟

دائماً أحياناً أبداً

34- أين توقف سيارتك عند قضائك لحاجات معينة:

- على الرصيف
- على حافة الطريق
- في موقف السيارات

35- هل تستعمل المذياع أو المسجل في سيارتك؟

نعم لا

- في حالة نعم، كيف يكون الصوت:

منخفض متوسط مرتفع

36- ألا ترى أنه يعيق الانتباه؟

نعم لا

37- ماذا تمثل لك السيارة:

- وسيلة نقل وعمل
- وسيلة تسلية وترفيه
- مكانة اجتماعية
- وسيلة للتنافس مع الغير
- هويتك وشخصيتك وجزء منك

V- أسئلة خاصة بالأمن وحوادث المرور:

38- هل تعتقد أن عدم احترام قوانين المرور أصبح عادة طبيعية مقبولة لدى أغلبية المجتمع؟

مواقف محايد معارض

39- هل تقوم باحترام إشارة المرور إذا كانت موضوعة في مكان غير مناسب؟

نعم لا

40- هل ترى أن هناك تحسن في حركة المرور إذا عوضت الأضواء والإشارات بالشرطة أو الدرك؟

نعم لا

41- هل تحترم إشارات المرور دون وجود رجال الأمن؟

دائماً أحياناً أبداً

42- هل ترى أنه لا بد من تشديد العقوبات للمحافظة على احترام قانون المرور؟

مواقف محايد معارض

43- هل ترى أنه على الشرطي معاقبة السائق لارتكابه مخالفة حتى ولو كان الضرر بسيطاً؟

مواقف محايد معارض

44- هل ترى أن العقوبات المفروضة على السائقين مناسبة مع نوع المخالفة؟

نعم لا

- في كلتا الحالتين، أذكر لماذا؟.....

45- هل ترى أن الشرطة تقوم بواجباتها في التخفيف من حوادث المرور؟

نعم لا

46- هل سبق أن تعرضت لعقوبة من طرف أمن المرور؟

نعم لا

- في حالة الإجابة بنعم، ما نوع العقوبة:

- مالية
- حجز المركبة
- سحب الرخصة
- الحبس لمدة معينة

- في كل الحالات، هل كنت راضي بالعقوبة؟

نعم لا

- في كلتا الحالتين، أذكر لماذا؟.....

47- هل ترتكب مخالفات في الأماكن التي لا توجد بها الشرطة؟

نعم لا

- في حالة الإجابة بنعم، أذكر نوعها؟.....

48- ما رأيك في قانون المرور؟.....