

التنقلات الحضرية وهاجس العنف المروري في المدن الجزائرية "قراءة سوسيوثقافية في الروافد والتداعيات"

Urban Commutes and Traffic Violence Obsession in the Algerian Cities- Socio cultural analysis in tributaries and repercussions

تاريخ القبول: 2021-04-20

تاريخ الإرسال: 2020-04-29

كلثوم بيبيمون، جامعة باتنة 01، bibimoune.kelthoum@gmail.com

المخلص

نتطلع من خلال هذه الورقة العلمية إلى تقديم مقارنة سوسيو ثقافية لروافد العنف المروري في المدينة الجزائرية كمفهوم وممارسة لها مبرراتها الاجتماعية والثقافية التي تكشف عن ملامح ثقافة الطريق العمومي بعده فضاء عاما تتجلى فيه جل الرهانات والتفاعلات الرمزية. خاصة إن واقع التنقلات الحضرية اليومية صارت جزءا هاما من الممارسات الفردية والجماعية المتصلة بنمط الحياة الحضرية المعاصرة ببعدها الاستهلاكي. لهذا نهدف من خلال الدراسة إلى الكشف عن أسبابه وتداعياته باستخدام المنهج الوصفي الذي مكنا من رصد أهم المخاطر التي تميز التنقلات الحضرية في المدن العالمية المعاصرة، مع الكشف عن ماهية العنف المروري وواقعه قصد تفسير مسبباته في ضوء المقاربات السوسيوثقافية لتحديد العوامل التي تقف وراءه وأهم تداعياته، وأخيرا الوصول إلى نتائج جاءت لتؤكد أولويات تهمين السلامة المرورية كثقافة وممارسة حضرية بالدرجة الأولى.

الكلمات المفتاحية: التنقلات الحضرية، العنف المروري، المدينة، ثقافة السلامة المرورية، الفضاء العام.

Résumé

Cet article scientifique présente une approche socioculturelle des affluents de la violence routière dans la ville algérienne autant que concept et pratique liée à des justifications sociales et culturelles qui révèlent les caractéristiques de la culture de la voie publique. Cet espace dans lequel la plupart des enjeux et des interactions symboliques sont évidents. En plus, la réalité de la mobilité urbaine quotidienne devient une partie importante des pratiques individuelles et collectives liées au mode de vie urbain contemporain, avec sa dimension consommateur. C'est pourquoi nous visons à travers l'étude à découvrir ses causes et ses implications en utilisant l'approche descriptive qui nous a permis de suivre les risques les plus importants qui caractérisent la mobilité urbaine dans les villes globales contemporaines, tout en révélant la nature et la réalité de la violence routière afin d'expliquer ses causes à la lumière d'approches socioculturelles pour déterminer les facteurs qui la sous-tendent et ses répercussions les plus importantes. À la fin, les résultats ont confirmé les priorités de la valorisation de la sécurité routière en tant que culture et pratique urbaine en premier lieu.

Mots-clés : mobilité urbaine, violence routière, ville, culture de la sécurité routière, espace public.

Abstract

Daily urban mobility has become an important part of the individual and collective practices related to the contemporary urban lifestyle with its consumer dimension. This paper seeks to present a socio-cultural approach to the tributaries of traffic violence in the Algerian city, as both a concept and a practice, which has social and cultural justifications that reveal public road culture, as a public space that reflects most of the stakes and symbolic interactions. This paper, then, aims to reveal its causes and implications through using the descriptive approach, which enabled us to monitor the most important risks of urban mobility in contemporary global cities with the disclosure of the nature and reality of traffic violence, in order to explain its causes and determine the factors behind it and its most important repercussions. From there, the results came out to confirm the priorities of evaluating traffic safety as a culture and urban practice in the first place.

Keywords: urban mobility, traffic violence, city, traffic safety culture, public space.

المقدمة

التنقل .. الخ ، ترجمتها أيضا التغيرات المتلاحقة في نمط حياة الساكنة التي أضحت أكثر عرضة لمخاطر التنقل استجابة لمتطلبات الحياة الحضرية الاستهلاكية ، ناهيك عن التعرض صحيا لمخاطر التلوث ، حوادث العمل ، ومخاطر حوادث الطرقات .. وغيرها. خاصة أن الحضيرة الوطنية للسيارات قد أحصت ارتفاعا معتبرا في عدد المركبات حسب الديوان الوطني للإحصاء وهذا خلال العشرية الماضية بفعل التغيرات الاقتصادية والاجتماعية التي شهدتها البلاد والتي تزامنت مع تحسن القدرة الشرائية للمواطن الجزائري والتي انتقلت من حوالي 2.786.257 مركبة سنة 1996 إلى 6.162.542 مركبة ، بمعدل توزع سيارة واحدة لكل 10 أفراد سنة 1996 إلى سيارة واحدة لكل 5 أفراد سنة 2014 (ONS, 2017) ، كما إن أغلب الملاحظات الميدانية تؤكد أولوية السيارة كوسيلة تحظى بالأفضلية لدى المواطن الجزائري وتستخدم في اغلب التنقلات (Boukour, 2014, 5) .. لهذا صار مازق التنقل واقعا يوميا في مواجهة هاجس العنف المروري الذي صار يؤرق المتنقلين سوا كانوا أوراجلين هذا بالموازاة مع تنامي مشكلات الازدحام المروري ، تزايد معدلات امتلاك السيارة الشخصية ، وضعف مرافق وشبكات النقل الجماعي التي جعلت المتنقلين تحت وطأة الازدحام المروري وضغوطات التنقلات اليومية مما انعكس على معدلات حوادث المرور الآخذة في التزايد سنويا والتي جعلت التنقل مأساة حقيقية .

على ضوء ذلك نحاول من خلال هذه الورقة البحثية الإجابة على التساؤلات الآتية:

ماهي أهم مخاطر التنقلات الحضرية اليومية في المدن المعاصرة؟

ما الروافد السوسيوثقافية للعنف المروري في المدن الجزائرية؟ وماهي أهم تداعياته؟
من خلال الإجابة على هذه الإشكالية نتطلع إلى تحقيق الأهداف الآتية:

- رصد العلاقة بين تحولات ممارسات التنقل كقيمة رمزية مرتبطة بتحولات المدينة الجزائرية المعاصرة ومخاطر التنقلات اليومية التي يواجهها المتنقلون دوريا بهدف لفت الانتباه إليها والكشف عن أهم ملامحها
- تفسير أسباب العنف المروري كظاهرة اجتماعية آخذة في التوسع داخل المدن انطلاقا من التناولات السوسيوثقافية الباحثة فيها

يعيش كثير منا مع هاجس التنقلات الحضرية اليومية التي أصبحت تحتل مساحة هامة من روتين حياتنا المعاصرة حيث تعرف شبكة التنقلات ضغطا معتبرا خاصة في المدن الكبرى ، وهذا بالنظر إلى تنامي وتيرة الهجرة نحوها وتسارع معدلات التحضر التي غيرت أسلوب الحياة فيها ، بل جعلت معظم الأفراد أكثر ارتباطا بمراكزها الحيوية التي صارت تشكل جل فعالياتها الاجتماعية ، الاقتصادية وحتى الثقافية ، ناهيك عن أن منطقتي التوزيع المكاني والزمني للفضاءات الحضرية صار مع تزايد وتيرة التحضر وامتداد المدن عاملا مؤثرا في ديناميات النقل الحضري بل ساهم في تغيير وتباين نمط التنقلات وتوزيعها عبر أطراف المدينة. كل ذلك زاد من أهميتها بالنسبة للمتنقلين سواء من اجل العمل أو الدراسة أو الحصول على الخدمات المختلفة ، حتى أضحي الفرد الجزائري يعيش أكثر من أي وقت مضى في وضعية تنقل دائم تفرضه عليه طبيعة الحياة الاستهلاكية في المدن الكبرى التي غيرت الكثير من ملامحها ، تدعمها في ذلك تصورات الأفراد واندماجهم معها في مواجهة انعكاسات تنامي قيم الرأسمالية الجديدة والانفتاح على الأسواق العالمية التي جعلت ممارسات التنقل اليومي قيمة حضرية في حد ذاتها.

أولا: مشكلة الدراسة

يعدّ النقل أحد القطاعات الإستراتيجية التي تتوقف عليها فعالية باقي القطاعات ، بعدّه العصب الحقيقي للحياة الحضرية المعول عليه لتخطيط فعالية النظم المسيرة للمدن ، وكذا إدارة حركة الناس المتنقلين فيها بكافة أنشطتهم. مع ذلك يبقى الفضاء العام مجالاً للتفاوض والتنافس بين فئات عريضة من المجتمع الجزائري لاستعراض ملامح الحضرية التي تشهد تحولا نوعيا ، يوجهها منطق النظام الاقتصادي الرأسمالي بقيمه الاستهلاكية ، فالمدينة على حد تعبير مانويل كاستيلز ليست موقعا متميزا فحسب ، "بل جزء لا يتجزأ من عملية "الاستهلاك الجماعي (جيدنز ، 2004 ، 601).

لهذا فتراكم التغيرات الحضرية التي عرفتها اغلب المدن الجزائرية الكبرى ساهمت في تمددها وتضخم حجم الساكنة فيها ، مما زاد من حجم التحولات المتسارعة والمتصلة بحركة التنقل وحجم التنقلات ، كل ذلك أفرز ممارسات عنفية موازية لدى المتنقلين من الساكنة برزت أهم مظاهرها في الخروقات المرورية ، عدم احترام قواعد السلامة المرورية ، المخاطرة أثناء

"الحياة السائلة" تثير الكثير من التساؤلات ليجيب عن البعض منها وهو الذي قال: "في غياب الاطمئنان الوجودي صرنا نقتنع بالعيش في أمان أو التظاهر بالعيش في أمان (بومان، 2016، 99) ، إلى أي مدى تصدق هذه العبارة على واقعنا المجتمعي الراهن في خضم التحولات المتسارعة التي رافقتنا؟ لقد أضحت المخاطر جزءا هاما من حياتنا اليومية ليس لاعتبارات اجتماعية وثقافية فحسب بل لدواعي إنسانية أيضا، لقد تغيرت الكثير من ممارساتنا الفردية والجماعية، وصار الأفراد في وضعية مساءلة دائمة لما يحيط بهم من تحديات تجبرهم على تقبلها، بل حتى القبول باحتمال المخاطرة بها كجزء من نمط تفكير ساهم وأقع مجتمعات اليوم التي يحكمها منطق اللايقين في إرساء دعائمها.

فالتغير المتسارع لظروف الحياة فرضت مفاهيم جديدة غابت عنها أنماط الحياة المستقرة لتسود مظاهر اللابيقين لصالح المؤسسات الكبرى التي تعولمت وصارت تساهم في صياغة الاجتماعي بمحددات بين - ثقافية، ولاشك أن دراسة مجتمعات المخاطر هي من أهم الموضوعات المتداولة في المرحلة الراهنة. فقد اتجهت إسهامات علماء الاجتماع المعاصرين إلى محاولة فهم مجتمعات المخاطر وتفسير التغيرات جارية بفعل الانعكاسات السلبية للعولمة وانتشار قيم الحدائث بمفهومها السلبي على الإنسان المعاصر وما أنتجته من تحولات تقنية ومجتمعية أثبتت فشل تنبؤاتها بعالم أفضل أكثر تطوراً أساسه العقل والعلم، إلا أن الواقع أثبت أن ما أنتجه الإنسان من أدوات صناعية وتكنولوجية والكترونية وحتى معلوماتية كان لهما أضراراً مباشراً: (عبد المنعم الزيات، 2016)

- الأول: إيجابياً: إفادة البشرية وتحقيق التقدم المنشود.

- الثاني: سلبي تجسد في انتشار الأمراض الفتاكة وارتفاع معدلات التلوث البيئي وأزمة منظومة القيم وميلاد مجتمع المخاطر وعولمتها.

لهذا يشير مفهوم الخطر: إلى صور التهديد الوشيك أو الخلل المحتمل أو الأذى المحدق الذي تسببه الظروف والأحداث المختلفة، حيث تتدرج صور الخلل أو الأذى من المخاطر الفردية إلى المخاطر المجتمعية الكبرى، ومن سلوك الإسراف في الاستهلاك الفردي إلى خطر الصحة إلى البيئات العامة، والمخاطرة حسب نيكولاس لومان هي: "أذى محتمل يخيف الفرد ويرتكز على قرار اتخذه بنفسه، أنها عملية حسابية

- الكشف عن أهم العوامل التي تقف وراء الظاهرة وتفسيرها في ضوء ديناميات الحياة الحضرية.
- بحث تداعيات العنف المروري وسبل تامين السلامة المرورية كثقافة وممارسة حضرية في الحياة اليومية.

ثانياً: المنهج المستخدم

لتحقيق هذا المسعى اعتمدنا على المقاربة السوسيوثقافية باستخدام المنهج الوصفي الذي مكنا من جمع بيانات كمية وكيفية حول الظاهرة عبر رصد أهم التقارير الإحصائية والدراسات السوسولوجية التي بحثت في الموضوع. وعليه حاولنا تفسير العنف المروري كمفهوم وممارسة من منظور الدراسات الاجتماعية التي رغم قلتها إلا أنها مكنتنا من فهم وتفسير تجلياتها في ضوء تحولات البيئة الحضرية، كما مكنتنا من الكشف عن روافد العنف المروري في المدن الجزائرية كممارسة اجتماعية لها مبرراتها السوسيوثقافية، فالطريق العام ليس مجالاً للتنقل والعبور فحسب، بل هو ذلك الفضاء المسكون بالرموز والقيم المسيرة لدلالاته التي يجري تناقلها منذ عقود بعدّها تجسد تاريخية المدينة وهويتها، وما حوادث الطريق إلا إحدى المظاهر التي تعكس تناقضاتها وأزمته العميقة، خاصة أن العنف المروري صار معضلة حقيقية بالنسبة للمواطنين المتفقلين سواً كانوا أو راجلين داخل الفضاء العمومي.

ثالثاً: لبلوغ هذه الأهداف استدعت المشكلة المطروحة البحث وفق الخطة البحثية التي تتجلى في العناصر الآتية:

1. مخاطر التنقلات الحضرية اليومية في المجتمعات العالمية المعاصرة
2. ماهية العنف المروري وواقعه في الجزائر
3. روافد العنف المروري كممارسة اجتماعية من المنظور السوسيو ثقافي
4. أهم عوامل العنف المروري في ضوء الدراسات الاجتماعية
5. أهم تداعيات العنف المروري
- 6- سبل الوقاية من العنف المروري

1. مخاطر التنقلات الحضرية اليومية في المجتمعات العالمية المعاصرة

لبحث مخاطر الحياة في مدننا المعاصرة لا شك أن عبارة مهمة افتتح بها زيغمونت بومان فصلاً من مؤلفه المعنون

الحضرية في المجتمعات المصنعة التهمت كل شيء بطابعها الاقتصادي والذرائعية التي أدت إلى استبدال التقاليد الأخلاقية الراسخة بنظم روتينية ويسودها الخواء في مجرى الحياة اليومية (جيدنز ، 2006 ، 142)، ولاشك ان اغلب المجتمعات العالمية والعربية منها، تعاني من مخاطر التنقل وحوادث الطرقات، لهذا فقد أشار تقرير منظمة الصحة العالمية الصادر سنة (2015) أن إحدى الغايات الجديدة لخطة التنمية المستدامة لسنة 2030 هو خفض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث الطرق الى النصف بحلول سنة 2020، خاصة أن هذا النوع من الحوادث يعد السبب الأول والرئيسي للوفاة في العالم حسب نفس التقرير لمن تتراوح أعمارهم بين 15-29 سنة، وقدرت عدد الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق في العالم سنة 2013 بـ 1,25 مليون وفاة وهو عدد معتبر خاصة بالنسبة لسائقي المركبات، مع ذلك فقد سجل العدد ارتفاعا محسوسا حسب آخر تقرير لمنظمة الصحة العالمية لسنة 2018 والذي وصل إلى نحو 1,35 مليون وفاة أين برزت شريحة الطفولة كأحد الفئات الهامة الأكثر تضررا منه. (OMS, 2018) ويشير ذات التقرير أيضا إلى أن جزءا مهما من حوادث السير تسجل ضمن حوادث العمل، لأن أغلب المتنقلين هم من فئة العمال وخاصة الشباب من الذكور، كونهم يمثلون أكثر الفئات هشاشة ويتسببون إلى ذوي المداخل الضعيفة، لهذا فان 90% من الوفيات الناجمة عن حوادث السير تحدث في البلدان المنخفضة ومتوسطة الدخل والتي تتواجد أغلبها في الإقليم الإفريقي بمعدل وفاة قدرت بنحو 9.3 إلى 26.6 لكل 100000 قاطن مقارنة بالمعدل العالمي الذي بلغ 18.2 لكل 100000. وهو معدل يؤكد تشابك عدة متغيرات في إفراز هذا الوضع المقلق على المستوى الإنساني. (OMS, 2018).

2- ماهية العنف المروري واقعه في الجزائر

العنف هو المصطلح العربي المقابل للمصطلح الفرنسي والإنجليزي " violence " وهو اللفظ المشتق من الكلمة اللاتينية violenta التي تعني: إظهار غير مراقب أو غير مشروع للقوة ردا على استخدام متعمد للقوة بهدف إخضاع الآخر في إطار علاقة غير متكافئة اقتصاديا واجتماعيا (جمعة عبد الفتاح ، 2015 ، 167)، وهو كل تصرف يؤدي إلى إلحاق الأذى بالآخرين قد ينتج عنه آثار على المدى القريب أو البعيد. يبدو أن التعاريف المتداولة لمفهوم العنف في الدراسات الاجتماعية تتفاوت فيما بينها من حيث تركيز بعضها على طبيعة

تأخذ بالاعتبار الخسارة والفائدة المحتملة بالاستناد إلى الزمن" (ولاس وروث ، 122 ، 2011)، في حين يعرفه روبرت كاستيل (Robert Castel) في كتابه اللأمن الاجتماعي: "مجتمع المخاطرة هو مجتمع الكارثة أين تكون فيه الحالة الاستثنائية تهدد بأن تصبح حالة عادية (Castel, 2013, 22)، وعليه فمجتمع المخاطرة هو مجتمع الكوارث، الخوف، الهلاك، اللابقيين، اللأمن. لهذا يشير عالم الاجتماع الألماني أولريش بيك أن "مجتمع المخاطرة (بيك ، 55، 2009)" هو "المجتمع الذي يشرف على الهلاك مجتمع ساخط على تبعات الحداثة السلبية يبحث في كيفية إدارة المخاطر والأخطار الناجمة عنها بالوقاية منها"، لهذا فمجتمعات نهاية القرن العشرين باتت مرغمة على مواجهة سلبيات الحداثة المتأخرة وإيجاد الحلول والبدائل المناسبة لمجابهة تحدياتها وحسن إدارتها، لذلك صاغ نظرية متكاملة أطلق عليها **مجتمع المخاطرة العالمي** World Risk Society ناقش من خلالها المخاطر التي تهدد البشرية والتي تعد تكاليفها أكثر من فوائدها وقد صنفها كما يلي (بيك ، 2013 ، 43)

- **المخاطر البيئية:** تتمثل في الاحتباس الحراري غياب التنوع البيئي، ثقب الأوزون، تدمير النظام البيئي.
- **المخاطر الصحية:** تتمثل في الأخطار الصحية المترتبة عن المواد الغذائية التي تعرضت لتغيرات وراثية، وكذلك انتشار مرض السرطان وأمراض الجلدية و بروز مخاوف بشأن الأمن الغذائي وكذا انتشار أمراض مرتبطة بالتلوث و نوعية الحياة مثل الربو، القلب، الحساسية... الخ
- **المخاطر الاقتصادية:** ارتفاع معدلات البطالة وتدهور مستويات الأمن الوظيفي.
- **المخاطر الاجتماعية:** تدهور معدلات الأمان من المستوى الشخصي إلى المجتمعي بفعل ارتفاع معدلات الجريمة، العنف بإشكاله وكذا معدلات الطلاق.

على ضوء ما سبق خلص علماء الاجتماع إلى أن مستقبل الأفراد الشخصي لم يعد مستقرا وثابتا نسبيا كما كان الحال في المجتمعات التقليدية، لذلك فإن القرارات مهما كان نوعها واتجاهها، أصبحت تنطوي الآن على واحد أو أكثر من عناصر المخاطرة بالنسبة للأفراد، ولاشك ان تنقلات الفاعلين في المدن المعاصرة تجعلهم عرضة لمخاطر عدة بالنظر الى طبيعة الحياة الحضرية المعقدة. ويشير هنري لوفافر (Henry Lefèvre) في هذا الصدد أن التحولات التي تعرفها الحياة

بنسبة 90.64% بأعلى معدل لسبب الإفراط في السرعة ، ثم يليه طبيعة وسائل النقل بنسبة 5.09%، وأخيرا العامل البيئي (حالة الطريق) بنسبة 4.27% ، أما خلال سنة 2017 فقد تزايد تأثير العامل البشري الذي بلغ نسبة 96% (Madani et al, 2015) وهو أمر يستحق البحث والتفسير من الناحية السوسولوجية .

فقد شهدت الجزائر خلال السنوات الأخيرة على غرار باقي البلدان الإفريقية ارتفاعا ملحوظا في معدلات حوادث المرور التي تجاوزت حسب المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق سنة 2017 أكثر من 363 قتيل بمعدل 10 وفيات في اليوم الواحد وهو عدد معتبر بالرغم من الجهود المبذولة ميدانيا، كما تشير الإحصائيات أيضا إلى أثر امتداد التنقلات جغرافيا عن المدن الكبرى على عدد الحوادث المسجلة على اعتبار أن أغلب الضحايا سجلوا في المناطق الريفية مقارنة بالمراكز الحضرية الكبرى بدليل أن 726 من القتلى كانوا ضحايا حوادث الطرقات داخل المدن في حين سجل أكثر من 2913 قتيل ضحايا حوادث على مستوى المناطق الريفية (Madani et Chella et al, 2019) وهي أرقام مخيفة تكشف عن المتغيرات المتصلة بمآسي العنف المروري والتكلفة البشرية والاقتصادية التي تكبدها الدولة الجزائرية كل سنة .

من بين أهم مظاهر العنف المروري: يمكن رصد ما يلي:

- خروقات وتجاوزات قانونية واضحة لأنظمة السير .
- بروز ممارسات مرورية موازية لا حضرية يقوم بها السائقون والراجلون أثناء تنقلهم تعرقل حركة السير في المدن كالركن في أماكن ممنوعة ، اللامبالاة بقوانين المرور ، الاستهتار بالإشارات المنظمة للسير بالنسبة للراجلين ، وضع مهملات بطريقة عشوائية ، السياقة واستخدام الهواتف النقالة في وضعية السياقة... الخ .
- عدم الالتزام بقواعد السلامة المرورية أثناء التنقل .
- استخدام القوة المادية والمعنوية لتحقيق التجاوزات غير المشروعة أثناء التنقل عبر المركبة .
- عدم احترام الآخرين والقواعد الاجتماعية المتعارف عليها أثناء التنقل سواء بالنسبة للراجلين والسائقين سيرا أو قيادة .
- حوادث السير وممارسة الإفراط في السرعة. وغيرها من المؤشرات التي يكن رصدها لاستجلاء الظاهرة.

الأفعال التي يقترن بها العنف ، أو من حيث إعطاء الأولوية للجوانب المادية أو الجوانب النفسية والمعنوية لظروف للعنف. في حين يعرفه البعض انطلاقا من مسبباته ، دوافعه وآثاره .

إنطلاقا مما سبق يعكس العنف المروري أحد أشكال العنف الاجتماعي عموما ومظهرا من مظاهر العنف الحضري على وجه التحديد ويمكن أن نعرفه على:

"أنه الاستخدام غير المشروع للقوة المادية أو المعنوية التي قد تتخذ الشكل الجسدي ، المادي أو اللفظي لخرق القواعد الرسمية وغير الرسمية المنظمة لحركة المتنقلين بهدف فرض الذات أو تجاوز الآخر" ، ومن المفاهيم المتصلة بالعنف المروري والتي وظفتها الدراسات الأنجلوسكسونية لوصف الظاهرة من قبل المؤسسات والمنظمات غير الحكومية مفهومي "القيادة العدوانية" و "غضب الطريق" (Road rage) فالقيادة العدوانية هي أي سلوك من السائق الذي يخلق عمدا حالة من الخطر النفسي أو الجسدي على باقي السائقين ، اما مصطلح "غضب الطريق" فهو شكل متطرف من القيادة العدوانية للسيارة ، والتي يقصد بها السلوك الذي يهدف عمدا إلى التسبب في إصابة جسدية للسائقين الآخرين أو حتى قتلهم . (Săucana and Micle al (2012))

عموما يعكس العنف المروري في هذه الحالة كل استخدام للقوة بطريقة غير قانونية بهدف خرق قواعد وقوانين التنقل أو تجاوز قواعد السلامة المرورية أثناء استخدام الطريق العام سواء بالنسبة للسائقين أو الراجلين والتي تنعكس آثارها الاجتماعية والاقتصادية على الفرد والمجتمع ، حيث تظهر أبرز تلك التجاوزات في شكل خروقات للقواعد الاجتماعية والقانونية الموجهة لأنظمة السير ، وبرز ممارسات عنيفة مادية او معنوية يقوم بها السائقون أو الراجلون تعرقل حركة السير في المدن كالاستخدام الألفاظ أو الإشارات البذيئة للتعبير عن التذمر والاستياء ، الركن في أماكن ممنوعة ، الإفراط في استخدام السرعة ، اللامبالاة والاستهتار بالقوانين والإشارات المنظمة للسير بالنسبة للراجلين أو السائقين ، أو عدم الالتزام بقواعد السلامة المرورية أثناء التنقل... وغيرها من الممارسات الاجتماعية التي جعلت العامل البشري السبب المباشر لحوادث المرور في الجزائر وهو ما أكدته الدراسات فقد أشار تقرير المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق لسنة 2012 أن السبب الرئيسي لحوادث المرور يرجع إلى العامل البشري

3. روافد العنف المروري كممارسة اجتماعية من

المنظور السوسيو ثقافي

لاشك أن البحث عن روافد العنف المروري يدعونا إلى التمعن في تركيبة المجتمع الجزائري والتحويلات البنوية للأطر التي ساهمت في تنامي هذه الظاهرة الاجتماعية المعقدة خاصة أن مقوماته الثقافية والحضارية تعكس تاريخيا حقيقة انسجام القواعد الاجتماعية الناضجة للطريق وفق منظومة ثقافية رسمتها أحكام الدين والعرف الضاربة في أعماق الثقافة المحلية ، والتي لطالما أشرفت على هندسة معالم طرقات الأحياء الشعبية في المدن الجزائرية العتيقة ، حيث كانت تعطي لكل ذي حق حقه في الطريق سواء كعابر أو متنقل أو ساكن مع تنوع الفضاءات التقليدية التي كانت تهيكها من المسجد إلى السوق و الأزقة الأحياء السكنية الضيقة. ويشير أحد الباحثين هذا الصدد إلى نموذج قرية بني يزقن بغرداية وكيف كان يحرص مجتمع القرية على الفواصل الاجتماعية بين الفئات العمرية والجنسية المختلفة ، ويعبر من خلال المجال عن هذا التقسيم الفئوي بتخصيص فضاءات فيزيقية لمجموعة دون أخرى او تخصيص فضاءات زمنية في التنقلات لكل مجموعة لتمكينها من استهلاك نفس المجال بالتناوب كالزمن الأنثوي ، الزمن الرجولي والزمن الشبابي (خواجة ، 2013، 78).

فالطريق العام هو مجال مشترك يتصل اتصالا وثيقا بالذاكرة الجماعية والبنية الرمزية للمدينة ، له ميكانيزماته ومعالمه الخاصة التي تحدد ضوابط التنقل فيه بانسجام وتعابيش كبيرين ، يغلب عليه الطابع المقدس في كثير من الأحيان. إلا أن الصفة التعاقدية التي رافقت التحويلات الحضرية في المدن الجزائرية العصرية أعادت تشكيل علاقات الساكنة بالطريق انطلاقا من القوانين الوضعية والإدارة المركزية لمرافقها التي صاغت قواعدها وفق قيم المدنية لتحديد مدلول علاقة الفرد بالفضاء العمومي وبالتالي مفهوم المواطنة وفقها.

فقد كان لسلسلة التحويلات البنوية التي صاحبت تطور المدينة الجزائرية منذ الاستقلال مع تزاخم مظاهرها المادية انعكاسا مباشرا على تجانس التفاعلات والعلاقات الجارية فيها والتي أضحت أكثر عنفا ، خاصة أمام تراكم أزماتها المتعددة كمشكلة الإسكان ، البطالة ، ضعف الخدمات المختلفة ومشكلات توزيعها أمام احتياجات السكان المتزايدة ، إضافة إلى الاعتماد على شبكات تنقلات موروثية عن الاستعمار ويشير

الباحث علي سموك الى أن حركة التحضر المفاجئة قد ساهمت بفعل الهجرات الكثيفة نحو المدن الجزائرية الكبرى والموروثية من عهد الاحتلال في ظهور أحياء غير مخططة على تخومها ، تحولت مع مرور الوقت الى مدن ميزتها افتقارها لأدنى شروط الحياة الحضرية (علي سموك ، 2006 ، 207) ، ويضيف الباحث سليمان مظهر في هذا الصدد قائلا: ان العنف السائد في الفضاء العمومي متعلق بصعوبات التحكم في العداء المنتشر في البيئة الفيزيقية المادية التي تفرض قيودا على المجتمع مقارنة بالوسط الريفي ، فالفضاء العمومي يعاني تكديس وتزاحم للحياة الحضرية بكل تعقيداتها والتي تتجسد في نظرات وممارسات المتنقلين المتوجسة" (Slimane Medhar, 2009, p103). تلك صورة جد معبرة عن تناقضات التنظيم الاجتماعي للحياة الاجتماعية في المدينة التي ربما صارت مع مرور الوقت تقتقد لفضاءات حضرية تستوعب حرية تنقل الساكنة فيها وتنمي انسجام ارتباطهم بها.

إلى جانب ذلك ورغم قلة الدراسات في علم الاجتماع التي اهتمت بالعنف المروري ، إلا أن الظاهرة ظلت لوقت قريب لصيقة بمفهوم العنف الحضري باعتباره أحد المظاهر الناتجة عن خلل في التنظيم الاجتماعي للمدينة بالنظر الى طبيعة التحويلات الاجتماعية والثقافية العميقة التي شهدتها المدن الجزائرية في السنوات الأخيرة وأدت إلى اختلال وظائفها الأساسية ، لهذا أصبح العنف المروري في الطريق العام أحد أهم مظاهر هذا الخلل سواء تعلق الأمر بالسائقين أو الراجلين. فحوادث الطريق قد يساهم فيها كلا الطرفين ، لان الإشكال الحقيقي لا يكمن في خرق القواعد القانونية والاجتماعية المنظمة لعمليات التنقل في الفضاء العام فحسب ، بل الى طبيعة الرابطة التي تجمع المتنقل بالمدينة التي تُظهر أزمة حقيقية في استيعاب مفهوم التمدن.

فالطريق العام ليس فضاء للتنقل والعبور اليومي فحسب ، بل هو مجال مسكون بالرموز والقيم الجمعية المتصلة بطبيعة المنظومة الثقافية المؤطرة له (حضري ، 2013) حيث تترجم أشكال التنقل فيه مضامين الروابط الاجتماعية والعلاقات المتبادلة ، وكذا طبيعة القيم والمعايير الاجتماعية المنظمة له. لهذا من التفسيرات السوسيوثقافية التي يمكن تقديمها للعنف المروري ما يلي:

الضرورية للحياة الحضرية بين مختلف المناطق الحضرية وخاصة في المدن الكبرى أين يتزايد الطلب عليها مما ينعكس على فعاليتها ومرونة التنقلات بداخلها، خاصة بالنسبة للتجمعات السكنية التي تفتقر في كثير من الأحيان إلى التهيئة الدورية لشبكات الطرق والمواصلات الجماعية أو الخاصة الأمر الذي يضعف منظومتها المرورية.

2.3-العنف المروري كمظهر للانحراف المعياري

ينشأ العنف المروري انطلاقا من نظرية الأنومي أو اللامعيارية بفعل انتشار مظاهر التفكك داخل البيئة الحضرية والتي تسود خاصة في أوقات الأزمات أو التغيرات الاجتماعية والتكنولوجية السريعة وهو ما ينتج حالة اللامعيارية التي يقصد بها حالة فقدان المعنى بفعل غياب أو غموض المعايير الاجتماعية في المجتمع الحديث. وقد استخدم دوركايم مفهوم اللامعيارية للإشارة إلى حالة الصراع بين الرغبة في إشباع الحاجات الأساسية للفرد والوسائل المتاحة لتحقيقها، فنتيجة لما سبق يحدث خلل في القواعد الأخلاقية الجماعية مع ضعف الارتباط بالجماعات الاجتماعية بفعل تزايد تقسيم العمل، انعزال الأفراد عن بعضهم البعض واستغراقهم في الأنشطة فائقة التخصص لتختل المعايير وتسود حالة اللامعيارية التي تجعل الأفراد يفقدون الشعور بوجود هدف مشترك يجمعهم (السمري، 2011، 163)، لهذا يلجئون للعنف الذي يصبح بمثابة رد فعل طبيعي للخلل الوظيفي ناتج عن ضعف المؤسسات الفاعلة القائمة على تحقيق التكامل والترابط في المجتمع، الأمر الذي يولد شعورا بالفشل والإحباط لعدم قدرة الأفراد على التكيف مع التغيرات المتسارعة، ليصبح "العنف المروري" أحد أشكال العنف الحضري الذي يصنفه ميرتون كـ "نمط انحرافي معياري" لان الأهداف التي يحددها المجتمع ثقافيا لا تنسجم مع طبيعة الوسائل المتاحة لتحقيقها، ومع نقص العدالة الاجتماعية في توفير وسائل النقل خاصة العمومية وإشكالية توزيعها بين مختلف المناطق الحضرية، يصبح العنف المروري كنمط انحرافي ناتج عن اتساع الهوة بين أهداف الأفراد من التنقل في البيئة الحضرية والمرافق الاجتماعية والخدمات المتاحة لتحقيق أهدافهم ميدانيا.

3.3-العنف المروري ونجاعة منظومة الضبط

الاجتماعي

إلى جانب ما سبق لاشك أن تبني ممارسات العنف المروري في الطريق العام تشير إلى وجود أزمة حقيقية في

1.3-العنف المروري وتناقضات مفهوم الفضاء العام

إذا نظرنا إلى أزمة العنف المروري في المدينة فلاشك أنها من بين أهم المتغيرات التي تلفت انتباه الملاحظ العادي مفهوم الفضاء العام بالنسبة للمواطن الجزائري وطبيعة علاقة به، ذلك أن مسألة استدخال مفهوم المشاركة في فعاليات الفضاء العام تشكل معضلة حقيقية بالنسبة للتجمعات الحضرية الكبرى وفي مختلف المجتمعات الراهنة. فالطريق العام هو بمثابة مجال للتفاوض حول قواعد الحضور في المدينة وإمكانيات إدارة التنقلات فيها تفترض بحث سبل تفعيل المشاركة الجماعية في فعاليات المجتمع المدني والحياة الاجتماعية للمدينة لمناقشة مشكلاتها وبحث البدائل الممكنة، إلا أن الحقائق الميدانية تؤكد أن النشاط الجماعي عرف ضعفا في الأداء وعزوا حقيقيا من قبل المواطن الجزائري نهاية القرن العشرين، وهو الذي فقد نوعا ما الثقة في قدرته على إحداث التغيير المنشود كحركة مطلبية وتنظيم اجتماعي مهم في المجال العام (بيبيمون، 2004) بفضل المجتمع المدني ترسخ قيم العمل التطوعي ليساهم أفرادها معا في دعم الروابط وقيم المشاركة الجماعية داخل الأحياء السكنية المختلفة، ويبدو أن هذا الانسحاب الطوعي من المشاركة الجماعية عطل انسجام نمو العلاقات التعاقدية في الفضاء العام كمجال لتمثيل قيم العمل التطوعي لممارسة فعل المواطنة والمشاركة في الفعاليات الحضرية مما أفرز ممارسات عنيفة موازية تجلت احد مظاهرها في الطريق العام، وهو ما أكدته إحدى الدراسات الحديثة التي بحثت في محددات مشاركة المواطن في فعاليات المدينة الجزائرية وكشفت عن ارتباطها الوثيق بعوامل متصلة من جهة بالمواطن، المدينة، ممثلي المجتمع المدني والمجالس المنتخبة والتي تساهم معا في تسيير فعاليات المدينة، إلا أن الأهمية حسبها تبقى بالنسبة للمواطن الجزائري متصلة بتحسين ظروف الحياة الحضرية في مختلف المجالات خاصة الشغل، السكن والمشاريع الاقتصادية، لكنها في الوقت نفسه أشارت إلى نقص واضح في الجهود من المسؤولين المحليين واللامبالاة من قبل المواطنين للمشاركة في فعاليات الحياة الجماعية والسياسية الأمر الذي انعكس على ثقة المواطن فيهم وفعالية إدارة الحياة الحضرية (Belkaid, E. & Alili, A. 2020). إلى جانب ذلك يبدو إن إمكانيات الحصول على خدمات النقل العمومي والمرافق الضرورية لذلك ليس أمرا متاحا بصورة عادلة. وهذا نظرا لاختلال توزيع المرافق الخدمائية

موسى بدوى قوة التشبيك الرأسية والأفقية مما يمنحه إمكانية بناء علاقات تضامنية بين جماعات المصلحة والفساد في مختلف الأبنية والعوامل الاجتماعية (بدوي ، 2018) ، وهو الأمر الذي يضعف أنظمة الضبط الاجتماعي الرسمي وغير الرسمي ويجعلها غير مجدية وينعكس بصورة مباشرة على فعاليات المجتمع الحضري وإدارة التنقلات فيه ، مما يفسر تقاوم أزمة العنف المروري كأحد أزمات المدينة الجزائرية المعاصرة. ويشير الباحث الجزائري إسماعيل قيرة (2010) أيضا في هذا الصدد الى أن تغلغل قيم الفساد وممارساته في مناحي الحياة الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والإدارية يؤثر بصورة بالغة في نسيج المجتمع وسلوكيات الأفراد وقيمهم بحيث يفقد القانون هيئته في المجتمع لأن المفسدين يستطيعون تعطيل القانون واستخدامه حسب مصالحهم ، وليس من المستغرب حسبه أن يفقد المواطن العادي ثقته في هيئة القانون الذي تنكر اختراقاته على مرأى ومسمع الجميع ، وفي هذه الحالة تختل لدى الناس معايير الصواب والخطأ ومعايير التقييم والالتزام بحيث يصبح كسر القوانين والتملص من المسؤولية مظهرا شائعا للسلوك (قيرة ، 2010) ، وهو ما يمكن اعتماده لتفسير التبرير الذي يعتمده البعض لتفسير العنف المروري في الطرقات ، بل مثل تلك التناقضات بل هي التي تفسر لنا مازق منظومة الضبط الاجتماعي وإفرازاتها في الواقع.

4.3-العنف المروري والتهميش الحضري

لا شك أن ارتباط العنف المروري بالتنقلات اليومية يجسد أيضا شكلا من عنف التفاعلات العامة في المجال العام ، هذا المجال الذي تحكمه قواعد ومعايير اجتماعية متعارف عليها يحقق الالتزام بها إمكانية الحفاظ على الاحترام والذوق العام ، لتبقى مسألة توثيق رابطة الأفراد بهذا المجال العام وانتماءهم اليه متصلة بمستوى اهتمام الساكنة بأحيائهم الحضرية وارتباطهم بها في ممارساتهم اليومية. وفي هذا الصدد يقترح الباحثين ويلسون وكيلنج نظرية اللاتمدن (الوريكات ، 2013 ، 314) ، لتفسير التناقضات الناتجة عن عدم اهتمام الناس بأحيائهم والتي تنطلق من فكرة ان "الفوضى معدية" ، فالاضطرابات الاجتماعية والمادية الناتجة عن عدم اهتمام الناس بتهيئة المناطق الحضرية قد تجعل أحياءها بيئة خصبة للجريمة وصور الانحراف ، وهذا نظرا لانتشار مظاهر اللامبالاة والتسيب وعدم تجريم بعض التجاوزات المرورية التي قد تكون بسيطة في بعض الأحياء لتصبح خطيرة فيما بعد ، مما يجعل

منظومة الضبط الرسمي وغير الرسمي في المجتمع الحضري ، وهذا بفعل غموض أو تناقض المعيار بين الثقافة المرورية المتداولة لدى الافراد ومنظومة الضبط المعتمدة لتسيير التنقلات ، حيث يشهد الملاحظ نوع من اللامبالاة والتساهل مع بعض المخالفين للقواعد المرورية مقارنة بآخرين ، وقد يفرز ذلك ثنائية التعامل مع قواعد التنقل داخل المدينة سواء بالنسبة للسائق أو الراجل بين الالتزام واللامبالاة ، والتي قد يكون مردها تصورات المتنقل لمنظومة الضبط والجزاء الاجتماعية القائمة عليها التي فقدت قدرتها على التدخل بفعالية لتحقيق وظائفها الردعية ، بفعل وجود منظومة غير رسمية موازية تبرر تلك الممارسات أو توفر التسهيلات المؤسساتية لانفلات للبعض من الجزاء بدل الردع الفعلي لأشكال التجاوزات والعنف المروري ، وهو ما يمكن تفسيره بالاستناد إلى نظرية القواعد المتصارعة للباحث أحمد موسى بدوي الذي أشار إلى فكرة جد مهمة تفسر هذا الواقع وتتعلق بطبيعة العلاقة بين قواعد البناء الاجتماعي ، فالبناء الاجتماعي حسبه ثلاثي التركيب يتكون من ثلاثة أبنية والمتمثلة في: البناء التفاعلي ، المؤسسي والنفقي المضاد ، حيث إن طبيعة العلاقة بينها تحدد نجاعة قواعد الضبط والجزاء الاجتماعي . فالقواعد البنائية الشفهية التي تعد جزء من البناء الاجتماعي التفاعلي تبلور عفويا وتملك سلطة جزاء عرفية على الأفراد ، أما البناء المؤسساتي فيعكس القواعد الرسمية التي تنظم الأفعال العقلانية وتتولى المؤسسات مهمة بلورة القواعد الرسمية في العقل الجمعي ، في المقابل يأتي البناء الاجتماعي النفقي المعتم الذي يتكون من القواعد المضادة للقواعد الشفهية أو الرسمية ، حيث تنظم الأفعال الجمعية القصدية غير المشروعة من وجهة نظر المجتمع وتمتلك نظاما داخليا يضمن التنشئة ، الجزاء والحماية للأعضاء الدائمين او المؤقتين لها . (بدوي ، 2018)

وعليه يضمن البناء الاجتماعي النفقي المعتم تلك التبريرات غير المشروعة وأشكال الفساد المؤسسي في التعامل مع تلك التجاوزات المرورية التي تتخذ شكل العنف المروري عموما ، لتتجلى مظاهر تعايش القواعد بين الأبنية الثلاثة في التعامل مع العنف المروري لامتلاك كل مبرراته الخاصة مع تنامي مظاهر الفردانية ، الاستغلال والتمايز الاجتماعي في المجتمع الحضري ، ليصبح التفاضل والعلاقات المصلحية أولى من الردع ، خاصة أن للبناء النفقي حسب الباحث أحمد

الكشف عن اهم المحركات التي لها صلة وثيقة بالعنف المروري في المدن كظاهرة اجتماعية قائمة بذاتها ، وقد مهد لنا الطريق للكشف عن تجلياتها في المدينة الجزائرية من خلال مناقشة حضور مؤشرات الظاهرة إحصائيا ومتابعة دلالاتها في ضوء الدراسات الاجتماعية المحلية التي رصدت معالمها. ولكنها رغم أهميتها تبقى في حاجة ماسة إلى دراسات امبريقية ميدانية لتقديم فهم أفضل لها مع الأخذ بعين الاعتبار التحولات التي عرفتها المدينة الجزائرية خاصة خلال السنوات الأخيرة.

4-اهم عوامل العنف المروري في ضوء الدراسات

الاجتماعية: انطلاقا من بحث الأطر السوسيوثقافية المفسرة لظاهرة العنف المروري الى جانب البيانات الإحصائية المتعلقة بها تمكنا من تحديد اهم العوامل العنف المروري مع مناقشتها وبحث تجلياتها وهي:

• **العامل التكنولوجي** : ان طبيعة العلاقة التي تجمع السائق أو الراجل مع السيارة كوسيلة تكنولوجية وقيمة حضرية تقرض علينا فهم دلالتها الاجتماعية وأشكال اللامساواة الاجتماعية التي تفصح عنها في المجال العام ، حيث يشير عالم الاجتماع الفرنسي **لوك بولتونسكي** أن امتلاك السيارة لا يمثل امتلاك وسيلة نقل محايدة تعكس قيمتها الرمزية فحسب بل أن طبيعة السيارة المملوكة تمثل مكانة اجتماعية في حد ذاتها وهي موضع تنافس اجتماعي بين الافراد (pp 1-2 1975 Luk Boltanski ، كل ذلك يفسر لنا أسلوب التنافس الرمزي العنيف في السياقة بين السائقين من أجل احتلال الصدارة في الطريق العام ، مع ممارسات التباهي بنوع السيارة وحجمها كشكل آخر من العنف المروري خاصة أن الافراط في السرعة يمثل أحد أكثر العوامل البشرية تفسيرا لحوادث المرور في الجزائر .

• **عامل الاتصالات الشبكية والرقمية**: استخدام الهاتف النقال أثناء السياقة هو أحد المشكلات المعاصرة ومن العوامل المسببة لحوادث المرور ، وهذا نظرا لانغماس السائق أو الراجل في الفضاء الافتراضي الأمر الذي يجعله لا يستوعب المخاطر التي قد تهدد حياته ولا يميز بين العالمين الواقعي والافتراضي ، بل هناك من يلجأ إلى تبني سلوكيات المخاطرة في القيادة او التنقل لمجرد الرغبة في نشر صور وتسجيلات من أجل البحث عن الشهرة والحضور عبر شبكات التواصل الاجتماعي لتعويض حاجة ذاتية أو اجتماعية.

العنف المروري والتجاوزات تتفاقم بسبب التساهل في البداية مع الانحرافات البسيطة التي قد تعكس سلوكيات اللاتمدن ، وتتسبب في انتشار تجاوزات وحوادث أكثر عنفا ، لأنها تعد في نظر المعتدي مؤشرا على ضعف الضوابط الاجتماعية في المناطق التي يسودها التفكك والفضى الاجتماعية ، لهذا يصبح التهميش الحضري ملمحا أساسيا لهذا النوع من الأحياء الحضرية التي تعاني من الطرقات المهترئة والوضع العشوائي وأحيانا الذاتي للممهللات ، ناهيك عن نقص واضح في التهيئة الحضرية للمرافق العمومية ، والتوزيع غير العادل للموارد بين مركز المدينة وأطرافها ، لهذا تشير الدراسات أن العنف البارز في الأحياء صار يعكس صورة من صور الانحراف الحضري الذي ظهرت ملامحه عند الشباب ليتخذ أشكالا عدة في المجتمع ، وهو امر يمكن تفسيره بمأزق علاقة المواطن بالدولة ، ويبدو ان ذلك ما يبرر انسحابه الطوعي من المساهمة في الفعاليات الحضرية ليعتبر نفسه مهمشا ، بل دفع ذلك هؤلاء الشباب كي يطوروا إحساسا بالرفض ، الابعاد الذاتي وحتى الكراهية اتجاه الفعاليات السياسية والحضرية (203, p200 2018, Omrane Mustapha). فمن التهميش الذاتي الى التهميش الحضري يطور المواطن علاقة انسحابية مع البيئة الحضرية وتجسد سلوكيات التنقل التي يتبناها جزها ما من تلك القنوات. وتلك احدى العوامل الاجتماعية التي ربما ساهمت وبشكل مباشر في تنامي العنف المروري كأحد اشكال العنف الحضري في المدينة الجزائرية

لعل ذلك ما يجعلنا ندرك أيضا تأثيرات التباين في توزع إمكانات ومرافق التنقل بصورة غير متكافئة من حيث المؤشرات الزمنية والمكانية وكذا توزع شبكات التنقل فيها بين مراكز المدن وأطرافها والذي قد يساهم في تهميشها ، الامر الذي يزيد من حدة العنف المروري بسبب الاحباطات الاجتماعية للمتقلبين وخاصة الشباب منهم ، ويشير الباحث معن خليل العمر الى ان العنف كمفهوم يرتبط كثيرا بمفهوم القوة حيث يبدأ بالقوة الجسدية لينتقل إلى الصورة التعبيرية ويسري من التطلع لإثبات الذات إلى تأكيدها لتصل إلى العدوان (العمر ، 2017 ، 258) وقد يصبح عنفا بالممارسة خاصة إذا اجتمعت العوامل السوسيوثقافية الداعمة له مع عجز واضح لقنوات الاتصال عن تأدية مهامها .

لاشك أن بحثنا ضمن هذه الأطر التفسيرية بموجهاتها السوسيوثقافية وان كانت متباينة المنشأ ساهم بصفة بالغة في

الحضرية البعيدة والهامشية، ويعيشون دوريا ضغوطات التنقل في ظل صعوبات الظروف المعيشية اليومية مما يولد آفات اجتماعية عدة كاستهلاك المسكرات وتعاطي المخدرات التي تساهم بدورها وبشكل كبير في تنامي العنف المروري في المدن الكبرى.

• **العامل الثقافي** : ذهنية المتنقلين وتصوراتهم لنمط الحياة وأسلوب التنقل المثالي في المدن، فكثيرا ما يتخذ بعض المتنقلين من ثقافة الاستعراض ملمحا أساسيا لسلوك التنقل الحضري دون الاخذ بعين الاعتبار حضور الآخر أو احترام حقه في التواجد معه في المجال العام كفضاء مشترك، لهذا عندما تطفئ القيم المادية الاستهلاكية ذات الطابع الاستعراضي في المجتمع الحضري على تجليات الحياة اليومية يصبح العنف المروري إحدى افرازاتها، ناهيك عن طبيعة العلاقة بين التكنولوجيا والانسان والتي لا زال ينظر إليها البعض بشيء من الانبهار الذي يمكن تفسيره بمفهوم "الهوة الثقافية أو التخلف الثقافي" (Cultural lag) بين التغيير المادي واللامادي على حد تعبير ويليم أوجبرن (William F Ogburn)، فاستعمال السيارة بعدها عنصر مادي من الثقافة لا يقتصر فقط على كيفية قيادتها أو صيانتها، بل يتعلق أيضا بطبيعة الأفكار والممارسات المتعلقة بصورة السيارة في المخيال الاجتماعي كوسيلة للتنقل، تصورات التنقل عبرها والعداات الحضرية المتصلة بها، نظم النقل والقوانين المنظمة للسير، اعتماد مبادئ السلامة المرورية عند استخدامها الخ، فوضعية اللاتزامن بين العناصر المادية واللامادية من الثقافة قد تولد "ثقافة تكيفية" (عبد الغني عماد، 2006، 204) ظرفية لكنها ما تنفك أن تتحول إلى وضعية التناقض بين الجانب اللامادي من الثقافة الذي يكون في وضعية مقاومة مقابل التغيرات الجارية في الجانب المادي، لكن الإشكال يظهر فيما بعد في حالة تعطل عملية التغيير الموافقة له والمنسجمة معه ليتحول الأمر إلى مجرد تكديس للتكنولوجيا، فتتحول السيارة التي هي في الأصل وسيلة نقل إلى غاية سواء أجل استعراض المكانة الاجتماعية أو مؤشر للتحضر... الخ، لتصبح العلاقة بين العناصر المادية وغير المادية من الثقافة غير مجدية، وهذا لان عناصرها المادية ليست متأصلة فيها بل خارجة عنه باعتبارها وليدة نسق ثقافي مغاير، من هنا يصبح العنف المروري بمثابة رد فعل حتمي لتلك الوضعية المتأزمة. ولاشك ان النموذج التفسيري للثقافة

• **العامل الحضري**: يعبر أسلوب السياقة عن "سلوك التمدن" ومؤشر لتمثل قيم الحضرية في المدينة فالإنسان ابن بيئته، ولكن تبقى للتباينات الاجتماعية والثقافية أثرها في ممارسات المتنقلين بحسب فئاتهم الاجتماعية المهنية وخلفيتهم الثقافية والحضرية. إذ تشير إحدى الدراسات الحضرية المعاصرة من خلال تحليل الباحث ماتيو جروستات إلى حقيقة تنامي ظاهرة اللامساواة الاجتماعية في الوفاة بسبب حوادث المرور في المجتمع الفرنسي خلال السنوات الأخيرة، وقد أرجعت ذلك إلى نتيجة حتمية لها علاقة بظروف سابقة لها وملتصقة بوجود تراتبية في الإقامة السكنية الخاضعة لمحددات اجتماعية طبقية. لهذا فان إمكانية التعرض لحوادث السير تتصل أكثر بالفئات الاجتماعية الفاطنة في المناطق البعيدة خارج المناطق الحضرية الكبرى (Mattieu grossetete، 2010). وهو الأمر الذي يمكن الانطلاق منه للإشارة العلاقة بين المحددات ويمكن نفهم الصعوبات التي تعانيها الفئات السوسيومهنية التي تمتهن النقل أو التي تشتغل في قطاعات وظيفية تتطلب التنقل اليومي خاصة بين الولايات أو وسط المدن الكبرى بفعل التمايز الاجتماعي بين المناطق الحضرية والأحياء السكنية التي تقطن فيها، من حيث التوزيع المكاني والزمني للمرافق وهو وما يزيد من فرص وقوعها ضحايا لحوادث المرور خاصة في الأرياف وهو ما أشارت إليه احصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق لسنة 2017.

• **العامل الزمني**: على اعتبار ان الاقتصاديات المعاصرة هي اقتصاديات وقت فان التطور الكبير الذي يشهده المجتمع المعلومات ونظم الاتصالات زاد من وتيرة التدفق المعلوماتي التي أدت إلى تنامي احتياجات المتنقلين وتراكمها كما سرعت من وتيرة تغييرها في ظل المجتمع الاستهلاكي، مما زاد من ضغط التنقلات وحجمها بالموازاة مع ضعف شبكة النقل الجماعي وتزايد التوجه نحو امتلاك السيارة الخاصة في المدن الكبرى، التي صارت تشهد ازدهاما مروريا هائلا ساهم بطريقة أو أخرى في انتشار مظاهر العنف المروري.

• **العامل الاجتماعي**: بفعل الضغوطات الاجتماعية والتحويلات الحضرية تتزايد حوادث الطرقات كل سنة خاصة مع تنامي صخب الحياة الحضرية ببعدها الاستهلاكي والتي تتميز بطابعها العقلاني، لتزيد من وتيرة التنقلات وتنعكس على العلاقات الاجتماعية للأفراد لتصبح أكثر فردانية وانعزالية خاصة لدى السواق الذين يعيشون في المناطق أو الأحياء

2015 تجاوزت 100 مليار دينار جزائري ضمت الخسائر المادية من ممتلكات عامة وخاصة إلى جانب الخسائر البشرية وما تنفقه الدولة من مصاريف للتكفل بهم .

• **على الصعيد الصحي:** تنتج حوادث الطرقات سنويات إعاقات جسدية ومشكلات صحية ، نفسية واجتماعية تؤثر بدون شك على فعالية الحياة الاجتماعية لضحايا حوادث المرور الذين يفقد الكثير منهم وظائفهم وحياتهم العادية ، وقد يجدون أنفسهم عاجزين عن اعالة اسرهم ناهيك عن صعوبات الاندماج الاجتماعي مجددا كفتات لها احتياجاتها خاصة في المجتمع.

• **على الصعيد الاجتماعي:** تزيد مشكلات العنف المروري في الطريق العام من مشكلات العزل الاجتماعي والانطواء على الذات خاصة بالنسبة للفئات محدودة الحركة كالمسنين ، الأطفال ، ذوي الاحتياجات الخاصة كما تكشف عن صور اللاعدالة الاجتماعية في فرص وظروف التنقل مما يؤثر على اندماجهم الاجتماعي وحقهم في التنقل والمشاركة في فعاليات المدينة.

• **على الصعيد الثقافي:** يؤثر العنف المروري على السلوكات الحضرية ورموز التحضر في المدينة حيث تفقد تدريجيا قدرتها على احتواء فاعليها ، بالموازاة مع تزايد وتيرة التنافسية حول الواجهة السياحية للمدن الكبرى كمصدر استثمار ثمين في مواجهة المدن العالمية المعاصرة التي صارت تدمج ومؤشرات الاستدامة في النقل كإحدى أولوياتها.

6-سبل الوقاية من العنف المروري

بالنظر إلى عوامل العنف المروري التي جرى رصدها يبدو أن مسألة إدماج العامل البشري في رسم سياسة الحضرية تنطلق من تطوير آليات تحقق تجانس منظومة التنقلات ولا شك ان إنجاح هذا المسعى لن يتأتى الا خلال الانطلاق من مجموع العوامل السوسيوثقافية المؤثرة على البنية الاجتماعية لأي مجتمع وذلك من خلال التركيز على ترسيخ ثقافة السلامة المرورية لدى المواطن كفاعل ومشارك فيها ويمكن ان يتجسد ذلك من خلال:

1- ضبط احتياجات المستخدمين من التنقلات عبر إعداد قاعدة بيانات (اقتصادية ، اجتماعية ، تربوية ، صحية ، ثقافية ...) يجري تجميعها الكترونيا وتصنيفها لتيسير ادارتها وفق المناطق السكنية المختلفة الموزعة عليها ، فغياب احصائيات وقواعد بيانات حول احتياجات المتنقلين من

عند مالك بن نبي أفضل من يبين العلاقة بين الفكرة والشيء ، حيث أشار في مؤلفه "مشكله الأفكار"(مالك بن نبي ، 2005 ، 63,64) إلى أن للعالم الثقافي تركيبة ديناميكية تتوافق مظاهره مع العلاقات المتغيرة التي تقوم بين عناصره الثلاث وهي : الأشياء ، الأشخاص والأفكار ، وأن الشيء يفرض طغيانه في البلد النامي بسبب ندرته ويولد مركب الحرمان والميل الى التكديس الذي يصبح في المجال الاقتصادي صورة من صور التبذير والإسراف ، لهذا فهو يعتقد أن المجتمع المحروم يستسلم لسيطرة عالم الأشياء التي حرم منها والمجتمع المكتظ يتمرد على سيطرتها. لكنهما بهذا الانفعال المزدوج يواجهان نفس الداء وهو طغيان الشيء الذي تختلف أعراضه .

إن استعراض هذه العوامل لا يعني التسليم بها وبتأثيراتها في المجتمع الجزائري ولكن رصدها يفتح المجال لبحث أعمق في مؤشراتها ودلالاتها ويلفت الانتباه إلى ضرورة الأخذ بعين الاعتبار مثل هذه المتغيرات السوسيوثقافية متعددة الأبعاد في الدراسات الحضرية والاقتصادية لرسم سياسيات تنقل تأخذ بعين الاعتبار العوامل الفاعلة في البنية الاجتماعية الحضرية بموجهاتها الثقافية لإدراك ارتباط العنف المروري في المدن الجزائرية بالعامل البشري الذي برز بشكل ملفت في أغلب تقارير المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق (2017، 2012) ، وهو أمر يجدر الانتباه إليه من خلال رسم سياسيات حضرية تقوم على إعادة تمكين علاقة المواطن كرأسمال حقيقي ببيئته الحضرية لإنجاح تبني ممارسات تنقلية أكثر استدامة ، حيث تنطلق من هذه العوامل للتقليل من حدة أشكال التهميش الاجتماعي والحضري وكذا الانسحاب الذاتي للمواطنين من الفعاليات الحضرية لتتجلى صورته في ممارسات العنف المروري ، إلى جانب تطوير البنية التحتية لمنظومة التنقلات لتنسجم واحتياجات الساكنة في المدن الكبرى .

5-أهم تداعيات العنف المروري: أكيد أن للظاهرة

انعكاسات وخيمة على المجتمعات ومن مختلف الأبعاد وتتمثل فيما يلي:

• على الصعيد الاقتصادي: تشهد كلفة العنف

المروري تزايدا مستمرا كل سنة ، ولا شك أن التكلفة البشرية والاقتصادية لحوادث المرور تنبئ بمخاطر الظاهرة التي تكلف كل سنة خسائر في الأرواح ، ناهيك عن ملايين من المداخيل التي تهدرها الدولة وقد أشار الباحث الاقتصادي فارس بوباكور(2019) أن تكاليف حوادث المرور في الجزائر لسنة

الكبرى والجزائرية واحدة منها ، لكن يبقى هذا الهاجس قائما في ظل التوزيع غير المتكافئ للموارد بين أطرافها بالموازاة مع بقاء تطور البنية التحتية لشبكات النقل والتي تعد ركيزة النمو الحضري مع تنامي الاحتياجات السكانية ، الأمر الذي قد يساهم في تنامي مظاهر التهميش والعنف بكل أشكاله ، لتنعكس تناقضاته على سلامة المتنقلين في المدن والذين يواجهون مخاطر العنف المروري كأحد مظاهر الحياة اليومية. حيث يبدو أن هناك عديد العوامل السوسيوثقافية التي تقف وراء الظاهرة وقد مكنتنا الكشف عنها من إدراك معضلة المدن المعاصرة ودينامياتها الاجتماعية. فانطلاقا من رصد تلك العوامل اتضح عمق تأثيراتها ، لتبقى إمكانية تجاوز هاجس العنف المروري مسألة جد معقدة لا تتحقق إلا انطلاقا من مساهمة المواطن بعده مسؤول و فاعل في الحياة الحضرية يساهم إلى جانب باقي الهيئات المحلية في تغيير المفاهيم ومن ثمة الممارسات عبر تبني ممارسات السلامة المرورية بمفهومها الواسع. لكن ذلك لا يمكن أن يتحقق بدون تبني خطط عملية وبرامج رشيدة ضمن السياسة الحضرية يساهم المتنقلين أولا في تثمينها عبر ممارساتهم اليومية داخل الأحياء الحضرية ، ممارسات تتخذ من المواطنين عبر المؤسسات التعليمية ، شبكات الاتصال والإعلام والمجتمع المدني فضاء فاعلا لها كقوة تدخل واقتراح تساهم في التعبئة الحضرية في الميدان بعيدا عن المشاركة الشكلية والمناسباتية ، لتغيير الممارسات والذهنيات من أجل مدينة أكثر استدامة ونظم تنقلات أكثر رشادة تستفيد من جميع مقوماتها البشرية والاقتصادية لإنجاح إدماج ثقافة السلامة المرورية كممارسة وثقافة حضرية بالدرجة الأولى ، إلا أن السؤال نطرحه في الأخير ويفرض نفسه بالنظر إلى التحديات الواقعية ما هي الآليات المجدية لترسيخ ثقافة السلامة المرورية عند المواطن الجزائري في الطريق العام من أجل تجسيد فعلي لممارسات النقل المستدام وبالتالي ضمان حياة أفضل خاصة في المدن الكبرى .

التنقل يجعل إدارة التنقلات مكانيا وزمنيا أمرا صعبا ويجعلنا أمام أزمة إدارتها.

2- استقصاء رضا المتنقلين عن مرافق النقل المتوفرة سواء العمومية أو الخاصة ، كيفية توزيعها ، نوع الخدمة التي تقدمها ، وجودة الخدمات في البيئة التي يقطنون بها ، عبر إشراكهم في انتقائها وبحث آراءهم واتجاهاتهم نحوها ، من خلال إجراء دراسات دورية وإشراك لجان الأحياء ، الجماعات المحلية والمديريات المعنية فيها للإدماج نتائجها ضمن السياسات التنموية المحلية لقطاع النقل والسياسة الحضرية

3- إدماج مفهوم العدالة الاجتماعية في توزيع شبكات النقل العمومية وإدارة توزيعها زمانيا ومكانيا ببرامج لمواجهة مشكلات التهميش الاجتماعي والتمايز بين المناطق الحضرية من حيث خصائصها الاجتماعية ووفرة مرافق النقل الجماعي مع تقليص وقت السفر وتوفير الخدمة المطلوبة في وقتها ونوعيتها.

4- توفير المرافق الخدماتية والفضاءات الجماعية كالنوادي الرياضية والثقافية والترفيهية بالمنطقة السكنية القريبة من المقورات السكن لدعم ارتباط المتنقلين بالبيئة الحضرية التي يقطنون بها والتقليل من التنقل نحو المناطق الأخرى خاصة المركزية منها للحفاظ على التجانس وتخفيف الضغط عليها.

5- إدماج مفهوم العدالة الاجتماعية في السياسات التنموية والتخطيط الحضري للمدينة للحفاظ على التوازن والتجانس الاجتماعي للمدينة وبالتالي التقليل من تأثيرات التمايز الحضري بين قطاعاتها وسكان تلك المناطق.

وأخيرا تعزيز ثقافة السلامة المرورية وممارسات النقل المستدام من خلال تشجيع استخدام وسائل النقل الصديقة للبيئة كالدراجات مثلا لدعم الوصولية للمرافق لمختلف الفئات الاجتماعية خاصة الفئات محدودة الحركة ، الى جانب تشجيع المشاركة مع الآخر عبر العمل التطوعي والجمعوي لإعادة تمكين رابطة الثقة وعلاقة المواطن بمجاله العمومي.

خاتمة

لا شك ان العنف المروري هو نتيجة حتمية لتسارع وتيرة التحضر وتزايد النمو السكاني والتمدن الحضري في المدن

قائمة المراجع

- أمال جمعة ، عبد الفتاح. (2015). القضايا والمشكلات الاجتماعية المعاصرة. القاهرة: دار الكتاب الجامعي.
- انطوني جیدنز. (2005). علم الاجتماع. تر (فايز الصباغ). (ط1). بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية ،
- انطوني جیدنز. (2006). مقدمة نقدية في علم الاجتماع ، تر (احمد زايد وآخرون) ، ط 2 ، القاهرة: مطبوعات مركز البحوث والدراسات الاجتماعية.
- احمد موسى بدوي ، " القواعد المتصارعة نظرية جديدة في علم الاجتماع " ، مجلة وادي النيل للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية والتربوية ، العدد الثامن عشر- المجلد الثالث ، ابريل 2018 ، ص ص 237-238.
- أولريش ، بيك .. (2009) مجتمع المخاطرة ، تر (جورج كتورة والهام الشعراي). (ط1). بيروت: المكتبة الشريفة.
- أولريش ، بيك. (2013). مجتمع المخاطر العالمي بحثا عن الأمان المفقود. تر (علا عادل وآخرون). القاهرة: المركز القومي للترجمة.
- إسماعيل قيرة. (2010). الجزائر والنظام العالمي الجديد ، مجلة البحوث والدراسات الإنسانية ، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة ، المجلد 3 ، العدد 6 بيبيمون كلثوم ، النخبة النسوية والتنشيط الجمعي في الجزائر دراسة ميدانية لعينة من الجمعيات الوطنية ، رسالة ماجستير في علم الاجتماع الثقافي ، قسم علم الاجتماع ، جامعة الجزائر ، 2004 ، رسالة ماجستير غير منشورة ، ص 81.
- روث ، ولاس وأليسون ، وولف. (2011). النظرية المعاصرة في علم الاجتماع تمدد افاق النظرية الكلاسيكية. تر (مُجد عبد الكريم الحوراني). الأردن: المنهل
- زيغمونت ، باومان. (2016). الحياة السائلة. تر (حجاج أبو جبر). (ط1). بيروت: الشبكة العربية للأبحاث والنشر.
- مالك بن نبي. (2005). مشكلة الأفكار في العالم الإسلامي. تر (مُجد عبد العظيم علي). الجزائر: منشورات ANEP.
- معن خليل العمر. (2017). حقول مستحدثة في علم الاجتماع. ط1. الأردن: دار الشروق.
- منظمة الصحة العالمية ، التقرير العالمي عن حالة السلامة في الطرق ، 2015 ، العنوان الالكتروني: https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/ar/
- علا عبد المنعم ، الزيات. (2016). "مجتمع المخاطر والساعات البيولوجية للجسد دراسة ميدانية على عينة من المصريين". مجلة إضافات. (العدد 35). بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية.
- عبد العزيز ، خواجه. (2013). (" ساحة السوق التقليدية ، من علاقة الأنا بالآخر الى التقسيم الفئوي للمجال حالة قرية بني يزقن بفرداية" ، في: الفضاءات العمومية في البلدان المغاربية ، اشراف: رمعون وعبد الحميد هنية ، كراسك الجزائر وجامعة تونس .
- عبد الغني ، عماد. (2006). سوسولوجيا الثقافة المفاهيم والإشكاليات من الحداثة الى العولمة. بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية.
- عدلي محمود السمري. (2011). علم الاجتماع الجنائي ، ط 2 ، الأردن: دار المسيرة.
- عايد عواد الوريكات. (2013) نظريات علم الجريمة. ط1. الأردن: دار وائل.
- علي ، سموك. (2006) إشكالية العنف في المجتمع الجزائري من اجل مقاربة سوسولوجية . جامعة الباجي مختار عنابة: ديوان المطبوعات الجامعية ، قسنطينة.
- فارس بوباكور. (2019) ، "الكلفة المالية لحوادث المرور تبلغ 100 مليار دينار سنويا". (تاريخ التصفح: 20-15-2019). متاح عبر الرابط الاتي <http://www.radioalgerie.dz/news/ar/article/20160508/76875.html>.
- فضيل ، حضري. (2013). "العوامل السوسيوثقافية لعنف الطرقات في المجتمع لجزائري مظاهرها وانعكاساتها" ، اعمال الملتقى الوطني الأول حول "حوادث المرور بين مستعملي الطريق وتنظيم المرور" يوم 25-24-25 افريل 2013 ، مخبر سيكولوجية مستعملي الطريق ، كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية ، باتنة.
- AZZEDDINE, Madani et GHIAT, Tello. (2015). Les principales causes des accidents de la circulation routière et les mesures d'atténuation en Algérie. *European scientific journal*, vol. 11, no 20.
- Belkaid, E. & Alili, A. (2020). Les déterminants de la participation citoyenne en Algérie- Exemple de la ville de Tlemcen. *Management international / International Management*, 24 (3), 150–162. 7. Available online at : <https://doi.org/10.7202/1072629ar>
- Boubakour Fares. (2014). *La gestion routière urbaine vers des solutions basés sur la gestion de la mobilité cas de la wilaya de batna* .-projets de recherche agréé par ATRS : Algérie .
- CASTEL, Robert. (2013). *L'Insécurité sociale. Qu'est-ce qu'être protégé ?* Le Seuil: Paris
- Doina-stefana sãucan and Mihai-Ioan Micle al (2012). Violence and aggressiveness in traffic *Procedia - Social and Behavioral Sciences Revue*. (33).343 – 347. Available online at www.sciencedirect.com 1877-0428 ©...
- Luc Boltanski. (1975). « Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents ». *Actes de la Recherche en Sciences Sociales* (1-2). Available online at : (https://www.persee.fr/doc/arss_0335-5322_1975_num_1_2_2456#arss_0335-5322_1975_num_1_2_T1_0030_0000).
- Madani Azzedine, Chella Tarek et Abdelmadjid Boudier." (2019). Les accidents de la route en Algérie, nécessité d'un diagnostic", Décembre 2019, Colloque international au Tunisie sur « L'éducation à la prévention routière : Conducteurs et piétons : Quelle prévention pour réduire les accidents de la circulation ? » : *Revue parcours cognitifs des sciences sociales et humaines*, Volume : Vol 03 n° 09 Numéro spécial.

Mattieu Grossetete.(2010). « L'enracinement social de la mortalité routière », **Actes de recherche en sciences sociales**, Le Seuil : Paris. Available online at : <https://www.cairn.info/revue-actes-de-la-recherche-en-sciences-sociales-2010-4-page-38.htm>).

Omrane Mustapha (2018.). La participation civique et politique des jeunes en Algerie : problématiques et enjeux, **In : jeunesse algérienne, Vécu, représentation et aspiration**, Sous-direction : N. E Hammouda &.Benhaddad .N.A &.Boucheref .K et al Algerie: Cread.

Office nationale des statistiques. Parc d'automobiles. (2017). Available online at: <https://www.ons.dz/spip.php?rubrique228>.

Omrane Mustapha (2018.). La participation civique et politique des jeunes en Algerie : problématiques et enjeux, **In : jeunesse algérienne, Vécu, représentation et aspiration**, Sous-direction : N.E Hammouda &.Benhaddad .N.A &.Boucheref .K et al Algerie: Cread.

Slimane Medhar.(2009). **La violence sociale en Algérie**. (2 éd). Alger: Ed thala ...

World health organization. (2018). **Global statut report on road safety**, Available online:

https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/