

**التمثلات الاجتماعية لمستعملي الطريق عن السيارة
دراسة ميدانية في علم نفس المرور**

**Social representation of road users about the car
Study in traffic psychology**

د.أ / بن علي راجية

Ben Ali Radjia (Professeur)

د / شرفة سامية

Cheurfa samia(maitre assistante A)

مخبر سيكولوجية مستعمل الطريق

Road User Psychology Laboratory

قسم علم النفس وعلوم التربية والارطفونيا

Departement of Psychology Science of Education and Orthophony

جامعة باتنة 1 - الجزائر

Batna 1 University

Algeria

الملخص:

هدفت الدراسة الحالية للتعرف على محتوى التمثلات الاجتماعية لمستعملي الطريق عن السيارة، وكيف تنتظم في عناصرها المركزية والمحيطية، وفقا لنظرية النواة المركزية لابريك Abric. وانطلقت من تساؤلين عملت على الإجابة عنهما باستخدام المنهج الوصفي التحليلي، حيث تم استجواب عينة من مستعملي الطريق، قوامها 183 فرد بمدينة باتنة، شرق الجزائر، وهذا بالاعتماد على طريقة التداعي الحر التسلسلي لفارجاس Vergès. وقد تم تحليل البيانات المتحصل عليها باستخدام برنامج Evoc 2005. وتوصلنا كنتائج الى ان محتوى وبنية التمثلات الاجتماعية لمستعملي الطريق عن السيارة تتجاوز البعد الوظيفي كوسيلة نقل لترتبط بأبعاد أخرى اجتماعية، نفسية ورمزية يمكن ان تعطي تفسيراً للكثير من السلوكيات التي نراها على طرقاتنا، خاصة منها سلوكيات المخاطرة.

الكلمات المفتاحية: التمثلات الاجتماعية، السيارة، مستعملي الطريق، علم نفس المرور.

Abstract

The current study aimed to identify the social representation content of the road users on the car, and how does it organize its central and peripheral components, according to the central core theory by Abric. It based on a analytical descriptive method. The study sample consisted of 183 people in Batna, east of Algeria, by using the of Vergès free association serialization technique. The data obtained were analyzed by Evoc program (2005). The results showed that the social representation of road users on the car exceed the functional dimension as a means of transport to other dimensions social, psychological and symbolic which can give an explanation for many behaviors on our roads, especially risk behaviors.

Key words : Social representation, Car, Road Users, Traffic psychology.

مقدمة:

أصبحت وسائل النقل عموماً، والسيارة خصوصاً، تأخذ مجالاً هاماً في حياتنا لما توفره من امتيازات جمّة تماشى وضرورات النقل والتنقل والتواصل التي يفرضها الزمن الحالي. حتى أنّها وبإبعادها الاقتصادية والاجتماعية أضحت في المجتمعات الحالية مظهراً من مظاهر التقدم، ووجه من أوجه تحضر المدن والدول الحديثة. هذا التوسع في الاستعمال سهل من حياة الإنسان بشكل كبير، لكنه بالمقابل أصبح يشكل مصدر قلق وهاجساً كبيراً للدول والافراد، بما يخلفه يوميا من خسائر وضحايا وما يحصد من أرواح.

ويكفي ان نعود لإحصائيات حوادث المرور لنجد أنّها تعد واحدة من اهم المشكلات التي تستنزف الموارد المادية والطاقات البشرية. فمثلا يسجل تقريراً المنظمة العالمية للصحة في ماي وديسمبر الاخيرين (WHO, 2018) أنّها تمثل القاتل الأول للشباب بين 15-29 سنة، وأنّها في 2016 مثلت ثامن سبب للوفاة في العالم، وهي بهذا تنافس اخطر الامراض والابوئة في المساس بحياة الانسان. الأرقام المرعبة وفق نفس التقارير تزيد حدة في الدول النامية، وافاق التقليل منها ومواجهتها تبدووا ضئيلة جدا مقارنة بالدول المتقدمة.

وتشير كل الدراسات المتعلقة بحوادث المرور ان السبب الأول والاساسي فيها هو الانسان، بما يتجاوز 90% من المسببات. هذا لو اخذناه كجاني او كضحية في هذه الحوادث، لكن هذه النسبة ستزيد حتما لو اخذنا باعتبارنا انه أيضا من يتولى تشكيل بقية عناصر الفضاء المروري (السيارة والطريق) التي يتم في نطاقها سلوك السياقة. ما يجعل من الاهتمام بالإنسان كمستعمل للطريق، بسلوكاته، تمثلاته، اتجاهاته، انفعالاته ودوافعه نقطة جد مهمة في الحد من هذه الظاهرة، وهذا ما يهتم به علم نفس المرور كأحد العلوم التطبيقية الحديثة. حيث ينظر هذا التخصص لسلوكات مستعملي الطريق عموماً، وحوادث الطرق على أنّها ليست نقطة معزولة في السياق الزمني والاجتماعي الذي تحدث فيه. فالسرعة المفرطة، عدم الإذعان للقانون، التجاوزات الخطيرة وغيرها من الأسباب الوصفية التي عادة ما نقف عندها لتفسير الحوادث لا تكفي لفهم الظواهر، بل يجب تجاوزها بدراسات معمقة ترصد الأسباب الكامنة وراءها وترسم النماذج المفسرة لها.

وفي هذا الإطار تأتي دراستنا هذه، كمحاولة لرصد بعض ما يكمن خلف سلوكيات المخاطرة وحوادث المرور التي تعرفها الجزائر، وهذا من خلال رصد تمثيلات مستعملي الطريق لإحدى أهم وسائل النقل المستخدمة وهي السيارة. وقد اخترنا سير التمثيلات الاجتماعية لخصوصيتها كأنظمة تفكير جماعية مشتركة، تعمل على إعادة بناء الواقع وإعطاء معاني للسلوكيات.

1- الإشكالية:

تشهد مجتمعاتنا اليوم تطورا هائلا، على العديد من الاصعدة نتاج ما مر به الانسان من ثورات علمية وتكنولوجية. هذا التطور مس كل جوانب الحياة، وبقدر ما اثارها وسهلها، فانه جعلها أيضا أكثر تعقيدا وارتباطا بالآلات والوسائل الحديثة. ولعل من أهم ما يميز الانسان المعاصر استخدامه لوسائل النقل على العموم وللسيارات خصوصا، حتى انها أضحت من أهم حاجاته، وأصبح من الصعب الاستغناء عنها لما توفره من الوقت والجهد وكذا الراحة والمتعة وسهولة الاستخدام الشخصي. وبعد ان كان امتلاك سيارة واستعمالها في زمن مضى دليلا على الرفاهية، وحكرا على الفئات الاجتماعية الميسورة، أصبحت اليوم ولعدة اعتبارات في متناول فئات عديدة من المجتمع. وأصبحت عنصرا رئيسا تتفاعل معه يوميا في الفضاء المروري (أكثر من مليار سيارة عالميا سنة 2007 حسب CCFA¹).

وإذا كان لاستخدام السيارة كوسيلة نقل العديد من الفوائد والامتيازات التي زادت من الطلب عليها، فان لها أيضا انعكاسات سلبية، تتمظهر من خلال سلوكيات مستعملي الطريق مشاة كانوا، سائقين او راكبين، وممارساتهم اتجاه بعضهم البعض، واتجاه المجال العام المشترك بينهم. ولعل أكثر ما يلفت الانتباه هي السلوكيات الموسومة بالمخاطرة والعدوانية والتي كثيرا ما تنتهي بحوادث مميتة.

ويظهر موضوع حوادث المرور في العشرية الأخيرة كموضوع جد مهم على المستويين العالمي والمحلي، لما يتركه من نتائج واثار اقتصادية واجتماعية ونفسية وخيمة. وهي في الجزائر أثار مؤلمة بالنظر إلى ما يحصل في حق الطريق ومستخدميه. حيث سجل مثلا في سنة 2016 قرابة 30000 حادث مروري، اودى بحياة 3992 شخص، ناهيك عن الاف الجرحى والمعاقين. ويتسبب العنصر البشري في هذه الحوادث بنسبة 96% (المركز الوطني للوقاية والامن عبر الطرق، 2016، 15). هذه الأرقام التي لم تختلف كثيرا على مر

¹ CCFA Comité des Constructeurs Français d'Automobile (French automobile manufacturers committee).

السنوات العشر الأخيرة، تبقى وبشكل كبير متعلقة بسلوك الانسان في الفضاء المروري وبعلاقته بالمركبة التي يقودها. وهو ما يستلزم دراسات معمقة، قائمة على مقاربات سيكومترورية تدرس وتفسر سلوك مستعملي الطريق للعمل على احلال السلامة المرورية.

ومن بين النماذج السيكولوجية التي تهتم بفهم وتحليل السلوك والظواهر الاجتماعية تبرز المقاربات القائمة على تحليل المعرفة الاجتماعية، وتقصي منظور الافراد لواقعهم، وفهم الوظائف النفسية الاجتماعية التي ترتبط بممارساتهم ومشكلاتهم. اي التناول المبني على تحليل التمثلات الاجتماعية للافراد اتجاه مختلف المواضيع التي تشكل معاشاتهم اليومية، والذي يمكننا من اعطاء تفسيرات ودلالات لمختلف الممارسات والمشكلات الاجتماعية.

ويعرف موسكوفيسي Moscovisi التمثلات الاجتماعية على انها "نسق من القيم والمفاهيم والسلوكيات المرتبطة بسمات ومواضيع يحدد معالمها الوسط الاجتماعي، وهي لا تسمح فقط بتحقيق استقرار حياة الأفراد والجماعات ولكنها تشكل فوق كل هذا وذاك أداة لتوجيه إدراك المواقف وصياغة الأجوبة على التساؤلات المطروحة" (Jodelet, 1989, 38). من خلال هذا التعريف يمكننا القول بان التمثلات الاجتماعية هي التفسيرات التي تقدم لمواضيع معينة بحسب المعلومات والتأثيرات الذهنية والاجتماعية حولها. هذه التفسيرات تسمح باستقرار وتوجيه سلوكيات وحياة الافراد، كما انها تعكس وظائف واشكال اشتغالها بناء على منطق وقوانين نفسية اجتماعية (Belhaj , 2009).

و يرى ابريك (Abric, 1994, 73 - 80) صاحب نظرية النواة المركزية، ان عناصر التمثلات الاجتماعية تنوزع بطريقة منظمة وتفاضلية في اذهاننا. فكل تمثل اجتماعي يتكون من نواة مركزية وعناصر محيطية، بحيث تمثل النواة العناصر الأساسية المولدة والمنظمة للتمثل، والتي تتميز بالثبات والاستقرار والدوام، في حين تمثل العناصر المحيطية العناصر الأقل ثباتا واستقرارا مقارنة بعناصر النواة، والتي تسمح بالتغيير الذاتي لأنها عموما غير مشتركة بين كل الافراد.

انطلاقا من هنا جاءت دراستنا هذه كمحاولة لفهم التمثلات التي تحدد مفهوم السيارة - كأحد اهم وسائل النقل استخداما في الوقت الحالي - بالنسبة لمستعملي الطريق، بغية رصد وفهم المعاني والدلالات التي تعطى لها وكيفية تموضعها وبناءها، لتفسير السلوكيات التي تظهر على الطريق، خاصة منها السلبية، وهذا من خلال الإجابة على التساؤلين التاليين:

- ماهي تمثلات مستعملي الطريق للسيارة؟
- كيف تنتظم هذه التمثلات وفقا لنظرية النواة المركزية؟ أو ماهي العناصر التي تمثل النواة المركزية في هذه التمثلات، وماهي العناصر المحيطة؟

2- اهداف الدراسة:

تهدف الدراسة الحالية الى:

- 1- التعرف على محتوى التمثلات الاجتماعية لعينة الدراسة عن السيارة.
- 2- تحليل هذه التمثلات في إطار نظرية النواة المركزية للتعرف على تنظيم العناصر المركزية والمحيطية.
- 3- محاولة الربط بين هذه التمثلات وما يمكن ان ينتج عنها من سلوكيات المخاطرة المرتكبة على الطريق.

3- أهمية الدراسة:

تأتي أهمية هذه الدراسة من عدة منطلقات لعل أولها أهمية التخصص الذي ترد فيه، وهو تخصص علم نفس المرور. ويعتبر هذا الأخير أحد التخصصات التطبيقية الحديثة في علم النفس، والذي يرمي لإيجاد حلول لمختلف الظواهر المرورية السلبية التي يعرفها الانسان اليوم والتقليل من حوادث السير. ويدور موضوعه حول الاهتمام بالعلاقات التي تربط بين مكونات الفضاء المروري الثلاث: الانسان، المركبة والطريق، والمتغيرات المرتبطة بها، وكذا دراسة وتحليل مختلف سلوكيات مستعملي الطريق وفهم السيوررات النفسية المسؤولة عنها والمتعلقة بها.

كما تأتي أهميتها أيضا من أهمية التعرف على محتوى وبنية التمثلات الاجتماعية للسيارة -التي هي من المفروض هي مجرد وسيلة نقل- لفهم سلوكيات مستعملي الطريق عموما والسائقين خصوصا، ومن ثمة محاولة التفسير و التحكم في ظاهرة حوادث المرور التي أصبحت تمثل مشكلا اقتصاديا، اجتماعيا ونفسيا في الجزائر وفي غيرها من الدول.

4- المصطلحات الإجرائية للدراسة:

4-1 التمثلات الاجتماعية للسيارة:

يرى ابريك ان التمثلات الاجتماعية هي مجموعة منظمة من المعلومات والمواقف والمعتقدات والاتجاهات حول موضوع ما، انتجت وبلورت اجتماعيا، تحمل كل قيم النظام الاجتماعي والايديولوجي وتاريخ المجموعة التي تتبناها والتي تمثل جزءا أساسيا من رؤيتها للعالم (Abric, 2003, 59). كما يرى انها نظام معرفي اجتماعي مركب من نظامين متفاعلين نظام مركزي: النواة والتي تمثل العنصر الأساسي في التمثل، ونظام محيطي: العناصر المحيطية والتي تمثل عناصر ذاتية اقل جاذبية واستقرار.

وانطلاقا من هذين التعريفين يمكن ان نعرف التمثلات الاجتماعية للسيارة اجرائيا في هذه الدراسة على انها مجموعة منظمة من المعلومات والمواقف والمعتقدات والاتجاهات التي انتجت وبلورت اجتماعيا حول موضوع السيارة، والتي تنتظم لدى عينة الدراسة في نظامين متفاعلين: مركزي ومحيطي، تم تحديدهما باستخدام طريقة الاستحضار التسلسلي المستنبطة من اعمال Verges.

4-2 مستعملي الطريق:

نقصد به في هذه الدراسة، كل راشد يستعمل الطريق سواء كان راجلا، سائقا او راكبا.

5- التناول النظري لمتغيرات الدراسة:

ظهر مفهوم التمثلات الاجتماعية بشكل خاص في السيكوسوسيولوجيا الفرنسية من خلال اعمال موسكوفيتسي، جودلي، ابريك، دواز، فلامن وغيرهم. حيث اعتبرت "كسجل ثقافي تفسيري مشترك بين الافراد، يتشكل من خلال الممارسة اليومية، مشتركة بين افراد الجماعة الاجتماعية بعيدا عن الخصوصيات الفردية" (Verges, 1999, 407). كما انها وفق جودلي Jodelet تعطي معنى لافعالنا وتصرفاتنا، وتشكل في نفس الوقت وفق ابريك Abric سلما لقراءة وفك شفرة الواقع (Doise, Palmonari, 1986, 83).

وتتضمن التمثلات الاجتماعية مختلف المفاهيم والأنساق والمواقف والاتجاهات والوقائع المنمطة والتصورات والاتصالات والمعتقدات والأحكام المسبقة. وهي بهذا ملتقى لمختلف أنماط المعارف التي يكونها الفرد حول موضوع معين، ما يجعلها تحدد وتؤثر في الوقت ذاته في هويته الاجتماعية (Jodelet, 1989, 38).

و عموما يمكن القول أن ما يميز التمثل هو كونه متفاعل أي أنه يلعب دورا في توجيه الأفراد، لكن للأفراد أيضا القدرة والفاعلية في بناءه وإعادة صياغته. وبغض النظر عن المقاربات التي تناولت مفهوم التمثل يمكننا القول أنه ليس هناك وجود بشري بدون وجود تمثلات ملازمة له. هذه الأخيرة تقود أعمال وممارسات الأفراد و توجيهها. و بالتالي فهي حسب ميغني وكاريكاتي تلعب دورا أساسيا في ديناميكية العلاقات الاجتماعية و في الممارسات الاجتماعية للأفراد، كما أنها تعكس صورة وخصوصية الجماعة الاجتماعية و"تسمح بتشكيل هوية اجتماعية و شخصية مبنية على تقدير الذات، أي متوافقة مع منظومة القيم و المعايير المحددة اجتماعيا و تاريخيا". (Mugny, Carugati, 1985, 183)

وقد جاء في التمثلات الاجتماعية نظريتين أساسيتين اهتمتا ببنيتها وتنظيم محتواها، الأولى هي نظرية المبادئ التنظيمية للاختلافات الفردية لدواز (Doise, 1986) والتي تبحث في دور الاختلافات وعدم التجانس الفردي وتهتم بتحليل المتغيرات والتنوع في مجال التمثلات. اما الثانية فهي نظرية النواة المركزية لابريك (Abric, 1987) والتي تبينها في هذه الدراسة، حيث تنتظم التمثلات وفقها في نظام مركزي، يطلق عليه تسمية النواة ونظام محيطي يحوي ما يعرف بالعناصر المحيطية (Abric, 2001, 82). النظام المركزي حسب فلانمن Flament له أصل اجتماعي يرتبط بالظروف التاريخية والقيم والمعايير، اما المحيطي فيرتبط بالحددات الفردية والسياقية وادماج التجارب اليومية للأفراد (Flament, 2001, 60). وبهذا فعناصر النواة المركزية أكثر استقرارا ودواما في السياقات الاجتماعية مقارنة بالعناصر المحيطية التي تختص بالفرد وظروفه، والتي تكون أكثر مرونة وحركية من النظام المركزي، والجدول التالي يوضح بعض خصائص هذين النظامين:

جدول رقم 1 يوضح بعض خصائص النظامين المركزي والمحيطي

النظام	المركزي	المحيطي
الخصائص	- له علاقة بتاريخ الجماعة وذاكرتها.	- يسمح بإدخال التجارب الفردية.

- لا يسمح الا بما هو متفق عليه في الجماعة.	- يتقبل الاختلاف في الجماعة، وحتى التناقض.
- ثابت ومتماسك.	- مرن وغير ثابت، يتحول ويتطور.
- يقاوم التغيير.	- حساس للمستجدات.
- غير حساس للمستجدات.	- يحمي النظام المركزي.

ولا يعني هذا التقسيم ان النظامان متضادان بل على العكس فهما متكاملان يتفاعلان ويعملان معا، حيث يقوم الأول بإعطاء معنى، ويعمل الثاني على الحفاظ على ديمومة واستقرار هذا المعنى. وهنا يقول ابريك ان "ان النظام المركزي معياري، بينما النظام المحيطي وظيفي يمكن بفضل ترسيخ التمثل في الواقع" . (Abric, 1994,74).

انطلاقا مما سبق يمكننا القول ان التمثلات الاجتماعية تعتبر أحد اهم محددات السلوك الإنساني، وتبني هذا المفهوم كمقاربة لدراسة الممارسات والسلوكيات الاجتماعية يسمح للباحث بالانتقال من الوصف المباشر للمواضيع المدركة إلى مرحلة التفسير لدلالاتها الاجتماعية والثقافية والقيمية والمعرفية. كما انها تسمح ايضا بالتنقل من اللفظي ذي الصبغة التعبيرية الصرفة، ككلام أو كخطاب، إلى ما هو ملموس وقابل للمعاينة، ما قد يعكس الحقيقة الواقعية داخل الأوساط الاجتماعية والثقافية، أو الحقيقة الوهمية المتمثلة في البنية المعرفية للفرد كأراء ومنمطات (Moscovici, 2014). وهو ما برر خيارنا لتبني هذه المقاربة في تحليل ما يحدث في الفضاء المروري، وبالضبط في محاولتنا لرصد المعارف والاتجاهات التي تعطي معنى السيارة، وتؤثر على ممارسات مستعملي الطريق.

ورغم قلة الدراسات وفق علمنا في هذا المجال، أي مجال رصد محتوى وبنية التمثلات الاجتماعية نحو السيارة، الا ان هناك من الدراسات، خاصة الغربية، التي حاولت تناول موضوع السيارة من الناحية السيكلوجية والاجتماعية. وقد وجدنا في إطار بحثنا بعض الدراسات السابقة التي قاربت مفهوم السيارة او القيم والاتجاهات المرتبطة بها بالنسبة لمستعمليها. وهنا نذكر مثلا دراسات كل من : (Labiale, 1989 ; Espinasse & Buhagiar 1999 ; Ansay, 2000 ; Dubois 2004 ;

(Tifani & al, 2007) والتي باختلاف نتائجها، أوضحت عموماً ان القيم والاتجاهات المرتبطة بالسيارة تتجاوز الحدود الوظيفية النفعية لها كوسيلة نقل فعالة وضرورية، الى قيم أخرى ترتبط بمضامين أخرى كالاتقالية والحرية، المتعة والاثارة، الصورة الاجتماعية، الروابط الانفعالية وحتى الحميمية اين تصبح السيارة مصدر تعلق وشغف، بالإضافة للانفعالات والقيم المرتبطة بالجوانب السلبية لها كالإحباط والتوتر والخوف، والناجحة عن الاستعمال الدائم وما يرتبط به من مصاريف ومشكلات مرورية كالازدحام، وعدم وجود أماكن للركن والتلوث... الخ. هذه القيم تظهر ان السيارة بالإضافة للأبعاد النفعية التي وجدت من اجلها ترتبط أيضاً بأبعاد نفسية واجتماعية اخرى يمكن ان تقود لتحليل سيرورة تمثل السيارة في المجتمعات المعاصرة.

الدراسات أوضحت أيضاً ان القيم والاتجاهات المرتبطة بالمركبة، وبغض النظر عن نوعها، تؤثر على سلوكيات مستخدميها، فتجعل منه فرد مختلف، لأنها تتسلل لمعاشاته الشخصية، الاجتماعية وحتى الثقافية بطريقة واضحة ومؤثرة (Piveteau, 2003 ; Marsh, 1986 ; Collett, Boisgelot, 2004 ; Dubois, 2004). فبعض السائقين خلف مقود سيارتهم يحسون بالقوة، والرجولة التي يجب استعراضها امام الآخرين. وبعضهم الاخر يحس بانه داخل شرنقة، او رحم محمي من كل ما يحيط به، ما قد يدفعه لتبني سلوكيات صيبانية في الطريق تنم عن نوع من النكوص لمراحل طفولية. كما ان هناك من يتوحد مع سيارته او يعتبرها مجاله الحيوي، وبالتالي يعتبر أي تعدي عليها او مساس بها تعد عليه، وهو ما يبرر سياقته الدفاعية العدوانية (Collett, Marsh, 1986)، ومن يعتبرها مؤشراً فعالاً يبرز من خلاله مكانته ومستواه الاقتصادي. وفي هذا الصدد يؤكد فورني (Fournier, 2002) أن امتلاك السيارة يعتبر استثمار نرجسي يساهم في تكوين و تأكيد صورة الاعتزاز بالذات عند الرجل، ووسيلة تفتح له حدود جديدة واسعة لتأكيد ذاته الذكورية، و غالباً ما تبلغ هذه المشاعر مستويات تشجع صاحبها على رفع التحديات، مما يؤدي في الأخير إلى وقوع حوادث مرور خطيرة (Dubois 2004).

هذه النتائج وغيرها توضح تأثير الأفكار والاتجاهات التي يحملها الافراد عن السيارة في سلوكياتهم بغض النظر عن صفتهم (مشاة، سائقين، ركاب)، والتي يتفاعلون من خلالها في فضاء اجتماعي عام، مركب،

دينامي ومعقد هو الفضاء المروري. ولعل فهم هذه الأفكار والتعرف على محتواها وبنيتها سيسهم الى حد كبير في شرح ما يحدث على الطرق واقتراح اليات فعالة لخلق وعي وثقافة مرورية.

6- إجراءات الدراسة الميدانية:

6-1 منهج الدراسة

استخدمنا في دراستنا هذه المنهج الوصفي التحليلي، لانه الأنسب لتحقيق اهداف الدراسة، والاجابة عن تساؤلاتها التي دارت حول رصد محتوى تمثلات مستعملي الطريق للسيارة، ثم كشف كيفية انتظامها في عناصر محيطية وأخرى مركزية.

6-2 حدود الدراسة

تمت الدراسة زمكانيا في النصف الاول من سنة 2017 وبالضبط في الفترة الممتدة بين ماي وجوان، بمدينة باتنة، شرق الجزائر. اما بشريا فقد تم استجواب مجموعة من الراشدين مستعملي الطريق، بغض النظر عن خصائصهم السوسيو دموغرافية.

6-3 عينة الدراسة

تم توزيع 250 استبيان على عينة عرضية بعدة أماكن بمدينة باتنة، استرجع منها 209. وبعد فرز الأجوبة واستبعاد الاستبيانات غير الكاملة، تكونت عينة الدراسة النهائية من 183 فرد من كلا الجنسين، تتراوح اعمارهم من 18 الى 63 سنة بمتوسط عمري بلغ 31.5 سنة. 172 منهم ذكور و 56 اناث. 52% منهم يملكون سيارات شخصية.

6-4 أدوات الدراسة:

اعتمدنا للإجابة على تساؤلات الدراسة استبيان مبني على تقنية الاستحضار التسلسلي والتي تعمل على الكشف عن بنية التمثل، وترتيب عناصره المركزية والمحيطية. والاستحضار التسلسلي طريقة مستنبطة من اعمال P Verges الذي اقترح استعمال منهج التداعي الحر ثم أخذ بعين الاعتبار مؤشرين تدريجين هما تواتر أو تكرار المفردة وترتيب أهميتها بالنسبة للمستجوب. وهي بهذا تعتمد في تطبيقها على مرحلتين:

6-4-1 المرحلة الأولى: وهي مرحلة التداعي الحر Free association التي تركز على الكلمة

المثير او ما يعرف بكلمة الحث، "السيارة" في دراستنا، حيث طلبنا من مستجوبين من خلال طرح سؤال:

ماذا تمثل بالنسبة لك السيارة، إعطاء وانتاج خمس كلمات أو عبارات تتبادر إلى اذهانهم تلقائيا وبسرعة وبدون مراقبة. وكان الهدف من هذه المرحلة كما يشرحه فرجاس هو تكوين العالم الدلالي للعبارة أو الموضوع المدروس، أي لموضوع السيارة.

6-4-2 المرحلة الثانية: وهي المرحلة التسلسلية او مرحلة تحديد الأهمية، وفي هذه المرحلة طلبنا من المستجوبين إعادة ترتيب تداعياتهم حسب أهميتها بالنسبة لهم.

وبهذا نحصل على مؤشرين كميّين لكل عنصر منتج، هما تكرار الظهور ووزن او رتبة الأهمية، والتقاطع بينهما يعطينا مخطط لوضعية عناصر التمثل.

6-5 أساليب التحليل

اعتمدنا في تحليل النتائج على برنامج Evoc 2005 وهو برنامج يقوم على ما يعرف بالتحليل المعجمي lexical analyse، يعمل باللغة الفرنسية فقط. حيث قمنا أولا بجمع الكلمات التي لها نفس المعنى كبيتي، منزل، مكاني الخاص، فضاء خاص في كلمة واحدة هي فضاء خاص، ثم عملنا على ترجمة التداعيات للفرنسية، ومن ثمة استدخالها للبرنامج وفق الشروط المحددة. وانطلاقا من تقاطع تكرار المفردة وترتيب أهميتها ينتج جدول بأربع خانات تمثل عناصر التمثل الاجتماعي بالشكل التالي:

الخانة الأولى: وتمثل منطقة النواة المركزية، وتضم العناصر الأكثر تكرار والأكثر أهمية.

الخانة الثانية: منطقة العناصر المحيطة الأولى، وتضم العناصر ذات التكرار العالي والأهمية الضعيفة.

الخانة الثالثة: منطقة العناصر المفارقة او الصامتة، وتحوي العبارات ذات التكرار الضعيف والاهمية العالية.

الخانة الرابعة: وتمثل العناصر المحيطة الثانية، وتتكون من العناصر الأقل تكرارا والأقل أهمية.

7- عرض وتحليل نتائج الدراسة:

7-1 عرض وتحليل نتائج التساؤل الأول:

- وينص على ما يلي : ماهو محتوى تمثلات مستعملي الطريق للسيارة؟

تحليل إجابات مستعملي الطريق كشف عن وجود 687 كلمة مقترحة، بعدد اجمالي 15 كلمة مختلفة تمثل السيارة، وبمتوسط عام للرتب بلغ 2,44. الكلمات الخمس عشر التي مثلت السيارة بالنسبة لمستعملي الطريق بوبناها مع تكراراتها ومتوسطات أهميتها في الجدول التالي:

جدول رقم 2 يوضح تمثلات عينة الدراسة للسيارة

الكلمات	تكرارها	متوسط أهميتها
وسيلة نقل	384	2.20
راحة واستمتاع	93	2.57
مكانة اجتماعية	47	3.06
وسيلة عمل	45	2.56
فضاء خاص	34	2.62
اثارة	27	3.07
خطر	17	3.06
كل شيء	12	2.33
مصروف وجهد إضافي	11	2.73
مسؤولية	6	3.00
لا شيء	4	/
الأمان	3	/
سلاح ذو حدين	2	/
سلعة	1	/
خبرة	1	/

الملاحظ للجدول رقم 2 يجد ان محتوى التمثلات الاجتماعية للسيارة كان متنوعا وشمل مجموعة من مفاهيم والمشاعر، بعضها كان متناقضا تماما ك: "كل شيء" و"لا شيء". وقد ظهرت قيمة السيارة النفعية بأكثر عدد من التكرارات حيث يرى مستعملوا الطريق ان السيارة وسيلة جد مهمة، تضمن سرعة

التنقل وتقرب المسافات وتضمن عدم تضييع الوقت في وسائل المواصلات العامة. كما انها مفيدة في قضاء مختلف اشغالهم، في أي وقت كان، دون ازعاج او انزعاج حين طلب المساعدة من الغير، او البحث عن نوع اخر من المواصلات. هذه الإجابات ترتبط بالسيارة عموما وما توفره من مزايا، كما قد ترتبط ايضا بمحيطها. فمدينة باتنة التي اخرنا منها عينة الدراسة، تعرف بعض النقص في وسائل المواصلات العامة والتي لا تزيد عن حافلات وسيارات النقل الحضري. خدمات هذه الوسائل تنقص بشكل محسوس في بعض احياء المدينة، وكذا في بعض الأوقات كآخر المساء، الليل والصبح الباكر ما جعل فكرة الوظيفة والنفعية تظهر وتكرر بشكل واضح في تداعيات المستجوبين.

هذه الفكرة ظهرت أيضا في تمثلي "سلعة" و"وسيلة عمل" حيث ينظر لها كوسيلة لكسب القوت سواء من خلال استخدامها كوسيلة نقل عام، او بالاستثمار في شرائها وبيعها للاستفادة من هامش الربح المحقق، وهي ممارسات مهنية تعيش منها العديد الاسر.

ظهرت السيارة أيضا في التمثلات الاجتماعية كأداة او وسيلة للتعبير عن المكانة الاجتماعية، وهو ما اظهرته دراسات (Boltanski, 1975 ; Labial, 1989 ; Fournier, 2002 ; Tifani) & al,2007 . وهي بهذا تتجاوز كونها وسيلة نقل لتمثل مؤشر ودليل اجتماعي واضح للعيان على التمكّن المادي، الرفاهية والقدرة على الامتلاك. وهنا طبعا كلما كانت السيارة أعلى وأكبر أو آخر طراز، كلما كانت مكانة مالكيها ظاهرة ومرغوبة، وبالتالي تعطي مكانة اجتماعية له. ولعل هذا ما يبرر عدم الاحتفاظ بالسيارات وتغييرها بشكل دوري عند البعض، والذي لا يرتبط بقدمها او بنقص خصائصها وتجهيزاتها. السيارة اليوم لا تمثل وسيلة نقل و فقط، بل هي أحد رموز المجتمع الاستهلاكي الذي نعيشه، وهي بهذا تمثل محدد اجتماعي واضح ودال عن الرفاهية، عن اثبات النفس ومكانتها وسط الآخرين، وهذا ما توصلت له أيضا (Pervanchon, 1992)، حتى انه في دراسة أمريكية تم التوصل الى انه إذا غير أحد الجيران سيارته بأخرى أكثر قوة وحادثة، فان احتمال تغيير جيرانه القريبين لسياراتهم يكون أكبر بثلاث مرات من اشخاص يعيشون بعيدا عنه.

المكانة الاجتماعية يمكن ان تفسر أيضا عند الشباب كدليل على مرورهم لمرحلة الرشد، ولعالم الكبار الذين يؤهلهم القانون لاستخدام السيارة وامتلاكها. وبهذا تصبح السيارة كأداة او وسيلة عبور من مرحلة

الصغر لمرحلة النضج والكبر، مع كل ما تعنيه هذه المرحلة بالنسبة للشباب من مكانة اجتماعية وحرية واستقلالية... تمارس بشكل خاص من خلال اكتساب السيارة.

ومثلت السيارة أيضا لدى المستجوبين فضاء خاص، فضاء شخصي بالنسبة لهم يضمن خصوصيتهم، راحتهم، حمايتهم، حرمتهم، ويجمع اسرهم واصدقاءهم. وهي بهذا فضاء اولي متنقل، فضاء معاش يشبه او يكاد يكون كالمنزل (Dubois, 2004)، فضاء يحمي الفرد، يستطيع ان يأخذ فيه حريته، يستقبل (يركب) فيه من يريد، ينظفه، يزينه ويملكه بصورته الخاصة. ولعل التجهيزات والتكنولوجيات الحديثة المضافة للسيارات في وقتنا هذا، هي من سمحت بهذا النوع من التمثلات. فالسيارات اليوم مجهزة تقريبا كالمنازل، اي بكل ما يوفر حاجات الانسان الضرورية وحتى الثانوية من تدفئة، مكيفات، راديو، موسيقى، انترنت، مقاعد مدلكة ومدفئة، GPS، شواحن... ناهيك عن التجهيزات التقنية التي تسهل عملية القيادة في حد ذاتها ك: ABS، مثبت السرعة، نظام مراقبة الزوايا، أي دراييف،... ومختلف أجهزة السلامة والأمان. هذا ما يجعل من السيارة كمجال مادي محدد، مجال حيوي، فضاء نفس اجتماعي معاش، يحس فيه الفرد بالتملك وبالتالي يكون مستعدا للحفاظ عليه والدفاع عنه في حالة تقديره بانه تم المساس به.

كما ربط المستجوبون أيضا السيارة بجوانب انفعالية يعايشونها اثناء استخدامها. فظهرت مثلا مشاعر واحاسيس ايجابية كالاستمتاع، الراحة، الاثارة والأمان، وأخرى سلبية كالخوف والخطر، وان كانت بعض هذه الانفعالات أحيانا متضادة مثلا الإحساس بالأمان والخطر، الأمان والاثارة والتي غالبا ما ترتبط بالسرعة، المغامرة، التهور... وقد تعود هذه التناقضات في التداعيات للمعاشات الخاصة لأفراد العينة ولخصائصهم النفسية. فيغلب البحث عن الاثارة والاستمتاع مثلا لدى الشباب، ويحس من تعرض هو او أحد اقاربه سابقا لحادث بالخطر والقلق.

ولعل هذا ما يبرر أيضا ظهور "سلاح ذي حدين" و "مسؤولية" في التمثلات نظرا لما يشهده الفضاء المروري من تجاوزات وحوادث تودي يوميا بحياة الكثير وتترك وراءها معاقين وضحايا ان على المستويات الفردية او الاسرية. ولعل هذا ما يبرر ظهور تمثل "خطر" لدى البعض. هذه التمثلات تنم عن وعي بمنافع السيارة لكن أيضا بأضرارها في حال ما اسيء استخدامها.

يبقى تمثل "مصاريف وجهه إضافي" كتمثل سلبي، يرتبط بما تفرضه السيارة من تكاليف مادية مختلفة للوقود، الصيانة والتصليح والتي لا تفتأ أسعارها عن الارتفاع، ناهيك عن غلاء قطع الغيار ونقص نوعيتها، وكذا العبء النفسي والجسدي المرتبط بمختلف الضغوط التي يفرضها استعمال السيارة اليوم، خاصة في المدينة.

2-7 عرض وتحليل نتائج التساؤل الثاني:

وجاء كما يلي: كيف تنتظم تمثلات مستعملي الطريق للسيارة وفقا لنظرية النواة المركزية؟ أو ماهي العناصر التي تمثل النواة المركزية في هذه التمثلات، وماهي العناصر المحيطة؟
توزعت عناصر التمثل الاجتماعي للسيارة (النواة المركزية/ العناصر المحيطة)، بعد اجراء التحليل المعجمي بالشكل المبين في الجدول التالي:

جدول رقم 3 يوضح توزيع عناصر التمثلات الاجتماعية للسيارة لدى عينة الدراسة.

متوسط الأهمية		الأهمية x	التكرار
اكثر من 2.5	اقل من 2.5		
العناصر المحيطة الأولى		النواة المركزية	
2,61	34	-فضاء خاص	اكثر من 10
3,06	47	-مكانة اجتماعية	
2,57	93	-راحة واستمتاع	
3,07	27	-اثارة	
2,55	45	-وسيلة عمل	
2,72	11	-مصروف وجهه اضافي	
3,05	17	-خطر	
العناصر المحيطة الثانية		العناصر المفارقة	
6		-مسؤولية	اقل من 10
3			

الجدول رقم 3 يوضح توزيع محتوى التمثلات في منطقتي النواة المركزية والعناصر المحيطة الأولى والثانية، فيما لم تظهر لدينا العناصر المفارقة. بالنسبة للنواة المركزية فقد جاءت تحوي عنصرين هما: "وسيلة نقل" بتكرار

بلغ 384 ومتوسط أهمية 2.20، و"كل شيء" بتكرار 12 ومتوسط أهمية 2.33. وتوزعت العناصر "فضاء خاص"، "مكانة اجتماعية"، "راحة واستمتاع"، "اثارة"، "وسيلة عمل"، "خطر"، "مصروف وجهه إضافي" في المنطقة المحيطة الأولى. وجاءت "مسؤولية" في المنطقة المحيطة الثانية.

ظهور تمثل السيارة ك: "وسيلة نقل" في النواة المركزية ينبثق- كما اشارنا سابقا- من مهمتها الأساسية التي وجدت من اجلها، ومن ضرورتها في حياتنا المعاصرة وما توفره من مزايا بالنسبة لمختلف مستعملي الطريق. السيارة كوسيلة نقل أصبحت اليوم حاجة ضرورية، وحتى ملحة بالنسبة للبعض. فهي تستخدم للذهاب للعمل، لزيارة للطبيب، لإيصال الأطفال للمدرسة، لشراء الحاجات اليومية، للسفر، التنقل اثناء العطل... الخ. وهي بهذا تسهل الحياة اليومية، وتمنح لصاحبها نوعا من الاستقلالية عن الآخرين، كما توفر الوقت والمصاريف.

وقد تأتي وسائل النقل الأخرى، كالنقل الحضري لتعوض السيارة، لكن نقصها، ومحدودية زمن عملها، وعدم وصولها لبعض الاحياء والمناطق، بالإضافة لمصاريفها، خاصة إذا كانت يومية ولأكثر من فرد في الاسرة، تجعل من السيارة وسيلة النقل الأساسية والفعالة بامتياز. وبالتالي فوظيفة السيارة وما توفره من مزايا تبرر ظهورها أولا في النواة المركزية.

ما نلاحظه أيضا من خلال الجدول السابق هو ان السيارة تجاوزت بالنسبة لمستعملي الطريق حدود النفعية، لتمثل "كل شيء". تفسير هذه النقطة قد يحتاج لدراسات كثيرة ومعقدة. ان تمثل السيارة كل شيء وتترتب في منطقة النواة المركزية، أي كعنصر أساسي ثابت ومستقر يعطي معنى لبقية العناصر المحيطة، يجعلنا نطرح التساؤل عما يمكن ان ينتج عن هذا التمثل ويرتبط به من سلوكيات في الطريق.

ويمكننا ان نقدم هنا كتفسير اولي لهذه النتيجة اعتبار السيارة اسقاط وامتداد لذات السائق وللطريقة التي يرى بها نفسه وحياته (حتى بالنسبة لمن لا يملكها فعلا من مستعملي، لكنها توجد لديهم كفكرة ينتظرون او يتمنون تحقيقها). السيارة هنا تمثل وسيلة نقل، وسيلة استقلالية، وسيلة الولوج لعالم الكبار، وسيلة للظهور اجتماعيا، لتحقيق أحلام المستقبل... الخ. وهذا ما يمكن ملاحظته خاصة لدى فئة الشباب الذين تمثل السيارة بالنسبة لهم رمزا للرجولة، الحرية، الاستقلالية، التملك، الاثارة، المغامرة، القوة، السلطة، الاغراء، الخطر... الخ. حتى ان ملاحظة سلوكيات بعضهم في الطريق، مثل طريقة جلوسهم في السيارة، طريقة امساحهم للمقود، قيادتها مع الموسيقى العالية... توحى بانها كسب العالم بما فيه. ولعل هذا ما يشرح مفردة "كل شيء" التي ظهرت في النواة، مع التذكير بان متوسط العينة التي استجوبناها يراوح 31 سنة، أي شباب.

من هنا يمكننا القول ان التمثلات الاجتماعية نحو السيارة من خلال ما ظهر في النواة المركزية، تتجاوز بعدها النفعي لتمثل ابعادا أخرى نفسية، اقتصادية، اجتماعية ورمزية. وهو ما تدعمه العناصر التي ظهرت في المنطقة المحيطية الأولى وحتى الثانية. والتي تأتي وفق نظرية النواة المركزية لابريك(1976) لتحافظ على عناصر النواة المركزية، رغم انها أكثر مرونة منها وحساسية للمستجدات وتأثرا بالتجارب الفردية.

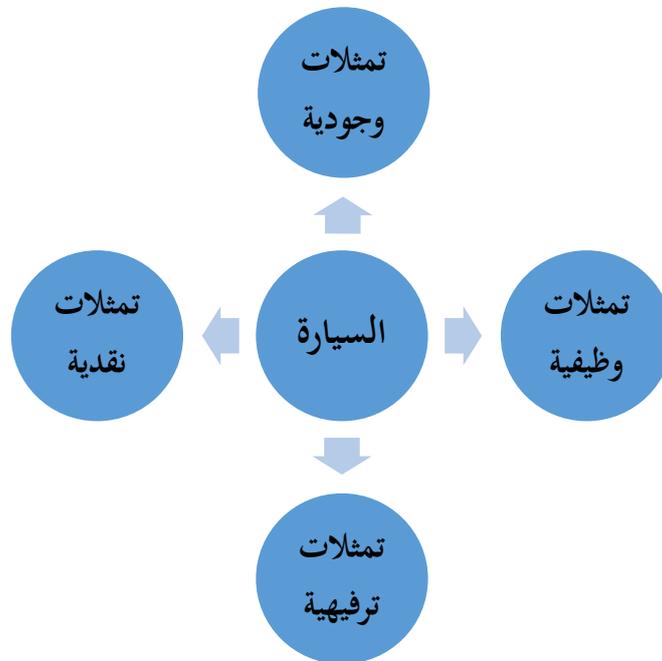
فنجد من ضمن التداخيات التي جاءت في المنطقة المحيطية الأولى: الراحة والاستمتاع، مكانة اجتماعية، فضاء خاص، اثاره، وسيلة عمل... وتظهر السيارة من خلال هذه العناصر بالإضافة لكونها نفعية - بالنسبة للبعض - "وسيلة عمل" اين تستخدم للنقل سواء بطريقة قانونية او غير قانونية (Fraud)، كوسيلة للتعبير عن الذات ورسم صورة لها في المجتمع "مكانة اجتماعية"، ولامتدادها وتملكها للفضاء بكل ما يعنيه من دلالات نفسية واجتماعية "فضاء خاص"، وللتعبير عن الانفعالات والاحاسيس حتى المثيرة منها "الراحة والاستمتاع"، "الاثارة". نذكر ان هذه التمثلات حين نتناولها في محيطها الطبيعي، أي في المجتمع الجزائري قد نجد لها العديد من المبررات، خاصة إذا ماعدنا مرة أخرى لمتوسط عمر العينة المدروسة. فسعر السيارات في السنوات الاخير في الجزائر عرف قفزة نوعية، سواء بالنسبة للجديدة او حتى المستعملة، واقتناء او تملك سيارة بالنسبة للكثيرين، خاصة الشباب يعطي اجتماعيا العديد من الدلالات التي تنعكس نفسيا وحتى سلوكيا على الافراد وهو ما يمكن ان يفسر التمثلات السابقة.

كما يظهر أيضا في محتوى التمثلات المحيطية بعض الجوانب السلبية التي ترتبط بالخطر الذي تمثله السيارة وبمصاريفها. ويمكن ان نرد تمثل العينة للسيارة كخطر لما تسببه حوادث المرور في الجزائر من نتائج وخيمة (حوالي 12 قتيل يوميا حسب المركز الوطني للوقاية والامن عبر الطرقات) ناهيك عن الضحايا والمعاقين. هذا التمثل قد يعود لمعاشات شخصية لأفراد العينة (حوادث مرورية حدثت لهم او لأقاربهم ومعارفهم) او من خلال ما تنقله وسائل الاعلام والاتصال من صور مرعبة عما يعرف بإرهاب الطرقات. اما بالنسبة لتمثل "مصاريف وجهد إضافي" فهي عموما متعلقة بتكاليف السيارة والضغط البدنية والنفسية المرتبطة بها والناجحة عنها، والتي عادة ما تفرضها الحياة المدنية كالازدحام المروري، نقص أماكن الركن، غلاء قطع الغيار... الخ.

ويأتي تمثل "مسؤولية" كعنصر وحيد في العناصر المحيطية الثانية، والذي يجمع ما بين إيجابيات وسلبيات السيارة. حيث يظهر هذا التمثل وعي الافراد بأهمية ووظيفية السيارة كوسيلة نقل، لكنهم في نفس الوقت

يدركون نتائج سوء التصرف بها، لذا يعتبرون استعمالها مسؤولة يتحملها السائق اتجاه نفسه، واتجاه بقية مستعملي الطريق.

عموما يمكننا القول ان محتويات التمثلات الاجتماعية التي دارت حول ان السيارة "وسيلة نقل" و "وسيلة عمل" هي تمثلات وظيفية، ارتبطت بالوظيفة الأساسية التي وجدت السيارة من اجلها، وهي تسهيل نقل وتنقل الافراد. اما محتويات التمثلات التي تمحورت حول "كل شيء"، "مكانة اجتماعية" و "فضاء خاص" فهي تمثلات جعلت من السيارة امتدادا لذات الفرد، لفضائه ومجاله الخاص، ولصورته ومكانته الاجتماعية. وهنا يمكننا الحديث عن تمثلات وجودية، تقرن كيان الفرد بالسيارة. وربطت تمثلات "راحة واستمتاع" و"اثارة" السيارة بمفاهيم الترفيه، المتعة، التسلية والمغامرة وهي بهذا تمثلات ترفيهية. اما تمثلات "خطر"، "مسؤولية"، "مصروف وجهد إضافي" فقد تناولت السيارة من منظور استخداماتها ونتائجها الخاطئة والسلبية، وهي بهذا تمثلات ناقدة. هذه التمثلات التي توصلنا لها من خلال دراستنا هذه هي عموما نفس القيم التي توصلت لها ماريز بارفنشون (Maryse Pervanchon 1999) في تحليلها السيميائي للقيم المرتبطة بالسيارة، والتي نلخصها في الشكل التالي:



شكل رقم 1 يوضح محتوى التمثلات الاجتماعية لمستعملي الطريق عن السيارة

خاتمة

كخلاصة وكاستنتاج نهائي لهذه الدراسة يمكننا القول ان البحث عن مضمون التمثلات وبنيتها يمكننا من فهم الواقع وتفسير ما يحدث فيه. النتائج التي توصلنا لها قد تشرح الى حد كبير ما يحدث في الطرق، وتفسر عدم احترام القانون والحوادث التي يعرفها الفضاء المروري. فالسيارة التي جاءت في الأصل كوسيلة نقل لتسهيل حياة الانسان "التمثلات الوظيفية"، تحولت لدى البعض لغاية في حد ذاتها "التمثلات الوجودية والترفيهية" وهو ما انعكس بشكل مباشر في سلوكيات مستعملي الطريق. السيارة التي تمثل فضاءا خاصا، مكانة اجتماعية، وسيلة اثارة واستمتاع، او التي تمثل كل شيء بالنسبة لمستعملها، سينتج عن استخدامها سلوكيات غير امنة، سلوكيات عدوانية، سلوكيات مخاطرة،... سلوكيات تتعدى كونها مجرد وسيلة نقل نقودها لتسهيل تنقلنا، لسلوكيات يعبر بها الافراد عن انفسهم، عن مكاناتهم، مشاعرهم ومكبوتاتهم في فضاء دينامي تفاعلي، تتكامل فيه سلوكيات كل السائقين وتنعكس على كل مستعملي الطريق. ولعل هذا ما يبرر ما تعرفه طرقاتنا اليوم، وما يبرر أيضا ظهور "التمثلات النقدية" لدى البعض و التي تراها كمسؤولية وكخطر. وهذا يفضينا للتوصيات التالية.

التوصيات

- اجراء دراسات أخرى على نحو هذه الدراسة تهتم بالتمثلات الاجتماعية للسائقين فقط، خاصة منهم الشباب.
- العمل على نشر وغرس الثقافة المرورية في المجتمع، من خلال اشراك كل المؤسسات المجتمعية.
- التأكيد على دور التربية المرورية منذ الصغر.
- عدم اهمال دور المختص النفسي في المجال المروري، سواء في اجراء الدراسات او في تطبيق برامج التوعية والسلامة المرورية، والتأكيد على تكوين مختصين نفسانيين في المرور من خلال تدريس هذا التخصص واقحامه في المناهج الاكاديمية .
- استدخال البعد النفسي والتأكيد عليه في الحملات التحسيسية المرورية.

- المركز الوطني للوقاية والامن عبر الطرق، (2016)، دراسة إحصائية لحوادث المرور بالجزائر.

- تقرير منظمة الصحة العالمية، ديسمبر 2018، الإصابات الناجمة عن حوادث المرور.

<http://www.who.int/ar/news-room/fact-sheets/road-traffic-injuries/>

- منظمة الصحة العالمية، ماي 2018، الإصابات الناجمة عن حوادث المرور.

<http://www.who.int/ar/news-room/fact-sheets/detail/the-top-10-causes-of-death>

- Abric. J-C, (2003), *Méthodes d'étude des représentations sociales*, Erès, Romanville saint-ange.
- Abric. J-C, (2001), *L'approche Structurale des représentations, Développement récent*, Psychologie et société, in Moscovici. S, Buschini. F, *méthodes des sciences humaines*, Paris, PUF.
- Abric. J-C, (1994), *Pratiques sociales et représentations*, Paris, PUF.
- Ansay. P, (2000), *Compte rendu de l'atelier sur le désir automobile*, CERTU, 30 mai.
- Belhaj. A, (2009), *Psychologie des représentations et des pratiques quotidiennes*, Rabat, Bouregreg.
- Boisgelot. C, (2004), *Des significations de l'automobile pour les individus*, Thèse de doctorat, Université Lyon 2, France.
- Boltanski. L, (1975), *Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents*, Actes de la recherche en sciences sociales, vol 1, n°2, 25-49.
- Doise. W, Palmonari. A, (1986), *L'étude des représentations sociales*, Neuchâtel, Delachaux & Niestlé.
- Dubois. N, (2004), *L'automobile : un espace vécu comme un autre chez-soi*. Sciences de l'Homme et Société. Université de Nanterre - Paris X, HAL Id: tel-00004639 <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00004639>.
- Espinasse. C, Buhagiar. P, (1999), *Les besoins et stratégies des femmes pro voiture*, Rapport PREDIT.
- Flament. C, (2001), *Approche structurales et aspect normatifs des représentations sociales*, Psychologie et société, 4(12), 57-79.
- Jodelet. D, (1998), *Folie et représentations sociales*, Paris, PUF.
- Labiale. G, (1989), *Typologie des comportements des conducteurs automobiles*, Etude par enquête, RTS, 21, 25-32.
- Marsh. P, Collett. P, (1987), *Driving Passion*, Psychology Today. jun, 16-24.
- Moscovici. S, Sous-dir (2014), *Psychologie sociale*, Paris, PUF.

Volume 6(3) ; February 2019

- Mugny. G, Carugati. F, (1985), *L'intelligence au pluriel :les représentations sociales de l'intelligence et de son développement*, Cousset, Delval.
- Pervanchon. M, (1999), *Du monde de la voiture au monde social : Conduire et se conduire*, Paris, L'Harmattan.
- Pervanchon. M, (1992), *L'immobilité sublime ou la mobilité sans effort : L'automobile comme un objet social total*, Thèse de doctorat, Université Paris V.
- Piveteau. J-L, (2003), *la signalisation routière de direction M une nouvelle donne dans notre relation au territoire*, Revue L'espace géographique, Belin, tome 32/ 3, pp 193-204.
- Piveteau. J-L, (1990), *La voiture, signe et agent d'une nouvelle relation de l'homme à l'espace*, Actes de la table ronde de l'institut de Géographie de Fribourg, 21-23 sep 1989.
- Tifani. C, Haguel. V, Menager. A, (2007), *Des images de marque aux représentations sociales : une implication au secteur de l'automobile*, Les cahiers internationaux de psychologie sociale, n°37, 27-46.