

التمثيلات الاجتماعية لسلوكيات المخاطرة على الطريق

دراسة استكشافية في ضوء متغير الجنس

صليحة مخلوف^{1,*} نور الدين جبالي²

^{1,2} مخبر سيكولوجية مستعمل الطريق، جامعة الحاج لخضر باتنة 1، (الجزائر)

The Social Representations of Risk Behaviors on Road An exploratory comparative study according to sex variable

SalihaMakhlouf1,*

NoureddineDjabali2

saliha.makhlouf@univ-batna.dz

djabali@gmail.com

^{1,2} Road User Psychology Laboratory. University of Batna- 1- HadjLakhdar. (Algeria)

تاريخ الاستلام: 2019/11/05؛ تاريخ القبول: 2019/12/15؛ تاريخ النشر: 2023/02/28

Abstract. This study aimed to reveal the content of social representations of risky behaviors on the road, in both sexes, and was adopted in this exploratory approach, using the technique of free association to collect the content of the representation and clarify its central and peripheral elements.

The results revealed the existence of gender differences in the content and the way in which social risk behaviors are regularly represented on the road, after comparing the two central cores of both sexes, where the following elements (accident, injury, lack of culture) for men and the following (accident, injury, Death) for women.

Keywords :social representations; risk behaviors; central core; Peripheral system

ملخص.هدفت هذه الدراسة إلى الكشف عن محتوى التمثيلات الاجتماعية لسلوكيات المخاطرة على الطريق، وكذا كيفية انتظامه لدى الجنسين و المقارنة بينهما، ولأجل ذلك انتهجنا المنهج الاستكشافي في الدراسة، معتمدين على تقنية التداخي الحر التي تسمح بجمع محتوى التمثل وتوضيح عناصره المركزية و المحيطية، وقد بينت النتائج أنه يوجد اختلاف بين الجنسين في المحتوى وكيفية انتظام التمثيلات الاجتماعية لسلوكيات المخاطرة على الطريق، وذلك بعد المقارنة بين النواتين المركزيتين لكلا الجنسين حيث ظهرت العناصر التالية (الحادث ، الاصابة ، نقص الثقافة) بالنسبة للذكور وظهرت العناصر التالية (الحادث، الاصابة ، الموت) بالنسبة للإناث .
الكلمات المفتاحية: تمثيلات اجتماعية؛ سلوكيات المخاطرة ؛ نواة مركزية ؛ نظام محيطي.

*corresponding author

1. الإشكالية

لم يعد الطريق مجرد مسارات لحركة السير فقط، بل هو أكثر من ذلك حيث يعتبر مصدرا مهما ومؤثرا في البيئة، خاصة الاجتماعية منها، وذلك بالنظر إلى طبيعته الدينامية الاجتماعية، والتي تجعل منه فضاء اجتماعيا متشاركا بامتياز، تؤثر فيه سلوكيات الأفراد ومعتقداتهم وتمثلاتهم له.

وقد عرفت السنوات الأخيرة في الجزائر زيادة في عدد مستعملي الطريق كسائقين، خاصة في ظل الاقبال المتزايد على الحصول على رخصة السياقة. فحسب ما كشف عنه مدير رخصة السياقة بوزارة النقل سنة 2014، أن 20 مليون جزائري يملكون رخصة السياقة منذ الاستقلال، وما يلفت الانتباه مؤخرا هو دخول المرأة عالم السياقة، حيث أنه توجد أكثر من 4 ملايين امرأة في الجزائر تحوز على رخصة السياقة مقابل 16 مليون رجل. كما أشار نفس المصدر إلى أن عدد النساء اللواتي يملكن رخصة السياقة في تزايد مستمر ومتسارع مقارنة بعدد الرجال. (شودار، 2014).

هذه الزيادة في عدد السائقين رافقها ارتفاع في معدل الحوادث المرورية. فحسب موقع مديرية الأمن الوطني قد بلغ عدد الحوادث المرورية 17383 حادث. وفي إطار البحث عن الأسباب والسلوكيات المتعلقة بزيادة عدد الحوادث المرورية، توصلت معظم الدراسات إلى أن سلوكيات المخاطرة تعد سببا من أهم أسباب زيادة الحوادث المرورية سواء في الجزائر أو خارجها. ونذكر من هذه الدراسات (دراسة عبد الفتاح درويش 2005 ؛ دراسة دافيد باتريك و ويندي، David patrick et wendy 2005 ؛ دليزيل وجوب، Dalziel & Job, 1997؛ بن الشيخ 2008).

وقد عرف مفهوم سلوك المخاطرة تنوعا بين الباحثين بسبب تعدد أسس هذا السلوك بين المعرفي والاجتماعي والبيولوجي وغيرها. حيث عرفت المخاطرة على أنها عملية إدراكية في المقام الأول لأنها عملية تقدير الاحتمالات. فالشخص يتخذ قراره تبعا لما يدرك، ومن المعروف أن هناك عوامل ذاتية تتدخل في إدراك الفرد. فالفرد لديه بناء من المعتقدات، القيم والاتجاهات، وهو نفسه نتاج لتنشئة اجتماعية معينة وخبرات سابقة، ويمتلك سمات وخصائص شخصية تميزه عن غيره، وبناء نفسيا منفردا. (ياسر حسين، 2018، ص 16). وعليه فإن المخاطرة عملية معرفية تحت تأثيرات اجتماعية، وهذا ما أشار إليه أيضا عبد الفتاح سيد درويش 2005 حيث عرفها على أنها سمة معرفية ذات وجه اجتماعية محددة لسلوك الأفراد إزاء التعرض لبعض المواقف التي لا تتضح فيها المعلومات، مما يؤدي إلى حالة من عدم القدرة على الضبط الانفعالي والمعرفي، ومن ثم يقترب الفرد سلوكيات خطيرة كارتكاب الحوادث نتيجة رعونة القيادة، ومخالفة القواعد المرورية أو غيرها من السلوكيات (بن الشيخ، 2008، ص 65-66).

وفي نفس السياق وحسب الدراسات والإحصائيات التي اهتمت بالبحث عن العوامل المؤثرة في سلوكيات المخاطرة، تبين أن عامل الجنس يؤثر على ممارسة سلوكيات المخاطرة و ارتكاب الحوادث المرورية .

و ذكرت (Granié, 2018) أن إحصائيات منظمة الصحة العالمية لسنة 2002 تشير إلى أن الرجال يشكلون نسبة 73% من الذين قتلوا بسبب حوادث الطرق عالميا. كما بينت العديد من الدراسات أن نسبة الذكور أعلى من نسبة الإناث في الإقدام

على المخاطرة
نذكر
منها:
(كاس، 1964، Kass؛ لازورسا وشوماكر، 1988، Lasorsa&Shoemaker؛ بوش وآيانوتي، 1992، Bush&Iannotti). وقد بين لوكارمان وكولمان (1996) Kuhlman&Luckerman أن الذكور أكثر مخاطرة من الإناث إذ يبحثون دائما عن الإثارة والمتعة. كما توصل بايتروميلار (1999) Bynes&Miller، إلى وجود فروق بين الرجال والاولاد من جهة وبين النساء والبنات من جهة أخرى في تمييز مواقف المخاطرة، فالذكور يخاطرون عندما تكون المخاطرة غير مرغوب فيها، بينما الاناث لا يخاطرن حتى في المواقف التي تتطلب المخاطرة، مما يشير إلى ميل الذكور للفشل غير المتوقع. (بوظريفة وآخرون، 2010، ص 12).

وانطلاقاً مما سبق فإن عامل الجنس يعد من بين أهم العوامل التي تحدد سلوكيات المخاطرة، وقد يعود هذا لعدة أسباب، قد يتعلق بعضها بما سردناه سابقاً في تحديد مفهوم سلوكيات المخاطرة بالجوانب المعرفية، ومن جهة أخرى الجوانب الاجتماعية يمكن أن تكون مدخلاً مهماً لإعطاء تفسيرات لسلوك المخاطرة، وذلك من خلال التعرف على الأدوار والمعتقدات والقيم المشتركة بين الأفراد والجماعات وتفاعلها مع خصائص وأفعال الفرد مع نفسه أو مع غيره، والتي تشكل ما يسمى بالتمثيلات الاجتماعية. هذه الأخيرة التي تعبر عن العلاقة الدينامية التفاعلية بين المعرفة الاجتماعية، الهوية المشتركة و الممارسات الاجتماعية (Bidjari, 2011, p1595). فالتمثيلات الاجتماعية يمكن أن تعطي تفسيرات لسلوكيات المخاطرة عموماً، وكذا بالنسبة للجنسين. وهذا ما أشار إليه شامون وشامون (2007) Chamon&Chamon حيث اعتبروا أن المخاطرة موضوع يخضع للتمثيلات التي بالنسبة لمجموعة اجتماعية معينة هي من أشكال المعرفة، حيث تمكن هذه التمثيلات الأفراد من اتخاذ سلوكيات تمنحهم الشعور بالأمان، وبالتالي العيش مع مخاطر الحياة اليومية. (Carvalho&Chamon, 2012, p144)

ومن بين أكثر التعاريف المتفق عليها حول التمثيلات الاجتماعية تعريف أبريك ABRIC، حيث يعرف التمثيل الاجتماعي بأنه "مجموعة منظمة من المعلومات والمواقف والمعتقدات والاتجاهات حول موضوع ما أنتجت وبلورت اجتماعياً، تحمل كل قيم النظام الاجتماعي والإيديولوجي وتاريخ المجموعة التي تتبناها والتي تمثل جزءاً أساسياً من رؤيتنا للعالم. (السويدي، 2016، ص 52 - 53).

ويعتبر أبريك من الباحثين الذين اختصت أبحاثهم بالهيكلة الداخلية للتمثيلات، أي أن التمثيل بالنسبة له هو مجموعة منظمة ومهيكلية من العناصر، فإن تحليل التمثيل وفهم عمله يستلزم عمل مزدوج: الأول خاص بهيكلة التمثيل والثاني يهتم بالمحتوى. (درغال، 2016، ص 41)

وانطلاقاً من كون التمثيلات الاجتماعية من المفاهيم التي تساهم في دراسة السلوكيات والمواقف وتفسيرها بصفة عامة، وسلوك المخاطرة بصفة خاصة، جاءت دراستنا هذه للتعرف على التمثيلات الاجتماعية لسلوكيات المخاطرة على الطريق بالنسبة للجنسين والمقارنة بينهما، من خلال تحديد محتوى عناصر النظامين المركزي والمحيطي للتمثيل وكيفية تنظيمه، وعليه يمكن طرح التساؤلات التالية:

- كيف تنتظم التمثيلات الاجتماعية لسلوكيات المخاطرة لدى الذكور؟
- كيف تنتظم التمثيلات الاجتماعية لسلوكيات المخاطرة لدى الإناث؟
- هل يختلف انتظام التمثيلات الاجتماعية لسلوكيات المخاطرة بين الجنسين؟

2. أهداف الدراسة

- الكشف عن كيفية انتظام التمثيلات الاجتماعية لسلوكيات المخاطرة لدى الذكور.
- الكشف عن كيفية انتظام التمثيلات الاجتماعية لسلوكيات المخاطرة لدى الإناث.
- الكشف عما إذا كان انتظام التمثيلات الاجتماعية لسلوكيات المخاطرة يختلف باختلاف الجنس.

3. أهمية الدراسة

يعد موضوع سلوكيات المخاطرة على الطريق من المواضيع المهمة في مجال البحث والدراسات المتعلقة بمشكلة الحوادث المرورية، وذلك لأنه يعتبر من أهم الأسباب المؤدية لتفاقم هذه المشكلة، سواء على المستويات المحلية أو العالمية. ما يجعل الاهتمام به وتحليله وتفسيره خاصة من منظور نفسو اجتماعي خطوة أساسية لمحاولة التحكم فيه.

تعتبر التمثلات الاجتماعية من أنسب المداخل لفهم وتفسير المواقف و الممارسات و السلوكات المتعلقة بالمخاطرة، ذلك لأنها تكشف عن آراء وأفكار ومعتقدات الجماعة حول هذه السلوكات و الممارسات مما يساعد على تحليلها وتفسيرها. ومع دخول المرأة عالم السياقة أصبحت عنصر مهم من مستعملي الطريق، ونظرا لخصوصية المرأة البيولوجية أو النفسية من جانب فهي بحاجة لتسليط الضوء عليها أكثر في الدراسات المتعلقة بهذا المجال، إضافة إلى خصوصية المجال الذي تجرى حوله الدراسة (السياقة) والذي لا يزال يعتبر رغم ولوج المرأة له مجالا ذكوريا بامتياز، ما قد يخلق الاختلاف في تمثيل المفاهيم المتعلقة به. كما تأتي أهمية الدراسة من منطلق ان تحديد محتوى التمثلات الاجتماعية والتعرف عليه يلعب دورا مهما في التخطيط لاستراتيجيات الوقاية و حملات التوعية المرورية، مع إمكانية الاستفادة منه في إعداد برامج التكوين للسائقين، وعليه يمكننا الاعتماد على سياسات منفصلة في التكوين للمجموعتين سواء الذكور أو الإناث .

4. مفاهيم الدراسة اجرائيا:

1.4. التمثلات الاجتماعية :

يعرفها بولفارجس Paul Vergés على أنها سجل ثقافي تفسيري تتشكل خلال الممارسات اليومية وهي مشتركة بين أفراد الجماعة الاجتماعية بعيدا عن الخصوصيات الفردية. (بن ملوكة، 2014، ص27).

ويمكن تعريف التمثلات الاجتماعية لسلوك المخاطرة في الطريق إجرائيا على أنها مجموعة من الآراء والأفكار والمعتقدات الأفراد حول سلوك المخاطرة نتيجة خصائص نفسية اجتماعية وتحت تأثير الممارسات اليومية للجماعة، والتي تم الكشف عنها من خلال الاستحضار التسلسلي ل بولفارجس Paul Vergés

حسب جون كلود أبريك 2004 Jean Claude Abric يمكن تعريف: النواة المركزية أو النظام المركزي و الذي يتكون من عدد صغير من العناصر المتفق عليها، مستقرة و متماسكة و ثابتة، وغير حساسة للسياق المباشر (الظروف العرضية). والنظام المحيطي هو الجزء الأكبر من التمثل وعناصره في علاقة مباشرة مع النظام المركزي، كما أنها أكثر واقعية و متنوعة ومرنة من العناصر المركزية. (Aim et al, 2018, pp.2-3).

2.4. سلوك المخاطرة على الطريق :

عرف جاكسون 1994 Jacson المخاطرة بأنها الميل إلى المجازفة والاستغراق في ممارسة الأعمال أو الأنشطة الخطرة بالنسبة للفرد .

ويعرفه عبد الحميد سلوك المخاطرة بأنه: قرار يتخذه الفرد بناء على عوامل نفسية و اجتماعية ويتحقق به المكاسب المادية و الاجتماعية ما لا يمكن لقرار آخر أن يحققه. (حمدي ، شوية ، 2017، ص126).

وعليه يمكن أن نعرف سلوك المخاطرة على الطريق بأنه السلوك الذي نلاحظه من خلال الممارسات والمواقف وأفعال الأفراد في الطريق و التي تتسم بالمجازفة نتيجة عوامل معينة، والتي تشكل خطر على السائق وعلى بقية مستعملي الطريق .

5. التناول النظري لمفاهيم الدراسة:

1.5. التمثلات الاجتماعية :

استعمل مفهوم التمثل الاجتماعي من قبل سارج موسكوفيشي Moscovici Serg في علم النفس الاجتماعي لأول مرة سنة 1961، حتى وإن كان دور كايم Durkheim هو أول من أطلق مصطلح التمثل الاجتماعي، كإدراك منسجم و مشترك بين أعضاء الجماعة الواحدة و أدخله حقل الدراسات العلمية. (الوناس ، 2014، ص189). وعرف موسكوفيشي Moscovici التمثلات الاجتماعية على أنها شكل خاص من المعرفة و مجموعة من القوانين العلمية المنظمة و هي إحدى العمليات النفسية التي بفضلها يستطيع الافراد جعل الواقع النفسي والاجتماعي مفهوما واضحا. (بن ملوكة ، 2014، ص20).

أما أبريك Abric فيقدمها على أنها رؤية وظيفية للعالم تسمح للفرد أو الجماعة بإضفاء معنى على تصرفاتهم وفهم الواقع ، عبر نسق مرجعيتهم الخاص وبالتالي التأقلم وتحديد موقعهم.(مناح ، 2009، ص19).

5.1.1. نظريات التمثلات الاجتماعية :

من أبرز النماذج التي أسفرت عنها الأبحاث المتعلقة بنظرية التمثلات الاجتماعية: النموذج السوسيو تطوري و النموذج السوسيو ديناميكي ونظرية النواة المركزية. ولكل نموذج مقارنة معينة تفسر من خلالها نظرية التمثلات الاجتماعية ، كما تعتبر هذه المقاربات مكملة لبعضها البعض. أما تناول موضوع بنية و تنظيم التمثلات الاجتماعية يأخذنا حتما إلى نظرية النواة المركزية ل أبريك Abric

ويعبر التنظيم البنوي للتمثلات الاجتماعية عن المقاربة النظرية التي اهتمت بشكل خاص بدراسة التنظيم الداخلي للتمثلات الاجتماعية، باعتبارها مجموعة من المعلومات، الآراء ، المواقف، والمعتقدات التي تبني من قبل جماعة معينة حول موضوع أو شيء معين ، فهو منتج اجتماعي يتأثر بشدة بالقيم المرتبطة بالنظام السوسيو معرفي وتاريخ الجماعة التي تحمله ، فهو يشكل عنصر مهم لرؤية هذه الجماعة للمحيط الخارجي. ولكل تمثّل اجتماعي محتوى وبناء، وتجدر الإشارة إلى العمل الذي قام به أبريك Abric لإثراء الإطار النظري المقترح من طرف موسكوفيشي Moscovici. حول فكرة النواة التصورية.

حيث يقول أبريك Abric أن عملية تحليل التمثل الاجتماعي و فهم طريقة عمله تتطلب بالضرورة تحديد مزدوج للنظامين المركزي و المحيطي : فالأول يهتم بمحتوى التمثل و الثاني يهتم بهيكله . فليس جميع عناصر التمثل نفس الأهمية، فمنها الأساسي والمهم ، وأخرى ثانوية، ومن أجل معرفة وفهم التأثير على التمثل الاجتماعي وتحديد تنظيمه و يجب تحديد التسلسل الهرمي لعناصره وضبط العلاقات فيما بينهم.(درغال، 2016، ص 49-50).

إن تناول موضوع تنظيم التمثلات الاجتماعية يأخذنا ويحيلنا حتما إلى نظرية النواة المركزية أبريك Abric في دراساته (1976-1987)، حيث ينطلق من فرضية أن التمثل هو مجموعة منظمة من المركزي والنظام المحيطي. العناصر المحيطية حول النواة المركزية وهي عناصر تعطي التمثل معناه من خلال تزاوج النظامين:النظام المركزي و النظام المحيطي.

وحدأبريك Abric حذو موسكوفيشي Moscovici بخصوص مفهوم النواة الصورية في دراسته لتمثل موضوع التحليل النفسي، وحسب موسكوفيشي Moscovici دائما نواة تتكون نتيجة سيرورة التوضيح. «نواة بسيطة، مادية، صورية ومنسجمة، ومرتبطة بنظام القيم المرجعية للفرد، تحمل سمة الثقافة والمعايير الاجتماعية." هذا ما أدى موسكوفيشي Moscovici (1976) إلى اعتبار أن للنواة الصورية دورا جينيا (وراثيا) يتمثل في نقل سمات المجتمع، النواة الصورية هي المحددة للإطار التصنيفي للمعلومات و تفسير المعلومات الجديدة.

و في سنة 1976 إقترح أبريك Abric نظرية النواة المركزية في قوله: التمثل الاجتماعي هو مجموعة منظمة من المعلومات، المعتقدات، الآراء والاتجاهات تشكل نظاما معرفيا اجتماعيا مركبا من نظامين متفاعلين فيما بينهما نظام مركزي (نواة مركزية) ونظام محيطي (عناصر محيطية). (بن ملوكة ، 2014، ص 43-44). بالنسبة للنواة المركزية التي يطلق عليها تسمية العناصر المركزية أيضا كل عنصر يلعب دور مميز في بنية التمثل وارتباط العناصر الأخرى المحيطة بالنواة المركزية، هذه النواة لها مهمة مزدوجة في تنظيم دلالة التمثل وتحدد نوعية الارتباطات مع العناصر الأخرى وهي بذلك العنصر (النواة المركزية) الأكثر ثباتا ومقاومة للتغيرات وهي نقطة الارتكاز في تنظيم التمثلات لكي يختلف تمثلان اجتماعيان لابد لهما أن يختلفا في نواتهما المركزية وإذا حدث تغير في التمثل لابد أن التحول يمس النواة المركزية. أي أن عنصر واحد مركزي يحدث اختلاف بين تمثلان اجتماعيان هذا ما جعل أبريك Abric يعتبر أن العناصر المركزية لها مكانة بديهية وتساهم في إعطاء إطارا تفسيريا و تصنيفيا للمعلومات الجديدة.(بن ملوكة، 2013، ص175). أما النظام المحيطي فيمثل مجموعة العناصر المحيطية بالنواة

المركزية، وهي مكتملة و متممة للنواة المركزية و متداخلة معها ، فوجودها وقيمتها ووظيفتها تحدد عن طريق النواة المركزية. فالعناصر المحيطية تلعب دورا لمواجهة بين النواة المركزية و الوضعية المادية الواقعية ، وتتأثر هذه العناصر بتاريخ الأفراد و تجاربهم الخاصة، ما يؤهلها لمستوى المخططات الملموسة أو الموضحة للتمثل ، فعكس عناصر النظام المركزي ، فالعناصر المحيطية بفضل تعددها و مرونتها فهي الأكثر تناولا في خطاب الأفراد. (درغال ، 2016، ص53).

كاستنتاج عام يمكن القول أن التمثل الاجتماعي هو عبارة عن مجموعة منظمة ومهيكلية ولفهم طريقة عمله و يجب تحديد النظامين المركزي و المحيطي ، من خصائص الأول أنه ثابت مقاوم للتغيير ويعطي معنى للتمثل وإذا تغير عنصر واحد يتغير التمثل، أما الثاني (المحيطي) فبالرغم من أنه أقل أهمية من المركزي إلا أنه لديه دور أساسي في حماية النواة المركزية ومن خصائصه أنه قابل للتغيير ويسمح بالتكيف مع الخبرات الفردية .

2.5. سلوك المخاطرة:

يعتبر سلوك المخاطرة كمفهوم حديث نسبيا بدأ الاهتمام به من جانب علم النفس تحديدا عام 1950 ، لكن البداية العلمية الحقيقية كانت في الفترة ما بين (1970-1980). (خلف ، عباد، 2012، ص396).

و مفهوم المخاطرة بشكل عام مفهوم واضح يستخدمه الناس حتى في محادثتهم العادية، فهو مفهوم يعبر عن عدم التيقن بحدوث النتائج المطلوبة و احتمال أن يكون المآل إلى أمر غير محبب إلى النفس. فالمخاطرة تشير إلى الوضع الذي نواجه فيه احتمالين كلاهما قابل للوقوع ، ومن الواضح أن الحالات التي نواجه فيها احتمالا واحدا هي حالات انعدام الخطر (القطراوي، 2015، ص13). ويعرف سلوك المخاطرة على انه المشاركة الطوعية في السلوك الذي يحتوي على درجة كبيرة من الخطر. ويتبنى الافراد عموما أساليب مختلفة من المخاطرة أو الاتجاه نحو الخطر، اذ ان هناك ثلاث أنواع مختلفة في تصنيفها وهي: تجنب المخاطرة ، المخاطرة المنخفضة و المخاطرة الكاملة. (Saxena&Puri,2013,p1) والمخاطرة حسب جون باسكال أساييJean Pascal Assailly هي الحاجة إلى اختبار الذات عندما نترك البيئة المعروفة والمحافظة. (2, p, Assailly,2010). أي أن سلوك المخاطرة هو نتيجة قرار الفرد بفعل معين بما يخالف قواعد البيئة الاجتماعية و الثقافية. وللتعرف أكثر على أسباب المؤدية لهذا السلوك وتفسيرها، يتطلب البحث في مختلف المتغيرات المؤثرة. والتي يعتبر الجنس من أهمها، وسنحاول توضيح ذلك من خلال دراستنا.

3.5. الجنس و سلوك المخاطرة على الطريق :

يعد البحث في العلاقة بين الجنس و سلوك المخاطرة وتفسير الاختلافات بين الجنسين من مواضيع التي عرفت اهتمام واسع من قبل الباحثين في شتى المجالات نظرا لطبيعة الموضوع المتشعبة. وهذا ما سوف نحاول التطرق إليه ولو بصفة مختصرة من خلال عرض عينة من الدراسات التي توضح الاختلاف بين الجنسين في سلوك المخاطرة خاصة على الطريق و العوامل المؤثرة فيه.

وفي هذا الاطار بينت دراسة لوكارمان و كولمان (1996) Kuhlman&Luckerman أن الذكور أكثر مخاطرة مقارنة بالإناث إذ يبحثون عن الإثارة والمتعة. (حمدي ، شوية ، 2017، ص124).

وفي نفس السياق بحثت دراسة تونر و ماك كلورTurner & McClure 2003 كوينزلاندي في مدى تأثير الاختلافات اتخاذ سلوك المخاطرة من حيث الجنس و العمر ، حيث تم اختيار عينة 689 ذكورا واناث ، وعن طريق استعمال الاستبيان يغطي مواقفهم اتجاه سلوك السياقة و السلوك العام للمخاطرة، وأظهرت نتائج التحليل أن الذكور أعلى من الإناث في العدوانية و البحث عن التشويق و في قبولهم المخاطرة بشكل

عام، كما أشار الباحثان انه يمكن الاعتماد على زيادة عدد الحوادث للسائق في تفسير الاختلافات بين الجنسين Turner (1992, p.1). أما دراسة دجوي Dejoy فقد حاولت معرفة الفروق بين الجنسين في تصور مخاطر الحوادث المرورية، حيث توصلت إلى أن التفاؤل كبير بالنسبة للجنسين، لكن الذكور أكثر تفاؤلاً، خاصة في ما يخص الحكم على مهاراتهم القيادية. كما أن الذكور ينظرون لسلوكياتهم على أنها أقل خطورة و أقل عرضة لحصول حادث (Dejoy, 1992, p.237).

بالنسبة للدراسات على المستوى الوطني فقد توصل الباحثان حمدي وشوية 2017 أن عينة الذكور تتميز بمتوسطات أكبر من عينة الإناث في مستويات المخاطرة. أي أن مستوى المخاطرة لدى الذكور أعلى منه لدى الإناث وهو ما يتفق مع الدراسات المذكورة سابقاً.

وكمحاولة لإعطاء تفسيرات لهذه الفروق توصلت دراسة برغوتي وأبركان 2013 إلى وجود فروق في السرعة في السياقة و خرق في القوانين المرور لصالح الذكور، التي فسرت على أن السائقين الرجال يعتبرون السيارة امتداد لحدود ممارسة سلطتهم الجسدية، وكأنها عضو من أعضاء الجسم، ومن ثم اعتبارها جزء من ذات الفرد. كما أن الذكور أكثر ميلاً إلى حب الإثارة و ركوب الأخطار، وأن الخصائص النفسية و البيولوجية للمرأة تجعلها أقل مغامرة من الرجل ومن ثم أكثر حيلة. واتفقت هذه النتائج مع دراسة بوظريفة حمو وآخرون 2010 في أن نسبة اقدام الذكور على المخاطرة أكثر من الإناث، والتي أرجعت ذلك لاختلاف إلى كيمياء الدم خصوصاً ما يتعلق بمستويات هرمونات الجنس، والتي تتحدد جزئياً بالوراثة وتؤثر على المخاطرة تحت ظروف معينة، إذ تبين الدراسات أن الهرمون الذكري التستوستيرون Testostérone يزيد من الغضب و العدوانية هذا من جهة، ومن جهة أخرى فقد أرجع الباحثون هذه الفروق إلى عامل النسق الثقافي الاجتماعي، الذي من خلال التنشئة الاجتماعية يفرض الآباء قيوداً عن الإناث، مما يمنح الذكور مزيداً من الثقة، بالإضافة إلى اختلاف التوقعات و القيم التي يحملها الذكور و الإناث. (حمدي، شوية، 2017، ص 136-137).

أغلبية الدراسات السابقة اتفقت على اقدام الذكور على سلوكيات المخاطرة وممارستهم لها أكثر من الإناث، واعطت تفسيرات عدة للاختلافات بينهما في هذا السلوك، تمايزت بين الجوانب البيولوجية، الوراثية إلى النفسية الاجتماعية. وتأتي دراستنا هذه لتحاول البحث في هذه الفروق من مدخل نفسو اجتماعي، وهذا من خلال محاولة التعرف على الأفكار والآراء لكلا الجنسين حول سلوكيات المخاطرة على الطريق و تحليلها، والذي يمكن ان يوضح الفروق بين الذكور و إناث في الاقدام على سلوكيات المخاطرة.

تعدد الأساسات في تفسير الفروق بين الإناث والذكور في سلوك المخاطرة من بيولوجي إلى المعرفي و الاجتماعي لم يؤثر على النتيجة العامة و التي مفادها ان الذكور لديهم مستوى أعلى من المخاطرة مقارنة بالإناث، وانما ساهم في تأكيد الاختلاف لصالح الذكور، لكن في ظل ولوج المرأة المتزايد لعالم السياقة، تغير الأدوار والمكانات في المجتمع، الشراكة في استعمال الطريق وما ينتج عنها من معاشات و ضغوط و مشكلات لكلا الجنسين، تمثلت الافراد ذكورا كانوا او إناثا للسيارة اليوم يمكن ان يجعلنا نتصور ان

الفروق في تمثل سلوكيات المخاطرة – إن وجدت – لا تحكمها الجوانب الاجتماعية بقدر ما تحكمها جوانب أخرى، وهو ما ستجيبنا عنه هذه الدراسة.

6. إجراءات الدراسة الميدانية

1.6. منهج الدراسة: تم الاعتماد على المنهج الوصفي لأنه يتناسب مع طبيعة دراستنا الاستكشافية.

2.6. أدوات الدراسة: في إطار المقاربة البنوية للتمثلات الاجتماعية تعتبر تقنية التداعي الحر إحدى الأدوات الهامة و المتميزة، لأنها تسمح بجمع محتوى التمثل و بتوضيح عناصره المركزية و المحيطية . وهي تقنية مستوحاة من أعمال فارجس Vergés، حيث اقترح استعمال طريقة التداعي الحر، مع الاعتماد على مؤشرين للبحث التسلسلي، هما تكرار العبارات ورتبة ظهورها. تقنية التداعي الحر: أصبحت واسعة الاستعمال نظرا لأهميتها و نجاعتها كأداة للبحث، إلا أنها تطرح مشكلا هاما فحسب فارجس Vergés فإن رتبة الظهور قد ترجمت كمؤشر هام مقارنة بأهمية العبارة (أهمية الظهور) عند المفحوصين، غير أنه و كما نعلم أن في تقنية التداعي الحر، فالأفكار أو الكلمات ذات أهمية تعرض أولا، فالأشياء الهامة في أي خطاب ما لا تظهر إلا بعد نزاع محتدم في وضعها بلا تردد أو كبت لميكانيزمات الدفاع، تطرق فارجس Vergés هو أيضا في صياغته الأولى في نفس المنوال على معايير النموذج النوعي 1991. ولم يتحدث عن شروط التسلسل و الأهمية، لذلك اقترح التخلي عن هذا المعيار أي رتبة الظهور وتعويضها برتبة الأهمية و الذي نحصل عليه من التسلسل المنجز من طرف المفحوصين أنفسهم ويتم تطبيق هذه التقنية على في مرحلتين: (خلايفية، 2011، ص 264).

- المرحلة الأولى والتي يطلق عليها بزمن التداعي الحر نقدم للمفحوص - الكلمة المثيرة- وفي دراستنا هذه تم تقديم عبارة -سلوك المخاطرة على الطريق - وعليه أن يصح بالخمس كلمات أو التعبيرات التي تتبادر إلى ذهنه. أما المرحلة التراتبية: فهي المرحلة الثانية فبعد إنتاج مجموعة من الألفاظ أو التعبيرات المرتبطة بالكلمة المثيرة من طرف أفراد العينة، يطلب منهم ترتيب هذه الكلمات حسب درجة الأهمية بالنسبة إليهم في تسلسل رقمي 1، 2، 3، 4، 5. وهذا ما يعرف بالمعالجة المعرفية للتصريحات اللفظية. (بن ملوكة، 2014، ص 114).

3.6. حدود الدراسة

3.6. 1. مجتمع الدراسة: يتمثل مجتمع بحثنا في جميع الأشخاص الذين يستعملون الطريق من راجلين و سائقين في كل من ولاية باتنة، سكيكدة، سطيف، ميله، والذين تتراوح أعمارهم من 18 سنة فما فوق.
3.6. 2. عينة الدراسة: لقد قمنا باختيار عينة البحث باتباع الطريقة العرضية وذلك لصعوبة تحديد المجتمع الكلي، وتكونت عينة الدراسة من 153 مبحوث. تم استجوابهم في الفترة الزمنية الممتدة من 05 أفريل إلى 14 ماي 2017. وتميزت عينتنا عموما بما يلي :

الجدول (1) : يوضح خصائص عينة الدراسة

الجنس		العينة
إناث	ذكور	
74	79	العدد
%48,36	% 51,63	%

4.6. تحليل البيانات:

من أجل تحليل البيانات تم استخدام برنامج EVOC2005 (إصدار جوان 2006) المرتكز على تقنية الاستحضار التسلسلي فارجس Vergés (1992) لتحديد بنية التمثلات الاجتماعية . كما أنه يسمح بتحديد العناصر التي تنتهي للنواة المركزية، على أساس معيارين : متوسط تكرار ظهور الكلمات و درجة الأهمية المنسوبة إليها.

الجدول (2): تحليلات طريقة رتبة التكرار (كما هو محدد من قبل Vergés 1992) وطريقة أهمية التكرار (كما هو محدد من قبل Abric 2003)

مرتبة / أهمية	التكرار
منخفضة	عالية
الخانة - 2	الخانة - 1
العناصر المحيطة الأولى	النواة المركزية امكانية تغيير المنطقة
الخانة - 4	الخانة - 3
العناصر المحيطة الثانية	امكانية تغيير المنطقة العناصر المتناقضة

المصدر: (Ami et al,2018,p.37)

7. عرض ومناقشة نتائج الدراسة

1.7. عرض ومناقشة نتائج التساؤل الأول:

وفقا للإجراءات التطبيقية لتقنية الاستحضار التسلسلي والمعتمدة على مرحلتين ، مرحلة التداوي والمرحلة التسلسلية ، تم استجواب عينة من الذكور تبلغ 79 فرد ، وباستعمال برنامج Vergès فارغس بعدما قمنا بإدخال التداويات المتعلقة بالذكور، تحصلنا على النتائج كما هي مبينة في الجدول التالي

الجدول(3) : يوضح توزيع عناصر التمثلات الاجتماعية لسلوكات المخاطرة الخاصة بفئة الذكور

الرتبة <2,5	الرتبة >2,5
الخانة الثانية : منطقة المحيطة الأولى <ul style="list-style-type: none"> الخصائص السلبية للسائق 2,600/65 عدم احترام قانون المرور 2,696/23 الموت 2,522/23 	الخانة الأولى : النواة المركزية <ul style="list-style-type: none"> الحادث 2,452/31 الإصابة 2,333/30 نقص الثقافة 2,286/17
الخانة الرابعة : منطقة العنصر المحيطة الثانية <ul style="list-style-type: none"> المشاحنات على الطريق 3,250/8 الكحول والمخدرات 2,5/16 الأثار الاجتماعية 3,00/7 العمر 2,714/7 الخسائر المادية 2,938/16 الاحتياطات اللازمة 2,625/8 	الخانة الثالثة: منطقة العناصر المتباينة <ul style="list-style-type: none"> السياقة بحذر 2,286/7 تعريض النفس والأخر للخطر 2,20/10 حالة المركبة 2,333/6 النواتج النفسية للسلوك 2,182/11 السرعة 1,429/14

من خلال الكلمات التي أشركها الذكور لموضوع سلوك المخاطرة في الطريق تبين و حسب الأهمية المعطاة لكل عنصر، وبعد حساب شدته وترتيبه كما هو مبين في الجدول يظهر لنا أن الخانة الأولى و المتمثلة في النواة المركزية ، والتي تضم العناصر الأكثر أهمية و الأكثر تكرار وهي كالتالي (الحادث 2,45/31 ؛ الإصابة 2,33/30؛ نقص الثقافة 2,28/17) .ووفقا ابريك ABRIC تعتبر هذه المنطقة العنصر الأساسي في التمثل، وذلك لأنها تضم دلالة التمثل وتحدد تنظيمه. وحسب النتائج المبينة في الجدول يمكن أن تشكل مجموعتين نتيجة التجانس بين العناصر، حيث أن الأولى تضم الحادث و الإصابة و الثانية تضم نقص الثقافة. وفي هذا الإطار أشار أريك Abric إلى أن النواة المركزية قد يكون عددها من ستة عناصر إلى عنصرين وأنها تضمن التجانس والاستقرار، ولتأكد من ذلك علينا التمييز بين العناصر الأولية و النائية ، حيث تعبر الأولى على الطابع غير المشروط و الثانية تأخذ اسمها من القيمة التي منحها لها نظرا لتبعيتها إلى الأولى كما أن معناها يُحدد وفقا لوظيفتها مقارنة مع العناصر الأولية (بلال ، 2017، ص93). إن تقسيم عناصر النظام المركزي إلى مجموعتين يعني أنه يوجد تدرج آخر داخل النواة المركزية ، حيث يشير المشتغلون في هذا الحقل إلى أن العناصر المركزية الرئيسة (الأولية) تضمن إعطاء الدلالة للموضوع ، في حين تُخصص و تُدقق هذه الدلالة مجموعة من العناصر المركزية النائية.(أحمد. الجموعي، 2014، ص175).

وانطلاقا مما سبق فإن مجموعة العناصر الأولية (النشطة) تضم عنصران مترابطان متجانسان لهما نفس الدلالة وهما الإصابة والحادث، واللذان يرتبط مفهومهما في كثير من أحيان بسلوك المخاطرة كنتيجة له، ولهذا فإن تمثل الذكور لسلوك المخاطرة في الطريق يهذين العنصرين، يقودنا إلى البحث وتفسير العوامل التي ساهمت في ظهور هذا التمثل ، حيث يمكننا إرجاع هذا التوضع إلى عاملين داخلي(نفسي) و خارجي (اجتماعي).

أولا العامل الخارجي والذي يضم الأحداث اليومية والخبرات المتبادلة و التجارب المتعلقة بمستعملي الطريق ، مثل الحوادث والإصابات نتيجة المناورات وزيادة السرعة والتجاوزات وغيرها من سلوكات المخاطرة ، بالإضافة إلى ذلك تأثير وسائل الإعلام من خلال نشر الأخبار و حملات التوعية حول سلوكات المخاطرة وربطها بالحوادث و الإصابات، كل هذا ساهم في ظهور المفردتين الحادث و الإصابة كتمثل لمفهوم سلوك المخاطرة، أما العامل الداخلي ، وبعد الاطلاع على بعض الدراسات مثل دراسة لوكرمان و كولمان 1996 Luckerman&Kuhlman ، دراسة بوظريفة حمو وآخرون 2010 ، دراسة تيرنو و مكلور Turner 2003 McClure & تبين أن الذكور لديهم نسبة مرتفعة في الميل للمخاطرة في الطريق ، بسبب عدة عوامل منها ما هو نفسي أو بيولوجي ، فنجد دائما إقبال الذكور على المخاطرة لمزيد من الاثارة والمتعة وكذا الشعور بالسيطرة و الحرية وغيرها من المشاعر التي تغذي الجانب الذكوري لديهم، مما يجعلهم أكثر عرضة للإصابات و الوقوع في الحوادث.

أما العناصر النائية و المتمثلة في نقص الثقافة، والتي أولى لها الذكور أهمية كبيرة و قدرت ب 2,28 ، و التي يتحدد معناها وفقا لوظيفتها بالنسبة للعناصر الأولية، بمعنى أن عدم احترام آخرين و إزعاجهم و قلة الوعي المروري وعدم احترام القواعد والقوانين المرورية وغيرها، من سلوكات التي تدل على نقص الثقافة، هي أيضا تعتبر من سلوكات المخاطرة لأنها يمكن أن تكون سبب من أسباب الحوادث.

أما بالنسبة للنظام المحيطي للتمثلات فقد احتوى على عدد من عناصر وزعت في الخانة الثانية والرابعة ، تمثل الخانة الثانية و الرابعة العناصر المحيطية الأولى و الثانية. وضمت العناصر التالية: الخصائص السلبية للسائق تليها عدم احترام قانون المرور و الموت . ويعتبر عنصر الخصائص السلبية المتعلقة بالسائق الأكثر تكرارا ب 65 تكرار. نذكر البعض من محتوى عباراته حسب إجابات أفراد العينة: الاستهزاء، التهور، عدم التركيز، اللامبالاة ، ثقة الزائدة، عدم التركيز، العصبية، الأنانية السلوك العدواني. أي أن السائق الذي يحمل صفة من هذه الصفات هو سائق مخاطر، وهنا يستعمل الذكور هذه الصفات لوصف سلوك المخاطرة وشرحه، بالإضافة إلى عدم احترام القانون المرور.

كل هذه السلوكيات بطبيعة الحال يمكن أن تعرض حياة السائق للخطر. وهنا بالرغم من أن العناصر النظام المحيطي تكون أكثر عددا وتكرار لكنها أقل وزنا ودلالة مقارنة بالنواة المركزية. والعناصر المحيطية بفضل تعددها وتنوعها فهي أكثر استعمالا في حديث الافراد وخطاباتهم عن سلوك المخاطرة ، ويعتبر النظام المحيطي مكمل لنظام النواة المركزية ، ويتضح ذلك من خلال أن الخصائص السلبية المتعلقة بالسائق وعدم احترامه للقوانين تؤدي إلى نقص الثقافة والتي بدورها تؤدي إلى زيادة الحوادث المرورية .

أما الخانة الثالثة المتمثلة في منطقة العناصر المتباينة: فهي العناصر ذات تكرار ضعيف ودرجة أهمية عالية وتضم آراء أقلية الأفراد لكن مهمة بالنسبة لهم حيث تمثلت في ما يلي: السياقة بحذر ، تعريض النفس و آخر للخطر ، حالة المركبة ، النواتج النفسية للسلوك ، السرعة ، ما يميز هذه العناصر هو الاختلاف والتنوع بين اسباب السلوك ونواتجه ومعناه وبين ما هو مادي ونفسي ، بحيث هناك من ارجع المخاطرة للسائق أو المركبة أو إلى مهارة السياقة ، أو إلى الآثار النفسية المترتبة عن ممارسة سلوكات المخاطرة . هذا التنوع والتناقض بين أقلية أفراد العينة هو نتيجة تأثير الخصائص الفردية ، فبرغم من اننا نعيش في بيئة واحدة لكن هذا لا يعني أننا نتمثل كل الموضوعات بنفس الطريقة .

2.7. عرض ومناقشة نتائج التساؤل الثاني:

بنفس الإجراءات التطبيقية المتبعة في السؤال الأول تم استجواب عينة من الإناث تبلغ 74 ، وباستعمال برنامج Vergès فارجس وبعدما قمنا بإدخال التداعيات المتعلقة بالإناث تحصلنا على نتائج الاستحضر التسلسلي كما هي مبينة في الجدول التالي :

الجدول (4) : يوضح توزيع عناصر التمثلات الاجتماعية لسلوكات المخاطرة الخاصة بفئة الإناث

الرتبة >2,5	الرتبة <2,5
<p>التكرار >26</p> <p>الخانة الأولى : النواة المركزية</p> <ul style="list-style-type: none"> ● الحادث 2,107/28 ● الإصابة 2,038/26 ● الموت, 2,324/34 	<p>الخانة الثانية : منطقة المحيطية الأولى</p> <ul style="list-style-type: none"> ● الخصائص السلبية للسائق 2,507/75
<p>التكرار >26</p> <p>الخانة الثالثة: منطقة العناصر المتباينة</p> <ul style="list-style-type: none"> ● تعريض النفس و الآخر للخطر 2,00/8 	<p>الخانة الرابعة : منطقة العنصر المحيطية الثانية</p> <ul style="list-style-type: none"> ● عدم احترام قانون المرور 2,650/20 ● نقص الثقافة 2,900/10 ● الخسائر المادية 3,250/20 ● النواتج النفسية للسلوك 2,826/16 ● السرعة 2,826/23

من خلال الكلمات التي أشركتها الإناث لموضوع سلوك المخاطرة في الطريق تبين وحسب الأهمية المعطاة لكل عنصر وبعد حساب شدته وترتيبه كما هو مبين في الجدول يظهر لنا أن عناصر النواة المركزية تمثلت في (الحادث 2,10/28 ؛ الإصابة 2,03/26؛ الموت 2,32 /34)، باعتماد على ما ذكر سابقا فإن الحادث و الإصابة يشكلان مجموعة العناصر الأولية و الموت هو مجموعة العناصر النائية . وبالرغم من أن عينة الإناث أقل عرضة للحوادث و الإصابات حسب الاحصائيات مقارنة بالذكور، و أقل ممارسة لسلوكات المخاطرة ، لكن هذا لم يؤثر على تفكيرهن و تمثلن للمخاطرة بالعنصرين حادث و إصابة وهنا يظهر دور العامل الاجتماعي، ما يقودنا إلى طرح الفكرة التي مفادها أن التمثلات الاجتماعية مشتركة و متقاسمة بين الفرد والمجتمع،

ولهذا فإن تجارب الآخرين و مفاهيم الجماعة تساهم في بناء مفاهيم الفرد ، وانطلاقا مما سبق فإن تمثلات الإناث حول سلوك المخاطرة بالحادث و الإصابة كانت تحت تأثير العامل الاجتماعي، حيث ان الجماعة في كثير من الأحيان تعطي إطار لصياغة المفاهيم، وبذلك تؤثر على طبيعة و خصائص السلوك.

بعبارة أخرى هذا الاشتراك مع الذكور في المفردتين الحادث و الإصابة هو نتيجة الواقع الاجتماعي و الاحداث اليومية المشتركة ، فبرغم من الاختلاف البيولوجي و النفسي بين الجنسين يبقى العامل الاجتماعي دور مهم في تأثير على التمثلات سواء بالنسبة لإناث أو الذكور.

أما العناصر النائية فتمثلت في الموت ،على اعتبار أن الوقوع في الحادث يمكن أن يؤدي إلى فقدان حياة الأشخاص، فسلوك المخاطرة سبب مهم ورئيسي لزيادة الوفيات في الطريق. تفكير الإناث بسلوك المخاطرة في الطريق على أنه الموت ، هو نتيجة تأثير مجموعة من المشاعر و الأحاسيس السلبية من الخوف و الحذر وغيرها فالأنثى بطبيعتها الانفعالية و الحذرة واقبالها على الحياة كل هذا يساهم في تجنبها للمخاطرة خوفا من التعرض للموت .

أما النظام المحيطي بمنطقتيه الأولى و الثانية فقد احتوى على العناصر التالية : خصائص السلبية للسائق بالنسبة للمنطقة المحيطية الاولى ، أما عدم الاحترام قانون المرور ، نقص الثقافة ، الخسائر المادية ، النواتج النفسية للسلوك ، السرعة .بالنسبة للمنطقة الثانية. حسب منطقة النظام المحيطي الأولى فسبب انتشار سلوكات المخاطرة هو السائق فهو المسؤول الأول بمعنى آخر أن أحاديث الإناث عن سلوكات المخاطرة غالبا ما تستعمل الخصائص المتعلقة بالسائق من متهور ، اللامبالي ، العدواني ، المستهزئ ، أي أن شرحهم لمفهوم المخاطرة هو محصلة سلوكات السائق غير المقبولة، والتي بدورها تؤدي إلى الحوادث المرورية وزيادة الوفيات .

أما العناصر المتناقضة أو الفارقة فتمثلت في عنصر واحد هو تعريض النفس و الآخر للخطر مما يعني أن هناك عدد قليل جدا من عينة الإناث يعتبرون سلوكات المخاطرة من أهم الأسباب التي تعرض النفس و الاخرين للخطر، لو أردنا إعطاء بعض التفسيرات لعدم وجود تنوع وعدد أكبر من عناصر في هذه المنطقة مقارنة بنفسة المنطقة بعينة الذكور ، يمكننا القول أن خصائص العينة لها تأثير في ذلك على

سبيل المثال المستوى التعليمي و امتلاك مركبة ، سنوات السياقة وغيرها التي ممكن أن تؤثر على التمثلات الافراد ، ولإثبات ذلك يتطلب دراسات أعمق وأدق .

3.7. عرض ومناقشة نتائج التساؤل الثالث:

هل يوجد اختلاف في التمثلات الاجتماعية حول سلوك المخاطرة على في الطريق حسب متغير الجنس ؟

حسب نظرية النواة المركزية لكي يختلف تمثلات اجتماعيان لابد لهما أن يختلفا في نواتهما المركزية، وإذا حدث تغيير في التمثل فلا بد أن التحول يمس النواة المركزية. وحسب أبريك وجود أو عدم وجود عنصر مركزي واحد لدى جماعة دون أخرى يؤدي بضرورة إلى اختلاف التمثل فهو العنصر الأكثر استقرار وأكثر مقاومة للتغيير (درغال نعيم، 2016، ص50). وانطلاقا من هنا قمنا

بتحديد عناصر النواة المركزية الأولية والنائية بالنسبة لعينة الذكور و الاناث و الجدول التالي يبين ذلك :

الجدول (5): يوضح نتائج تطبيق تقنية الاستحضار التسلسلي الخاصة بالفئتين

نوع الجنس	الذكور	الإناث	
العناصر الأولية	الحادث (2,452/31) الإصابة (2,333/ 30)	الحادث (2,107 /28) الإصابة (2,028/ 26)	النواة المركزية
العناصر النائية	نقص الثقافة (2,286/17)	الموت (2,324/34)	

حسب نتائج دراستنا وبعد المقارنة بين عناصر النواتين المركزيتين للذكور والاناث. تبين وجود تشابه في العنصري الحادث و الاصابة مع وجود اختلاف في عنصر واحد، مما يؤدي إلى اختلاف في بنية النواة المركزية، وكذا الاختلاف في التمثلات الاجتماعية حول سلوك المخاطرة في الطريق بين الذكور والاناث .

بعد المقارنة بين النواتين تبين أن الاختلاف كان على مستوى ظهور عنصر الموت بالنسبة للإناث بالمقابل ظهور عنصر نقص الثقافة للذكور، أي أن تمثل الإناث حول سلوك المخاطرة في الطريق له أثر نفسي مرتبط بالخسائر البشرية للحوادث، أما تمثل الذكور فهو ذو بعد اجتماعي ثقافي حيث يرجع سبب سلوكات المخاطرة في الطريق إلى نقص التربية والثقافة والوعي لدى أفراد المجتمع. وهذا يقودنا إلى القول أن الذكور لا يفكرون في سلوك المخاطرة على أنه يشكل خطر الموت، بل يمارسونها كجزء من سلوكاتهما طبيعية أو من باب المتعة والتشويق واقصى ما سينتج عنه هو حادث أو اصابة، على عكس الإناث فتفكيرهن وخوفهن من تأذيهن وتأذي الآخرين بالموت قد يؤثر على سلوكهن ويجعلهن أقل مخاطرة. بعبارة أخرى القلق الزائد على الطريق والخوف من الموت لدى المرأة يؤثر على ثقتهما بنفسها ومهاراتها ما يجعلها تتجنب سلوكات المخاطرة. بمعنى أن الحذر من الاقبال على المخاطرة لدى الاناث هو هومن أجل الحماية والحفاظ على الحياة لديهم ، ووضوح Assailly ذلك حيث اعتبر أن الخوف ليس بالضرورة النظير السلبي للحذر بل هو وظيفة وقائية لا غنى عنها و صحيح أن النساء يعبرعن مزيد من القلق على الطريق و أنهم يخطؤون بسبب عدم الثقة بالنفس وذلك لأهم بيالغونفي تقديرهم للخطر، ويقللون من قدرتهم للرد على هذا الخطر عكس الرجال (Deffrennes, 2012). في المقابل نجد الذكور أكثر ثقة في مهاراتهم وفي تحكمهم في السيارة وفي سلوكهم في الطريق، أي زيادة في التفاؤلية غير الواقعية لدى الذكور تجعلهم لا يعتبرون سلوك المخاطرة سبب مؤكد من أسباب الموت على الطريق، مما يؤدي إلى غياب الحيطة والحذر و اللامبالاة لديهم. وهذا ما بينته دراسة Degraeveet (2015) التي هدفت إلى الكشف عن محتوى التمثلات الاجتماعية المرتبطة بالسائقين النساء والرجال، والتي توصلت إلى أن تمثلات السياقة تنتظم حول ثلاث عوامل: عدم الكفاءة والحذر وعدم ضبط النفس بالنسبة للنساء، والإهمال والمهارات و ضبط النفس بالنسبة للرجال. بالإضافة إلى ذلك أشارت دراسة DeJoy 1992 أن الذكور أكثر تفاؤلاً خاصة فيما يخص الحكم على مهارتهم القيادية. بمعنى أن زيادة التفاؤل تعطي ثقة زائدة في ممارسة بعض السلوكيات دون خوف من مواجهة الموت، وفي هذا الإطار هناك عدة دراسات أكدت على وجود فروق في التفاؤل غير الواقعي بين الذكور والاناث، حيث أن الذكور أكثر تفاؤلاً بينما الاناث أكثر تشاؤماً، نذكر منها دراسة عبد اللطيف وحمادة 1998 ودراسة شكري 1999 ودراسة المشعان 2000 ودراسة اسماعيل 2001 (خالد حسن نصر الله، 2008، 58، ص 61).

8. خاتمة

وفي الأخير يمكننا القول أن محولتنا للكشف عن التمثلات الاجتماعية لسلوكات المخاطرة على الطريق لدى الجنسين والمقارنة بينهما ليس فقط لأجل المعرفة وإنما لأهميتها في تحليل وتفسير مشكلة الحوادث المرورية. واهتمامنا بمعرفة محتوى خطابات الأفراد و معرفة مختلف القيم و المعتقدات و الممارسات حول موضوع سلوك المخاطرة في الطريق هي بداية مهمة لتفسير الدوافع وراء هذا السلوك.

ومن خلال النتائج دراستنا يمكننا استخلاص بعض النقاط أهمها:

- تشترك فئة الذكور والاناث في عنصرين هما الحادث و الاصابة في تمثلهم لسلوكات المخاطرة أي أنهم يعتبرونها من أسباب المؤدية للحوادث المرورية .

- الذكور في تمثيلهم لسلوكات المخاطرة على الطريق يعتبرون نقص ثقافة و قلة وعي من أهم مصادرها .

أما الاناث في تمثيلهم لسلوكات المخاطرة على الطريق يعتبرون الموت من أهم نتائج هذا السلوك .

المراجع:

- بال ، ريم. (2017). التمثلات الاجتماعية للموت : دراسة استكشافية لدى عينات مختلفة. الملتقى الوطني الأول حول الموت في الممارسات الثقافية في الجزائر. مخر البحوث الاجتماعية والتاريخية ، جامعة مصطفى اسطمبولي معسكر، 70- 96.
- بن الشيخ، عياش. (2008). *المسؤولية الاجتماعية وعلاقتها بسلوك المخاطرة لدى السائقين*. رسالة ماجستير. كلية العلوم الانسانية والاجتماعية ، جامعة الجزائر.
- بن ملوكة ، شهيناز. (2013). التمثلات من الأبعاد النظرية إلى نظرية النواة المركزية. *مجلة الحوار الثقافي*، 2(2)، 173-180 .
- بن ملوكة ، شهيناز. (2014). *التمثلات الاجتماعية للمعرفة المدرسية لدى التلاميذ الذين تظهر لديهم أعراض الانقطاع عن الدراسة*. رسالة دكتوراه . كلية العلوم الاجتماعية، جامعة وهران 2.
- بوظيفة، حمو؛ عيسى، محمد ؛ زناد، دليلة؛ شريفى، هناء. (2010). مستوى سلوك الإقدام على المخاطرة لدى السائقين وعلاقته ببعض الخصائص الشخصية والفردية. *مجلة الوقاية والأرغونوميا*، 3، 9-40.
- جلول، أحمد؛ الجموعيبكوش، مومن. (2014). التصورات الاجتماعية-مدخل نظري-مجلة الدراسات والبحوث الاجتماعية، 6(6)، 167-185 .
- حميدي ،ريمة ؛ شوية ، سيف الاسلام. (2017). سلوك المخاطرة وعلاقته بحوادث المرور لدى السائقين. *مجلة العلوم الاجتماعية*، 26(2)، 120-140.
- خالد حسن نصر الله، نوال. (2008). *أنماط التفكير السائدة وعلاقتها بسلوك المخاطرة وعلاقتها بحوادث المرور لدى السائقين*. مجلة العلوم الاجتماعية العامة في محافظة جنين. رسالة ماجستير. كلية الدراسات العليا، جامعة النجاح الوطنية في نابلس.
- خلانيفية، نصيرة. (2011). *التصورات الاجتماعية لدور المدرسة عند الأحداث المنحرفين*. رسالة دكتوراه. كلية العلوم الاجتماعية و الانسانية ، جامعة قسنطينة .
- خلف ، حميد سالم ؛ عباد ، غزوان رمضان صالح. (2012). سلوك المخاطرة لدى طلبة الجامعة. *مجلة جامعة تكريت للعلوم* ، 19(8)، 385-430.
- درغال ،نعيم. (2016). *تمثلات المواطنة لدى الشباب الجزائري*. رسالة ماجستير. كلية العلوم الانسانية والاجتماعية ، جامعة سطيف 2.
- السويسى ، كوثر. (2016). التمثلات الاجتماعية : مقارنة لدراسة السلوك والمواقف والاتجاهات وفهم آليات الهوية. *المجلة العربية لعلم النفس*، 1(1)، 47-59 .
- شودار، عبد لرؤوف . (13 ماي، 2014). 4 ملايين امرأة يملكن رخصة السياقة في الجزائر . جريدة النهار. <https://www.ennaharonline.com>
- القطراوي،رياض علي عبد الوهاب. (2015). *المعادلة البنائية بين الاتجاه نحو المخاطرة والعوامل الخمسة الكبرى للشخصية والتفكير الابتكاري لدى طلاب الجامعات الفلسطينية*. رسالة دكتوراه. كلية التربية ، جامعة قناة السويس.
- مناح ، رفيق. (2009). *تحليل سوسيولوجي لديناميكية التشغيل بإقليم تبسة دراسة ميدانية حول التمثلات الاجتماعية للمسجلين بالوكالة الولائية للتشغيل*. رسالة ماجستير. كلية الآداب والعلوم الإنسانية والاجتماعية ، جامعة باجي مختار عنابة .
- الوناس ، محمد. (2014). التمثلات الاجتماعية للاضطرابات النفسية لدى الطفولة. *المجلة الجزائرية للطفولة والتربية*، 4(3)، 189-216 .
- ياسر حسين ، زهراء. (2018). *سلوك المخاطرة وعلاقته بالحدود العقلية البنائية لدى طلبة الجامعة*. رسالة ماجستير. كلية التربية، الجامعة القادسية.

Aim, M., Decarsin, T., Bovina, I.B., & Dany, L. (2018). Health and Social Representations: A Structural Approach. *Papers on Social Representations*, 27(1), 3.1-3.21. <http://psr.iscte-iul.pt/index.php/PSR/index>.

- Assailly, J .P. (2010). *La Psychologie du risque*. Editions Lavoisier, Collection Sciences du risque et du danger.
- Bidjari ,A.F.(2011).Attitude and Social Representation.*Procedia- Social and Behavioral Sciences*,30,1593-1597.
- Carvalho, K. M. P. &Chamon, E. M. Q. O.(2012).Representação social do risco: um estudonaindústriasiderúrgica.*Psicologia e Saber Social*,1(1), 140-148.
- Deffrennes ,M.(7 , MARS,2012) . Sécurité routière : « sur la route, la femme est l'avenir de l'homme .Terrafemina .<https://www.terrafemina.com/e-mag/articles/11630-securite-routiere-l-sur-la-route-la-femme-est-lavenir-de-lhomme-r.html>
- Degraeve, B., Granié, M. A., Pravossoudovitch, K., & Lo Monaco, G.(2015).Social representations associated with men and women drivers among French adolescents and adults . Effects of the perceiver's age, sex, And socioeconomic status.*Transportation Research Part F: Traffic Psychologyand Behaviour*, 34, 1-17
- DeJoy, D. M. (1992). An examination of gender differences in traffic accident risk perception. *Accident Analysis and Prevention*,24(3),237-246.[doi:10.1016/0001-4575\(92\)90003-2](https://doi.org/10.1016/0001-4575(92)90003-2)Get .
- Granié,M-A.(2018,November).Gender,mobilité et comportements à risque. *Papier présenté à rencontres scientifique nationales de bron rencontres des savoirs femmes et hommes dans la ville ,une question de genre ?*résumé extrait de. <https://www.ville-bron.fr/> .
- Saxena,N.&Puri,P. (2013). Relationship between Risk Taking Behaviour, Personality and Sensation Seeking Tendencies among N.C.C cadets.*Journal Of Humanities And Social Science*, 18(3),1-6.www.iosrjournals.org.
- Turner,c.&McClure, R.(2003).Age and gender differences in risk-taking behaviour as an explanation for high incidence of motor vehicle crashes as a driver in young males. *Journal Injury Control and Safety Promotion*,10(3),123-131.
DOI:[10.1076/icsp.10.3.123.14560](https://doi.org/10.1076/icsp.10.3.123.14560).