

تمثلات السائقين الشباب للحواجز الأمنية عبر الطرقات
دراسة ميدانية لمستعملي الطريق الوطني رقم 14، مدينة خميستي أنموذجا
The young driver representations for security barriers in roads

A study of national road N° 14, case of Khemisty village

كرايس الجيلالي، جامعة محمد بن أحمد وهران 2، kerais2014@hotmail.fr،

زام ربيع، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم، *rabie_e@outlook.fr،

تاريخ القبول: 2021-07-21

تاريخ الإرسال: 2021-06-14

ملخص:

قد يربط بعض الأفراد في المجتمع ما بين وظائف الأجهزة الأمنية ومفهوم الظلم، لاسيما إذا ارتبط الأمر في نظرهم بعدم المساواة في تطبيق القوانين، الأمر الذي يولد شعورا جمعيا لديهم بعدم الرضا عن أداء الأجهزة الأمنية، ونخص بالذكر هنا موضوع المخالفات المرورية، والذي يترتب عنه ظهور مجموعة من السلوكات والممارسات، أو الأساليب الخاصة التي قد ينتهجها السائقون في الطرقات كشكل من أشكال التضامن فيما بينهم، بغية التملص من الوقوع في قبضة الحواجز الأمنية المنصوبة عبر الطرقات، ليجنبوا أنفسهم سحب رخص السياقة الخاصة بهم، أو لتفادي تحرير مخالفات مرورية ضدهم، وهذا ما سنحاول الكشف عنه من خلال هذه الدراسة الميدانية التي شملت عينة من السائقين الشباب المرتادين للطريق الوطني رقم 14 بشكل دوري، في محاولة لفهم أهم تمثلاتهم للحواجز الأمنية عبر الطرقات، ومعرفة مواقفهم من أداء الأجهزة الأمنية المكلفة بحفظ السلامة الأمنية والمرورية.

الكلمات المفتاحية: السائق الشاب، التمثلات، التضامن، الأجهزة الأمنية، الحواجز الأمنية.

* المؤلف المرسل

Abstract :

Some individuals thought that the functions of the security services have a link with the notion of injustice, such as the inequality in law enforcement, that leads to a collective sense of dissatisfaction according to the security services' performance. It includes the issue of traffic offences, which results in the emergence of a set of behaviours, particular practices or methods that drivers may adopt on the roads as a form of solidarity between themselves, in order to avoid falling into the grip of safety barriers erected crossing roads, to avoid having their driving licence with drawn themselves, or to avoid imposing traffic offences on them. Thus, this is what we will highlight through this study, which included a sample of young drivers frequenting the National Road N° 14 periodically, in order to understand their most important representations of safety barriers across roads, and to identify their attitudes towards the performance of the safety services responsible for maintaining safety.

Keywords: young driver, representations, solidarity, security services, security barriers .

مقدمة:

عندما تتكون لدى الأفراد نفس الصورة أو الفكرة حول موضوع معين، تتحد مواقفهم اتجاه هذا الموضوع، وقد يترتب عن مواقفهم ردود أفعال وسلوكيات مختلفة، تعبيرا عن استحسان الشيء أو استهجانته، قبوله أو رفضه، سواء كان ذلك على المستوى المادي أو المعنوي، فيتشكل لديهم نوع من السلوك الجمعي، نقصد بذلك أنه سلوك يتشابه الأفراد في القيام به، وتشابهه مواقفهم نحوه، حيث أنه قد يكون ناتجا عن وعيمهم المشترك نحو أمر معين، وهذا ما يسميه إيميل دوركايم بالضمير الجمعي، والذي يعرفه على أنه مجموعة التصورات والمعتقدات والمشاعر الوجدانية المشتركة بين أفراد المجتمع،

والتي تشكل نظاما معيناً له بنيته الخاصة، ويعتبر بمثابة النموذج النفسي للمجتمع، ويمكن أن يحل محل القانون في المجتمع (إيميل دوركايم، 1982، ص94)، في حين تعتبر بعض السلوكيات والمواقف الصادرة عن الأفراد تعبيرات ناجمة عن عدم القبول أو عدم الرضا، من بين هذه السلوكيات والمواقف التي نلاحظها في المجتمع الجزائري، والتي سجلناها على مستوى الطريق الوطني رقم 14، والمتمثلة في تنبيه السائقين لبعضهم البعض، وعند وجود حواجز أمنية على الطريق المذكور، لاسيما لدى فئة الشباب، وذلك لأخذ الحيطة والحذر إذا ما تعلق الأمر بالسرعة أو بحزام الأمان أو غيره من الأمور الواجب على السائق الالتزام بها ومراعاتها وعدم إهمالها، تفاديا لسحب رخص السياقة الخاصة بهم، أو ليجنبوا بعضهم البعض أعباء دفع المخالفات المرورية التي قد تحررها ضدهم الأجهزة الأمنية، إن هذا الشكل من الممارسات يبرز أن الأفراد أو الجماعات يمكن أن يبتكروا أساليب خاصة للتضامن فيما بينهم، حتى لو كان ذلك ضد ما تنص عليه القوانين الرسمية، لاسيما إذا كان لهذه الممارسات ما يبررها بالنسبة إليهم، وعلى هذا الأساس تشكل لديهم تصورات خاصة توجه سلوكياتهم حسب ما يبدو في صالحهم أو يتوافق وقناعاتهم الفردية أو الجماعية.

وهذا ما يحيلنا إلى طرح الإشكال التالي :

ما الذي يدفع بالسائقين إلى التضامن في وجه الأجهزة الأمنية؟ وما هي تصورات وتمثيلات السائقين الشباب المرتردين للطريق الوطني رقم 14 للحواجز الأمنية؟

1. الإطار المنهجي للدراسة:

1.1. فرضية الدراسة:

تبلغ السائقين الشباب لبعضهم البعض عن الحواجز الأمنية عبر الطرقات بشكل عام، وعبر الطريق الوطني رقم 14 بشكل خاص، هو شكل من أشكال التضامن ضد ما يعتبرونه ممارسات غير قانونية، أو ممارسات لا تحترم مبدأ المساواة والعدالة في تطبيق القوانين.

2.1. المدخل النظري :

إن طبيعة الدراسة والتي تريد البحث في المعنى الذي تحمله الحواجز الأمنية في نظر مستعملي الطريق من الشباب، يحتم علينا التنقيب عميقا في طبيعة العلاقات بين الحاكم والمحكومين في البلاد العربية، والسعي إلى فهم طبيعة تلك العلاقة والتي تشير بوضوح إلى وجود حالة من التأزم المزمّن، بسبب غياب مفهوم الشرعية الاجتماعية لظهور تلك السلطة، أو الدولة، ولذلك اعتمدنا مقاربة برتران بادي

حول مفهوم الدولة المستوردة، وكيف تحولت إلى عائق أمام تطور وانتقال المجتمعات العربية نحو الحداثة، بسبب غياب نقاط التشارك بين السلطة الحاكمة والمجتمع.

3.1. المنهج :

لقد اعتمدنا في دراستنا هذه على المنهج الوصفي التحليلي، وذلك من أجل فهم وتحليل وتفسير الظاهرة المدروسة، حيث أنه يساعدنا في فهم الدلالات والرموز والمعاني والتمثلات التي يضيفها الأفراد أو الفاعلون حول ظاهرة اجتماعية معينة.

4.1. تقنية الدراسة :

اعتمدنا في بحثنا هذا على تقنية المقابلة نصف الموجهة، وهي تقنية تتماشى وطبيعة البحوث الكيفية، وذلك بهدف استنطاق المبحوثين، والحصول على أكبر قدر من المعلومات، خاصة في مثل هذه الظواهر التي تحدث نتيجة تراكمات عديدة، وتعبر عن إرادة أفراد المجتمع العميقة، كما تشير إلى تراكم العديد من الخلفيات الثقافية والأنثروبولوجية في تكوينها، وإلى جانب تقنية المقابلة، اعتمدنا أيضا على تقنية تحليل المحتوى، حيث قمنا باستخراج بعض الكلمات التي تكررت في إجابات المبحوثين، وحاولنا استقراءها من أجل فهم تصورات وتمثلات المبحوثين للظاهرة موضوع الدراسة.

5.1. مجتمع البحث :

يتمحور مجتمع البحث الخاص بدراستنا هذه، حول فئة الشباب السائقين المستخدمين للطريق الوطني رقم 14 بشكل دوري ومستمر.

6.1. العينة :

لقد احتوت عينتنا البحثية على عينة عشوائية مكونة من 20 مبحوثا، تتراوح أعمارهم ما بين 18 و35 سنة، من مستويات دراسية ويمارسون نشاطات مهنية مختلفة، وهم من السائقين الشباب أصحاب السيارات، المستخدمين للطريق الوطني رقم 14 بشكل يومي.

7.1. مفاهيم الدراسة :

لقد اعتمدنا في دراستنا هذه على عرض تعريفات إجرائية للمفاهيم المستخدمة في البحث، وذلك من أجل إعطاء المفهوم صورة ترتبط بميدان الدراسة وواقع الظاهرة المدروسة.

أ. السائق الشاب : ونقصد به فئة السائقين الذين تتراوح أعمارهم بين 18 و35 سنة، وهم من ذوي المستوى التعليمي الجامعي، والمستعملين للطريق الوطني رقم 14 بصفة يومية.

ب. التمثلات : ونعني بها تلك التصورات والمعاني التي يشكلها الأفراد حول القضايا أو المسائل الاجتماعية بشكل عام، والتي قد نشاهد جانبا منها في الحياة اليومية، وهي تصورات عميقة قد تعكس مواقف متشابهة، كما أنها قد تحمل أحكاما ذات دلالات أو ارتباطات ثقافية، دينية، سياسية وتاريخية، حول قضايا معينة، بحيث يعتبر ذلك الموقف بمثابة قناعة عميقة لدى المبحوث.

ت. التضامن : وهو نقصد به تعاون وتعاضد مجموعة من الأفراد، ويظهر ذلك من خلال ظاهرة ما أو موقف معين بما يخدم مصالحهم أو يعود بالنفع عليهم، بغض النظر عن شكل التضامن أو نوعه.

ث. الأجهزة الأمنية : ونقصد بها المؤسسات الأمنية التي تعتمد عليها السلطة السياسية في تطبيق القوانين والسياسة على سيرورتها، من شرطة ودرك وجمارك، وهي معنية بفرض سلطة القانون على المواطنين ومعاقبة المخالفين.

ج. الحواجز الأمنية : ونقصد بها مفرزات الشرطة والدرك والجمارك، التي يتم تنصيبها عبر الطرقات، وذلك من أجل ضبط حركة المرور، وفرض سلطة الدولة باسم القانون، وهي أجهزة موجهة لحفظ أمن وسلامة المواطنين المستخدمين للطرقات.

2. محاور الدراسة

1.2. المحور الأول : مؤسسات مستوردة وأجهزة أمنية منبوذة

يقول برتران بادي: " يتمخض عن الاستيراد الكثيف لهيكل السلطة، بالدهاءة عن نتيجة رئيسية هي فقدان المعنى الذي ينقل العلاقات بين الحاكم والمحكومين" (بتران بادي، 2017، ص331).

من خلال هذه المقولة يمكن التصريح أن إشكالية التواصل مع السلطة الحاكمة، أو مع الدولة بصفة عامة في مجتمعاتنا العربية، تحكمه أزمة شرعية تتخطى فيها تلك الأنظمة السياسية، التي استلمت الحكم بعد رحيل الاستعمار، لكنها لم تستطع التخلص من ترسانته القانونية، أو هياكله الإدارية والتنظيمية، فكل ما فعلته تلك النخب الحاكمة أنها استبدلت الإطار الكولونيالي بالإطار الثوري، لكن بقي كل شيء غريباً عن الواقع الاجتماعي، وفاقداً لأي شرعية، ويمثل حالة متأزمة من النظم المستوردة مقطوعة الشرعية الاجتماعية، ومعتمدة على سياسة قمعية، عن طريق تجهيزها الرادعة، وهنا فرضت دولة ما بعد الاستقلال سلطتها دون أن تبني أي شرعية اجتماعية.

إن الدولة المستوردة التي لا تعبر عن الإرادة الشعبية تجد نفسها مضطرة إلى الاعتماد على أجهزة أمنية قوية ومتسلطة، لأن إخضاع المواطن لن يكون إلا عن طريق قمعه ومراقبته باستمرار، حيث أن كل الأجهزة الأمنية تقنع المواطن أنه من الأفضل له أن يكون في عين السلطة بدل أن يقع في يديها (هيثم غالب الناهي، 2016، ص 175)، أي أن العلاقة بين الحاكم والمحكوم تقوم على ثنائية قمع مبالغ فيه من طرف السلطة الحاكمة، وتحين فرصة الانقضاض عليها من طرف المواطن، وهنا علينا أن نعود إلى فكرة إنسان ما بعد الموحدين، ذلك الإنسان الذي حملته مالك بن نبي مسؤولية ما نعيشه اليوم، كونه يحمل في كيانه كل الجرائم التي سينتج عنها في فترات لاحقة جميع المشاكل التي تعرض لها العالم الإسلامي منذ ذلك الحين (مالك بن نبي، 2002، ص 37)، وبذلك فإن صورة الأجهزة الأمنية وكما أجمع عليها الباحثين، هي صورة من يقمعهم ويستفزهم باستمرار، لكن رغم ذلك فهم يعتقدون بأنها ضرورية، حيث صرح أحد الباحثين قائلًا: "العسكر خاطهم بصح لابلوليس وليجوندارم راهم خاوتنا بصح حقارين، وجماعة لاديوان حقارين وغي نتوع رشوة." أفراد الجيش لا دخل لهم، أما الشرطة والدرك والجمارك بالرغم من أنهم أخوتنا إلا أنهم متسلطون وبأخذون الرشاوي"، وكما أنه لا يمكن التخلي عنها، وهذا ما يجعلنا نعود إلى إشكالية الاستيراد التي وقعت فيها الدولة الوطنية بعد الاستقلال، حيث أصبحت تشكل حالة استعمارية جديدة، وهو استعمار ثقافي استنسخ التجربة الاستعمارية لكن بإطارات محلية، وهذا ما حول أجهزة الأمن في نظر المواطن إلى مجرد أذرع قمعية تدافع عن سلطة غير شرعية، وهذا يحيلنا إلى مرحلة ما قبل الاستعمار، ومرحلة الدولة العثمانية وكيف كانت أجهزة الأمن تلعب دور المسترزقة في علاقتها بالأهالي، حيث يتضح ومن خلال القرون الثلاثة الأخيرة للدولة العثمانية أن دور الأجهزة الأمنية لم يكن يتجلى في حفظ الأمن، بل في التصادم والصراع والقمع في حق العامة (سمير إبراهيم حسن، 2014، ص 320).

إن هذه الصورة انسحبت على المرحلة الاستعمارية، وبأكثر حدة حيث كان رجل الأمن هو العدو الأول للسكان المحليين، لكن بعد الاستقلال وبروز الدولة الوطنية وأجهزتها الأمنية، وفشلها في التأسيس لنموذج محلي، جعل حالة الارتباك التي أشار إليها الباحث هيثم غالب ناهي، تستمر في طبع وإخراج نموذج الدولة الوطنية، إنه ارتباك في الشرعية وفي المؤسسات وفي العلاقة بالمواطن البسيط، حيث أن من ملامح الارتباك في الدول العربية، هو تسيير المجتمع عن طريق الجيش والسلطان دون فهم لكيفية إدارة المجتمعات (هيثم غالب الناهي، 2016، ص118)، ولذلك نجد الفرد العربي بما فيه المحبوثن يعتبرون الأجهزة الأمنية أجهزة قمعية وغير عادلة في تطبيق القانون، وهي أيضا تدافع عن سلطة فاقدة للشرعية وغير عادلة في علاقتها بالمجتمع، ولذلك نجد نوع من النفور من كل ما يمثل الدولة، بل في كثير من الأحيان يتم استباحته تحت عدة مبررات، فالسكان المحليون يتحملون بصعوبة العمل الإداري، خاصة في إفريقيا والعالم العربي (بارتران بادي، 2017، ص286)، وخاصة فيما يتعلق بالأجهزة الأمنية من درك وشرطة وجمارك، مع استثناء بسيط لأفراد الجيش الوطني الشعبي، حيث أجمع أغلب المحبوثن على أنهم هم وحدهم الجهاز الذي يقف في صف المواطن، وهذا راجع إلى حالة عدم التعامل مع الجيش كونه غير موجه لحفظ الأمن الداخلي، كما أن ارتباطه بالمرجعية التاريخية في المخيال الشعبي للأفراد، يتعلق الأمر بجيش التحرير الوطني أثناء الثورة ضد الاستعمار الفرنسي جعله يحافظ على سمعة طيبة، عكس جهازي الشرطة والدرك اللذين عرفهما المواطن أثناء الحقبة الاستعمارية كجهازين قمعيين معادين للمواطن، وهنا تكونت تلك الصورة التي ترفض الترحح من مخيلة الفرد خاصة أن الفرد في العالم الإسلامي عاجز عن التقدم والتخلي عن ما تعارف عليه الناس، عاجز عن اجتياز مراحل تاريخية جديدة (مالك بن نبي، 2002، ص34)، عكس باقي الأجهزة التي هي في تواصل دائم مع المجتمع، ويعتبر القانون مجرد عائق وضع للحد من حريته، وخدمة دولة متسلطة وغريبة عن مجتمع يبحث عن دولة الخلافة الراشدة، وهنا تكونت صورة رجل الأمن واتجاهات الناس نحوه، ونحو شكل التعامل معه، بناء على هذه السياسات والآليات الأمنية التي كانت تعني دوما بالنسبة إلى المواطن أذى سيلحق بهم، أو شرا سيحقيق بهم (سمير إبراهيم حسن، 2014، ص320) وذلك رغم أن المنتسبين لهذه الأجهزة هم من أبناء الشعب، لكن انحيازهم للسلطة رغم قوانينها الجائرة، جعل المجتمع يحملهم مسؤولية الفساد، ويعتبرهم الوسائل التي تشرعن وتفرض بها السلطة الحاكمة برامجها حتى وان كانت تتصادم مع الإرادة الشعبية.

إن الدولة المستوردة أو الفاقدة للشرعية تعيش حالة من التوجس والتخوف المستمر من أي حراك اجتماعي، وتعتبره معادي لها ويشكل حالة مرضية، ولذلك نجد أجهزتها الأمنية مسخرة للتحريات المخابراتية، والعمل الاستخباراتي، لكنه عمل موجه للداخل، وهذا جعل المواطن يعتبر الأجهزة الأمنية

بمثابة أداة للتصنت عليه، تريد إلحاق الضرر به عن طريق الوشاية، حيث يرى سمير إبراهيم أنه ولفترة غير بعيدة، لم يكن التمييز واضح بين الشرطة وأجهزة المخابرات لدى المواطن العربي (سمير إبراهيم حسن، 2014، ص324)، هذه الحالة لا يتحمل مسؤوليتها المواطن، بل تلك الدولة المرتبكة والمتوجسة من كل ما حولها، وهي توظف كل شيء من أجل ضمان بقائها.

إن هذه الحالة من الارتباك لدى الدولة وسلطتها الحاكمة بسبب أزمة الاستيراد، جعل من كل المؤسسات التابعة لها، مؤسسات قمعية في نظر المواطن، خاصة الأجهزة الأمنية التي تقوم بالردع، وفرض القانون على مجتمع يعتقد أن هذه الدولة لا تمثله ولا تعتبر امتدادا له، وهنا أصبحت الأجهزة الأمنية في نظر المواطن أجهزة قمعية ومنبوذة، لا يتم التضامن معها إلا في حالة الخطر الداهم، أم في الحالات العادية فهو معها في صراع مستمر وبحث دائم عن كيفية اختراقها وعدم تمكينها من تطبيق القانون، هذا يحيلنا إلى أزمة شرعية السلطة الحاكمة، وعدم وجود خطوط عريضة واضحة متفق عليها بين المواطن وأجهزة الحكم، وهذا ما عبر عنه صموئيل هنتنغتون، أن دول العالم الثالث تعاني من قصور في المتحد السياسي وفي الحكم الفاعل والمهيمن الشرعي (صموئيل هنتنغتون، 1993، ص08).

2.2 المحور الثاني : الحواجز الأمنية عبر الطرقات بين فكرة حفظ الأمن ومسألة استغلال النفوذ

يقول الماوردي : "أمن عام تطمئن إليه النفوس ويسكن إليه البريء ويأنس به الضعيف فليس لخائف راحة، ولا لحاذر طمأنينة" (الماوردي، أدب الدنيا والدين، 1925، ص22)، إذن فالأمن ضرورة ملحة، وحفظه وصيانتته عبر الطرقات وظيفية أساسية، خاصة بعد انتشار حوادث المرور واستفحالها بشكل كبير، بسبب سوء الطرقات وعدم كفاءة بعض السائقين أو لامبالاتهم اتجاه قوانين المرور، وعدم الالتزام بها، ولذلك فإن نشر الحواجز الأمنية عبر الطرقات أصبح ضرورة ملحة، تعتمد عليها الدولة من أجل الحد من "إرهاب الطرقات، كما أصبح يعرف في الأوساط الإعلامية، الذي أصبح يحصد يوميا العديد من الضحايا، لكن هل تلك الحواجز التي يتم نشرها من أجل حفظ الأمن وسلامة السائقين تؤدي وظيفتها على أكمل وجه؟ وهل طبيعة علاقتها مع السائقين علاقة تعاون أم تنافر؟

إن الإجابة عن هذين السؤالين تقتضي العودة إلى تمثيلات السائقين لهذه الحواجز، خاصة أنهم مجموعة من السائقين الشباب، وأغلبهم من حاملي الشهادات ويعانون من البطالة، ولذلك فإن تصوراتهم لتلك الحواجز، سينطلق من وضعياتهم السوسيواقتصادية المرتبكة، خاصة أنهم يرون أن الدولة هي المستولة عنها، بسبب انتشار الفساد والظلم والرشوة، عبارات تكررت بشكل ملفت في

إجابات المبحوثين، حول تصوراتهم لطبيعة العلاقة التي تربطهم بتلك الحواجز (أنظر الملحق رقم 01)، رغم ذلك فإن السائقين متفقون على ضرورة وجود تلك الحواجز الأمنية عبر الطرقات، ودورها في الحد من الحوادث المرورية، وضمان الأمن المروري الذي يمكن تعريفه على أنه الأمن الذي تختص به الشرطة أو الدرك، حيث تعمل لكشف غموض جريمة وقعت أو لمنع وقوع جريمة تدبر أو تنظيم حركة المرور في الشوارع المزدهمة (أمنية حمراني، 2010، ص23).

إن فكرة تطبيق القانون وضمان سلامة السائقين، هي مهمة أساسية بالنسبة لوظيفة الحواجز الأمنية عبر الطرقات، خاصة وأن حوادث المرور أصبحت تحصد الملايين سنويا عبر العالم، إذ تشير إحدى الدراسات إلى أن 1.3 مليون قتيل هم ضحايا حوادث المرور في العالم (اللجنة الوطنية للسلامة المرورية، 2013، ص17)، إذن فالحواجز الأمنية عبر الطرقات ضرورية، لكن شرط امتثالها للقانون، وتطبيقها للقواعد القانونية على كل مستعملي الطريق دون استثناء، هذا ما يراه مستعملوا الطريق الوطني رقم 14 الرابط بين بلدية خميستي وولاية تيسمسيلت على مسافة 17 كلم، غائبا في كثير من الأحيان، حيث أن سحب الرخص، وتحرير المخالفات يطال من لا يوجد لديه معارف، هذا حسب تصريحات المبحوثين، وهنا يمكن الإشارة إلى انتشار ظاهرة خرق القانون من طرف الموكلين بتطبيقه، بل تحول بعض رجال القانون في كثير من الأحيان إلى خارجين عن القانون، وهذا قد يرجع لعدة أسباب، قد تتلخص أحيانا في تلك المقولة السائدة بين رجال الأمن من ذوي المراتب الدنيا: "من يحميني إن أردت تطبيق القانون؟" (ادريس ولد القابلة، 27 أكتوبر 2006)، الأجهزة الأمنية في ظل ملكين بالمغرب، ثم الاسترجاع من الرابط : http://casabarata.blogspot.com/2006_10_01_archive.html، أي إن رجل الأمن لا يدري من يجلس خلف مقود السيارة، ولذلك هو يتعامل بحذر مع السائقين، وكلمة زميل أو قيادة، أو اتصال هاتفي يكفي ليبدد المخالفة، ويعيد رخصة السياقة لصاحبها، وهذا ما عبر عنه جل المبحوثين، كونهم لن يترددوا في استغلال مناصبهم من أجل إبطال المخالفة، أو حتى الاتصال بأحد معارفهم، وهنا نجد رجل الأمن من جهة مطالب بتطبيق القانون، ومن جهة أخرى عليه أن يتعامل بجديّة مع هذه الوساطات التي يصادفها أثناء تأديته لمهامه !

إن مسألة الحواجز الأمنية في مخيلة المواطن الجزائري بصفة عامة، والمبحوثين بصفة خاصة، أصبحت وظيفة تحمل دلالتين، فمن جهة هي تشعره بالأمان عبر الطرقات، وهي تساعد على الحد من حوادث المرور، لكن من جهة أخرى هي غير خاضعة للقانون، وهي تؤدي في غالب الأحيان إلى تكوين نظرة عدائية اتجاه رجل الأمن، الذي هو بحاجة إلى إعادة تأهيل وتكوين، لأنه من غير المعقول مطالبة السائقين باحترام القانون من قبل موظف لا يحترمه، ربما قد يكون ذلك تحت ضغوطات معينة، أو

لأسباب شخصية، هذه الوضعية تجعلنا نعيد طرح سؤال ماركس: "من يربي المربين؟" (جان بودريار، إدغار موران، 2005، ص70).

إن هذه المعاملة السائدة في الطرقات وفي الحواجز الأمنية والتي تنتشر بشكل كثيف عبر الطريق الوطني رقم 14 حيث أنه على مسافة 17 نجد أحيانا من 04 إلى 05 حواجز، وهذا جعل أحد نواب الوالي يطرح سؤال حولها في إحدى جلسات البرلمان، مستغفرا كثرة تلك الحواجز وما تسببه من قلق للسائقين (www.ennaharonline.com/ar/mobile/algeria_news). وهذا أيضا ما يسجله مستعملوا الطريق، الذين أصبح لديهم رأي شبه عام حول تلك الحواجز التي أصبحت تستهدف جيوبهم بالدرجة الأولى، وهم يرجعون ذلك في نظرهم إلى الحكومة، التي من جهة تريد حماية المواطنين، ومن جهة أخرى تمارس عليهم الكثير من الضغوطات، وهذا ما يعتبره هيغل نوع من التناقض بين الفرد والدولة لكنه تناقض مؤقت ولا يمكن استمراره (عبد الله العروي، 2006، ص21)، إن حالة التناقض هذه جعلت كل من مستعملي الطريق خاصة من الشباب كونهم المتورطين في حوادث المرور بنسب جد مرتفعة، حيث تتراوح أعمارهم ما بين (20 - 40) (اللجنة الوطنية للسلامة المرورية، نفس المرجع، ص13)، وحتى رجال الأمن المطالبين بتحرير مخالفات مرورية، أو سحب رخص السياقة، يدخلون في نوع من الصراع والتحدي المتبادل، وهو أمر مفروض عليهم، فالشباب من جهة يرفض فكرة التقييد لحرية أو معاملته معاملة دونية، ورجل الأمن مطالب بتطبيق القانون، حتى وإن كان مع بعض الاختراقات، ولذلك أصبحت الطرق مشحونة، والكل يتربص بالكل، أنها تلك اللوثة الجينية التي أشار إليها جان بودريار والتي تجذرت في داخلنا حيث بدأ الجميع ضد الجميع (جان بودريار، إدغار موران، 2005، ص10)، حيث أصبحت الحواجز الأمنية عبر الطرقات تشتغل بين ثنائيتين، فمن جهة هي تمثل حضور ووجود الدولة وتطبيق القانون وضمان سلامة وأمن المواطنين، ومن جهة أخرى أصبحت تشكل صورة استغلال النفوذ وتطبيق القانون بنوع من الحماية على مستعملي الطريق، فأحيانا يستغلون نفوذهم في إعفاء أقرانهم أو معارفهم، وأحيانا أخرى يجدون أنفسهم تحت ضغط التراتبية الهرمية للسلطة التي يخضعون لها، وفي أحيان أخرى يستسلمون لوضعهم الاجتماعي والاقتصادي الصعب، ويستلمون مبالغ مالية مقابل إعفاء المخالفين من تحرير مخالفات ضدهم، إنها ممارسات يسجلها السائق يوميا عبر الطرقات، وهو يسعى إلى إيجاد إستراتيجية للتعامل معها وعدم الخضوع لها، وهذا يحيلنا إلى تلك العلاقة المتأزمة ما بين المواطن والدولة المستوردة، هذا التأزم الذي انسحب على كل الأجهزة التابعة أو الممثلة لها، كون المواطن يعتبرها الأذرع التي تمارس بها الدولة المغربية قمعها وسيطرتها على المواطنين، وهنا حق لنا أن نقترح سؤال إدغار موران "هل نحن نسير إلى الهاوية؟" (إدغار موران، 2012، ص155)، فمسألة حفظ الأمن عبر الطرقات والتقليل من حوادث المرور لم تعد في مخيلة المواطن

تشكل هذه الغاية النبيلة، بقدر ما أصبحت تمثل حالة من الصراع بين مواطن يشعر أنه مقموع، وأجهزة أمنية تطبق القانون مع الكثير من الاختراقات، وهذا ما سيجعل السائق يفكر في إيجاد طرق ليتهرب من هذه الحواجز، وهنا نعود إلى ما ذهب إليه كرين بورتن: "إن مجتمعنا العادي أو السوي لن يكون مجتمع خالي من التنديد بالحكومة وبالطبقة الحاكمة" (كرين بورتن، 2010، ص210)، أي أن فكرة التهرب من تلك الحواجز تعتبر نوع من التنديد، لكنه تنديد يحتاج إلى ضبط وتوجيه نحو العمل المنظم والحضاري، وفي نفس الوقت التعبير نوع من الرفض لها، ومن جهة أخرى يعبر عن حالة من التضامن ضد هذه الحواجز الأمنية بعد أن فقدت الكثير من الاحترام بسبب بعض الممارسات.

3.2. المحور الثالث : السائق الشاب وفكرة التضامن في وجه سطوة القانون

المفارقة: "إن الذكاء المستعبد يبقى حرا ويمكن أن يفكر في التمرد" (إدغار موران، 2009، ص211)، أي أن تلك الممارسات التعسفية التي أصبح يعيشها السائق عبر الطرقات، وبروز رجل الأمن أو الحاجز الأمني في شكل ممثل الدولة المستوردة، التي لا تمتلك شرعية اجتماعية كافية، وهي أيضا غير عادلة، وتمارس القمع عن طريق أذرعها الأمنية، والتي أصبحت الحواجز، والتي تعتبر مهمتها الرئيسية ضمان سلامة السائقين والحد من حوادث المرور، تشكل إحدى تجليات هذا القمع، عن طريق استغلال النفوذ والمنصب، وتطبيق القانون بكثير من المحاباة وتحول السلامة المرورية إلى أمر ثانوي، لأن المعاقبة نوع واحد فقط من السائقين والتغاضي عن الآخرين، جعل السائق بدوره يفكر في التمرد ورفض تلك الحواجز، والعمل على إفقادها فعاليتها، حيث صرح أغلب المبحوثين أنهم لا يعترفون بتلك الحواجز، رغم أن ما تحرره من مخالفات في حقهم قانوني وشرعي، خاصة تلك المتعلقة بالسرعة، والمناورات الخطيرة، وعدم الالتزام بوضع حزام الأمن داخل السيارة، لكن المشكلة حسهم تكمن في عدم إخضاعهم لنفس القانون، بل تحول تطبيق الإجراءات القانونية على السائق البسيط فقط، وعلى هذا الأساس أصبح السائقون يعتبرون أن التضامن فيما بينهم حق من أجل تحدي تلك الحواجز وإبطال فعاليتها، وهذا ما يمكن اعتباره حركة احتجاجية الهدف منها تغيير الواقع، حيث أن الحركة الاحتجاجية هي مجموع الأنشطة التي تقوم بها قوى اجتماعية من أجل تغيير الواقع، واقع أصبح ينقل كاهل المواطن (عمار علي حسن وآخرون، 2012، ص10)، ويتجلى في شكل تعسف في ممارسة القانون واستغلال النفوذ، وهنا لم يصبح أمام السائقين من حل سوى التكتل والتضامن ضد سلطة لم تعد تعكس القاعدة القانونية، بل تعيد إنتاج التفاوت وعدم التساوي أمام القانون، وهنا نقترح عنوان كتاب "الدولة وإعادة إنتاج الفقر" لشحاته الصيام، حيث يمكن القول أن الحواجز الأمنية بعقلية بعض أفرادها أصبحت تعيد إنتاج مفهوم اللادولة، وتشجع المواطنين على إعادة إحياء انتماءات ما قبل

الدولة. وهي انتماءات تقوض كل أشكال التمدن، إذ أنها تعيد المواطن إلى مرحلة ما قبل الدولة. وتجهض كل محاولات خلق مجتمع مدني راقى أي تكتل المجتمع ضد وحدانية الدولة والحزب، وهو يبشر بخيار جديد لا ينفي الدولة، ولا يعني إصلاح الحزب أو انقلاب عسكري، وإنما هو التحرك الاجتماعي (عزمي بشارة، دون سنة نشر، ص 45)، بل هو يؤدي إلى العودة للمرحلة الطبيعية حيث لا معنى للقانون، فالسائق الشاب الذي يعاني من ظروف اقتصادية صعبة وهو في نفس الوقت منسحب سياسيا، ولا يريد أي تعامل مع الدولة أو عمن ينوب عنها، حيث أثبتت إحدى الدراسات أن 70% من الشباب العربي منسحب سياسيا وهو غير قادر على إبداء رأيه في ما يتعلق بالأمور السياسية (عمار علي حسن، 2012، ص 11)، إن تكتل السائقين في وجه تلك الحواجز له عدة تجليات، حيث صرح الباحثون أنهم يقومون بإبلاغ بعضهم البعض عن وجود الحواجز الأمنية، أو حتى رادارات المراقبة، وذلك عن طريق استعمال أضواء السيارة، أو عن طريق الإشارة باليد، أو استخدام الهاتف النقال، وهم يعتبرونها طرق ذات فعالية، وهي تساهم في التقليل من تحرير مخلفات في حقهم، أو سحب رخص السياقة منهم، وهو أكبر خطر يتصد السائقين وهم يتضامنون معا من أجل الحد منه، فهم يعتبرون تلك الحواجز تعمل خارج إطار القانون، وهي بحاجة إلى دوريات مراقبة، حيث أن أفرادها أصبحوا يتفردون بالمواطن، ويخضعونه لممارسات غير قانونية، ولذلك لا بد من فرض نوع من الرقابة عليهم، وهذا ما جعل المواطن يتمرد وينتهج عدة طرق من أجل التهرب منها، وهذا بدوره يزيد من حجم حوادث المرور، حيث ننقل إلى نوع من الصراع، ومن الترصد بين الحاجز الأمني والسائق، إذ أن من بين أسباب ارتفاع حوادث المرور عدم مراقبة عمل رتباء التحقيق (كامل إبراهيم، 2014، ص 26)، وهنا يمكننا العودة إلى أزمة العلاقة بين المواطن العربي بصفة عامة والدولة الوطنية الناشئة بعد الاستقلال، وترسخ مفهوم الاغتراب، والشعور بعدم وجود تواصل أو اتفاق بين الدولة ومؤسساتها، وبين المواطن الذي تم تبشيره أثناء الثورات التحررية بنموذج مختلف تماما عن ذلك النموذج الذي أصبح يعايشه بعد الاستقلال، ولذلك هو في صدام معه ومع ترسانته القانونية، التي تصدرها الدولة في شكل مراسيم ومدونات لكنها تأخذ صفة التراث الثقافي بعد تطبيقها (إدغار موران، 2009، ص 210)، إذ أنها تصبح منتجة لنوع من ردة الفعل لدى المواطن، فإما أن يتقبلها ويسايرها، وإما أن يرفضها ويتجند ضدها، خاصة إذ شعر أنها لا تخدمه كمواطن بسيط، خاصة في مجتمع يعاني نوعا من الاغتراب مما جعله حسب الباحث الأمريكي أنتوني ديفاز يعيش حالة مم الاغتراب ذات خمسة أوجه حيث نجده يركز على الذاتية وعدم الثقة والتشاؤم والقلق والاستياء (حليم بركات، 2006، ص 36)، كما أن الباحثين يعتقدون أن دور الشرطة الحقيقي يكمن في توعية المواطن عبر الطرقات، وتشجيعه على احترام القانون، لكن ما هو حاصل على أرض الواقع أن الحواجز أصبحت أشبه بالكمان التي تستهدف إيقاع المواطن في المخالفة، خاصة

إدارات المراقبة التي يتم إخفاؤها، وتصيد السائقين من خلالها بطريقة مستفزة. حيث صرح أحد المبحوثين في هذا الشأن قائلاً: "مرة كنت نمشي 85 والردار 80 قلعولي البرمي والله ما حبو يستعرفو بي، وهذي حقرة ماشي قانون"، وهنا نعود إلى دور الشرطة المتمثل في لفت انتباه المواطنين إلى الجرائم بهدف القضاء عليها (اللجنة الوطنية للسلامة المرورية، مرجع سابق، ص 6). دور يبدو أنه غائب حسب تصريحات المبحوثين الذين يقرون بوجود وضع متعفن عبر الطرقات والحوادث، وهم يقرون أيضاً بتداخل المسؤوليات وتورط الجميع في مثل هذه الممارسات التي تدل على هشاشة التمدن والتحضّر داخل مجتمعاتنا. وهنا نجد أيضاً أن رجل الأمن والمواطن على حد سواء ضحية علاقة مأزومة بين دولة مغربنة، وبين مجتمع لم يستوعب بعد فكرة القانون، وفكرة الخضوع للدولة، إذ أن العلاقة غير الجيدة بين الجمهور والسلطة، تجعل من مهمة رجل الأمن أكثر تعقيداً، حتى وإن كانت لأغراض نبيلة (سمير إبراهيم حسن، مرجع سابق، ص 331)، وهذا ما أصبحنا نعيشه اليوم، بسبب انتشار الفساد، وعدم وجود قوانين تحمي حتى أفراد الأمن، إذ أن معظمهم يتجه للقيام بتلك التصرفات تحت عدة ضغوطات، في غياب الحماية اللازمة له، رغم كل الشعارات التي يتم رفعها من أجل إصلاح جهاز الأمن وتعزيز حقوق الإنسان، لكنها تبقى مجرد شعارات الهدف منها الاستهلاك الإعلامي والسياسي، وإعطاء واجهة حول المنظومة القانونية في الجزائر، لكن الواقع خلاف ذلك، حيث يرى بارتران بادي أن هناك فوارق متزايدة بين طموح الدولة الظاهرة، وبين فعليتها الحقيقية (بارتران بادي، مرجع سابق، ص 286).

إن حالة التضامن بين السائقين في وجه تطبيق القانون، تشير إلى تكون نوع من الوعي لدى المواطن العربي بصفة عامة، حتى إن كان وعي في غير محله إن صح القول، لأن الحواجز الأمنية عبر الطرقات تبقى ذات أهمية بالغة، وتبقى تلك الممارسات معزولة ولا يمكن تعميمها، أو تحويلها إلى ذريعة للتهرب من القانون، خاصة أن الانفلات عبر الطرق، وعدم احترام تلك الحواجز، والإبلاغ عنها سيؤدي حتماً إلى انتشار الجريمة والحوادث المرورية، ومساعدة الكثير من المنحرفين على الإفلات من القانون، لكن رغم ذلك يمكن القول أنها حالة من الوعي المشترك، وهي ذات أبعاد تتجاوز التهرب من مخالفة مرورية، بل هي دليل على بداية تشكل جهة اجتماعية ضد الفساد، وهذا ما أشار إليه عزمي بشارة حيث يرى أن المواطن العربي وفي العقدين الأخيرين وبفضل وجود الفضاءات المفتوحة تشكل ليده وعي مشترك يرفض الفساد والتزاحم بين رجال الحكم والأعمال (عزمي بشارة وآخرون، 2012، ص 02)، إن هذا الوعي بحاجة إلى توجيه وإرشاد، نحو بروز مجتمع مدني قوي وفاعل قادر على ترسيخ روح المواطنة، لأن عدم التكفل بهذا الوعي يمكن أن يقودنا إلى ممارسات مشوهة كتلك العلاقة المرتبكة بين رجل الأمن والمواطن بصفة عامة، ورجل الأمن عبر الحواجز الأمنية، والسائق والتي تبدوا علاقة مأزومة

وبحاجة إلى تصحيح، لأن المواطنين عليهم التضامن والتعاون على إبطال أشكال الفساد، وليس التعاون ضد القانون.

خاتمة:

إن تمثيلات السائقين الشباب للحواجز الأمنية عبر الطرقات وأشكال الممارسات التي يلجئون إليها للإفلات من قبضة الحواجز الأمنية عبر الطرقات، تفيديا للمخالفات التي قد تحرر لهم عند أي خطأ أو مخالفة أو تجاوز، هي سلوكيات وممارسات تعبر عن واقع اجتماعي يعيشه المجتمع الجزائري، حيث يتعامل مع المواطنين العاديين فيما يتعلق بالتجاوزات أو المخالفات المرورية بشكل صارم خلال الحواجز الأمنية، بينما يتعامل مع باقي الأجهزة الأمنية أو الإطارات السامية بشكل سلس ومتساهل وفي كثير من الأحيان تحت ما يسمى بـ "زميل"، وهذا يعكس تقسيما ثنائيا بين المواطن العادي/المواطن الزميل، هذا الأخير الذي تمنحه زمالته في نفس الأسلاك الأمنية، ميزات وفوائد وتسهيلات لا تمنح للمواطن العادي، الأمر الذي أنتج بعض الممارسات التي تعتبر كرد فعل من قبل السائقين للتضامن فيما بينهم كشكل من الأشكال الموازية لما يعرف بالزميل، أي ذلك السائق المواطن العادي الذي يتشارك معه نفس الطرق ويعاني من ذلك العنف الرمزي الممارس عليه، من خلال التعسف في استخدام القانون أو تشخيصه ليمس فئات معينة دون غيرها.

قائمة المصادر والمراجع :

- أبو الحسن علي بن محمد بن حبيب البصري الماوردي(1925)، أدب الدنيا والدين، المطبعة الأميرية، القاهرة.
- أمينة حمراي(2010)، الإعلام الأمني في الجزائر ودور العلاقات العامة في تطويره الأمن المروري نموذجا، رسالة ماجستير، قسم الإعلام والاتصال، تخصص علاقات عامة، جامعة الحاج لخضر باتنة، الجزائر.
- 3 إدغار موران(2009)، النهج إنسانية البشرية، ط1، ترجمة هاني صبحي، هيئة أبو ظبي للثقافة والتراث، الإمارات.
- إدغار موران(2012)، هل نسير إلى الهاوية؟، ترجمة عبد الرحيم حزل، إفريقيا الشرق، المغرب.

- بارتران بادي(2017)، الدولة المستوردة تغريب النظام السياسي، ط1، ترجمة لطيف فرج، مدارات للأبحاث والنشر، مصر.
- حليم، بركات(2006)، الإغتراب في الثقافة العربية (مناهات الإنسان بين الحلم والواقع) ، ط1، مركز دراسات الوحدة العربية، لبنان.
- 7جان بوداريار، إدغار موران(2005)، عنف العالم، ط1، ترجمة عزيز دوما، دار الحوار للنشر والتوزيع، سوريا.
- سمير إبراهيم حسن(2014)، الصورة النمطية للأجهزة الأمنية في وعي المواطن العربي، مجلة دمشق، المجلد 30، العددان 03-04.
- 9صموئيل هنتنغتون(1993)، النظام السياسي لمجتمعات متغيرة، ط1، ترجمة سمير فلو عبد، دار الساق، لبنان.
- عبد الله العروي(2006)، مفهوم الدولة، ط8، المركز الثقافي العربي، المغرب.
- عزمي بشارة(2012)، المجتمع المدني دراسة نقدية، ط6، مركز دراسات الوحدة العربية، لبنان.
- عزمي بشارة وآخرون(2012)، الثورات والاصلاح والتحول الديمقراطي في الوطن العربي من خلال الثورة التونسية، مركز الأبحاث ودراسة السياسات، الدوحة.
- عمار علي حسن وآخرون(2012)، الحركات الاحتجاجية الشبابية في الوطن العربي الأثار و الأفاق، ط1، مؤسسة الانتشار العربي، لبنان.
- كامل إبراهيم(2014)، واقع نظم معلومات السلامة المرورية في لبنان وآفاق تطويره، رسالة ماستر إدارة السلامة المرورية، جامعة القديس يوسف، لبنان.
- كرين برتون(2010)، دراسات تحليلية للثورات، ترجمة عبد العزيز فهي، مطبوعات الهيئة العامة لقصور الثقافة،
- هيثم غالب الناهي(2016)، الدولة وخفايا إخفاق مأسستها في المنطقة العربية، ط1، مركز دراسات الوحدة العربية، لبنان.

اللجنة الوطنية للسلامة المرورية (2013)، الإستراتيجية الوطنية للسلامة المرورية 2022/2013، قطر.

إدريس ولد قابلية، الأجهزة الأمنية في المغرب
(<http://www.diwanlarab.com/spip.php?article4504>)

www.ennaharonline.com/ar/mobile/algeria_news

www.kotobarabia.com

الملاحق :

الملحق رقم 01 :

المجموع	معاكسة القانون		الرجلة		المعرفة (المحسوبية)		الحقرة (الظلم)		الرشوة		الرقم	
	ت	ن. م %	ت	ن. م %	ت	ن. م %	ت	ن. م %	النسبة المتكرار المنوية	النسبة المتكرار المنوية		
100	40	10	04	27.5	11	25	10	20	08	17.5	07	01
100	34	14.70	05	35.29	12	26.47	09	8.82	03	14.70	05	02
100	37	10.81	04	24.32	09	35.13	13	5.40	02	24.32	09	03
100	31	25.08	08	06.45	02	16.12	05	22.58	07	29.03	09	04
100	32	25	08	25	08	09.37	03	18.75	06	21.87	07	05
100	36	02.77	01	05.55	02	33.33	12	30.55	11	27.77	10	06
100	30	00	00	10	03	46.66	14	16.66	05	26.66	08	07
100	38	13.15	05	15.78	06	44.73	17	02.63	01	23.68	09	08
100	30	03.33	01	00	00	13.33	04	46.66	14	36.66	11	09

100	32	46.87	15	31.25	10	18.75	06	00	00	3.12	01	10
100	54	14.81	08	16.66	09	18.51	10	22.22	12	27.77	15	11
100	25	00	00	16	11	36	09	08	02	40	10	12
100	43	20.93	09	23.25	03	25.58	11	13.95	06	16.27	07	13
100	42	11.90	05	28.57	16	07.14	03	28.57	12	23.80	10	14
100	49	00	00	10.20	15	32.65	16	16.32	08	40.81	20	15
100	52	01.92	01	17.30	08	28.84	15	21.15	11	30.76	16	16
100	31	09.67	03	12.90	09	25.80	08	16.12	05	35.48	11	17
100	45	20	09	20	07	20	09	33.33	15	6.66	03	18
100	49	12.24	06	20.40	10	14.28	07	24.48	12	28.57	14	19
100	43	00	00	06.97	03	25.58	11	32.55	14	34.88	15	20
100 %	77 3	11.90	92	17.85	138	24.83	19 2	19.9 2	15 4	25.48	197	مج

الملحق رقم 02 :

الرقم	السن	المستوى	المهنة
01	30	جامعي	بطل
02	38	متوسط	بطل
03	27	جامعي	أعمال حرة
04	31	جامعي	موظف
05	32	جامعي	بطل
06	24	ثانوي	أعمال حرة

بطل	جامعي	28	07
تاجر	ثانوي	36	08
موظف ضمن عقود ما قبل التشغيل	جامعي	32	09
بيطري	جامعي	40	10
موظف	جامعي	32	11
بطل	جامعي	28	12
طالب	جامعي	23	13
بطل	جامعي	31	14
إطار في بنك	جامعي	32	15
طالب	جامعي	19	16
بطل	جامعي	22	17
عامل يومي	جامعي	26	18
تاجر	ثانوي	27	19
تاجر	جامعي	30	20