

القطاع ولا المشاركة، بالإضافة إلى أننا اشتغلنا أرسلنا حوالي 83 مراسلة استشارية لجميع الهيئات والخبراء وأيضا النقابات التي هي تشتغل على المجال ديال المدونة، وجاتنا حوالي 60 إجابة، بمعنى كان هناك العديد من التعديلات التي جات في هذا الأساس.

هاذ المقاربة التشاركية التي مكنتنا بالفعل لما عرضنا هاذ المشروع على مجلس النواب أننا ندخلو عليه حوالي 30 تعديل، وأيضا مجلس المستشارين، السادة المستشارين والسيدات المستشارات، بالفعل نقحوا هذا النص بإضافة العديد من التعديلات، التي قبلت، واللي، الحمد لله، أعطت الموافقة بالإجماع على هذا النص في اللجنة.

اليوم، النص المقترح بين أيديكم إذا كان يهدف أساسا إلى المجالات ديال السلامة الطرقية وضبطها، لكن أيضا جاب واحد المجموعة ديال الإضافات التي يمكن نعتبرها نوعية، واللي كانت طلبات ديال الهيئات النقابية وأيضا الهيئات المهنية التي تشتغل في هذا المجال، سواء تعلق الأمر أساسا بالمراقبة التقنية، التي تدخلت فيها عديد من التعديلات واللي كانت محط إجماع أيضا، باعتبار أنها ترفع من مستوى الأداء ديال المجال ديال المراقبة التقنية، ولكن أيضا تسمح بأن يكون عندنا مراقبة تقنية بمواصفات علمية على صعيد التكنولوجيات المعتمدة، ولكن أيضا على صعيد كل ما هو مرتبط بالمجال ديال المراقبة.

المجال الثاني أيضا الذي هو مرتبط بالوثيقة التي هي الوثيقة ديال رخصة السياقة واللي كانت عندنا فيها العديد من الإشكالات مطروحة من طرف المهنيين، واللي استجبنا أيضا فيها للعديد من هاذ التطوعات ومن هاذ المطالب، واللي كانت أساسا مرتبطة بكيفية الحصول على هاذ الرخصة "D" أساسا، ذلك 4 سنوات و لت فقط سنتين، وحاولنا أيضا على أننا نجيبو العديد من التعديلات التي قبلناها أيضا، التي هي مرتبطة بالمدارس ديال السياقة في الطريقة ديال التكوين، في الطريقة ديال التعليم، ولكن أيضا في السيرورة ديال الممارسة ديال تعليم السياقة، وهاذي أيضا من الإيجابيات ديال المشروع الذي بين أيديكم.

اشتغلنا أيضا على المجال الذي كان فيه شوية ديال العقوبات والزجر، واللي كانوا المهنيين أيضا تطلبوا بالتخفيف من بعض العقوبات التي كانوا تيشوفوا، خاصة العقوبات المرتبطة بالمحجز، التي كانت فيه بعض القانون 52.05 كانت فيه، يمكن نقول فيه بعض التجاوزات ولا الاجتهادات التي لم تكن موفقة.

فاليوم استطعنا على أننا نعلنو هاذ الاحتجاج في المحجز ديال العرية، من خلال إدخال العديد من الإجراءات التي هي تعديلية.

أيضا فيما يتعلق بالغرامات التصالحية الجزافية، حاولنا على أننا المواطن ولا المواطنة التي تقوم بواحد المخالفة على أننا نتيسرو معه إذا هو تيسر معه في طريقة الأداء وحاول على أنه يؤدي خلال 24 ساعة التي تلي المخالفة، فكانت هناك تخفيضات ليست مرتبطة بالمبلغ ولكن مرتبطة بالطريقة وكيفية

محضر الجلسة التاسعة والأربعين

التاريخ: الثلاثاء 17 شعبان 1437هـ (24 ماي 2016م).

الرئاسة: المستشار السيد حميد كوسكوس، الخليفة الثالث لرئيس المجلس.

التوقيت: عشر دقائق، ابتداء من الساعة السادسة والدقيقة الثامنة والخمسين مساء.

جدول الأعمال: الدراسة والتصويت على مشروع قانون رقم 116.14 يقضي بتغيير وتتميم القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق، الصادر بتنفيذه الظهير الشريف رقم 1.10.07، بتاريخ 26 من صفر 1431 الموافق ل 11 فبراير 2010.

المستشار السيد حميد كوسكوس، رئيس الجلسة:

بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين.

الآن سوف نبدأ في الجلسة التشريعية.

السادة الوزراء،

السادة المستشارون،

يخص المجلس هذه الجلسة للدراسة والتصويت على مشروع قانون رقم 116.14 يقضي بتغيير وتتميم القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق، الصادر بتنفيذه الظهير الشريف رقم 1.10.07، بتاريخ 26 من صفر 1431 الموافق ل 11 فبراير 2010، المجال على مجلس المستشارين من مجلس النواب.

في البداية، الكلمة للحكومة لتقديم المشروع، تفضل السيد الوزير.

السيد محمد نجيب بوليف، الوزير المنتدب لدى وزير التجهيز والنقل

واللوجيستيك المكلف بالنقل:

شكرا السيد الرئيس.

بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين وعلى آله وصحبه وسلم تسليما كثيرا إلى يوم الدين.

يسعدني، السيد الرئيس، السادة المستشارين، السيدات المستشارات المحترمين، أن أعرض في خلاصة مشروع القانون 116.14 الذي يتم ويغير المدونة ديال السير الحالية 52.05.

لا شك أن الأهداف الرئيسية، كما تم تداولها في اللجنة الموقرة لمجلس المستشارين، الأهداف الرئيسية هو المجال ديال السلامة الطرقية، واللي بالفعل حاولنا من خلال الاستقراء، أولا، ديال المدونة خلال هذه التجربة ديال 5 سنوات ونصف أننا نخرجو بالعديد من الخلاصات.

الطريقة ديال الاشتغال في تقديم هذا المشروع كانت طريقة تشاركية، بحيث أنه تم عقد أكثر من 25 لقاء مع المؤسسات العاملة معنا في هذا

لتقديم تقرير اللجنة حول المشروع.

السيد المقرر.. وزع؟ شكرا.

الآن نفتح باب المناقشة، فلنم الاختيار إلى كان تم الاتفاق بطبيعة الحال أثناء ندوة الرؤساء حول الحصص الزمنية المخصصة لكل فريق محترم، إلى كان هناك من يرغب في التدخل بالنسبة للسادة الرؤساء أو الممثلين ديال الفرق المحترمين، لهم كامل الحرية إلى كانوا بغاوا يديروا مداخلات شفوية أو إلى كانت هناك مداخلات مكتوبة.

الفريق الاستقلالي.. شكرا.

فريق الأصالة والمعاصرة؛

فريق العدالة والتنمية، بالنسبة للفريق كاملين؛

الفريق الحركي؛

فريق التجمع الوطني للأحرار؛

فريق الاتحاد العام لمقاومات المغرب؛

الفريق الاشتراكي؛

فريق الاتحاد المغربي للشغل؛

الفريق الدستوري الديمقراطي؛

مجموعة الكونغرس الديمقراطية للشغل؛

ومجموعة العمل التقدمي.

اجمع لنا هاذ المداخلات، الله يخليك.

شكرا.

ننتقل الآن للتصويت على مواد المشروع، كين هناك خمس مواد.

المادة الأولى وتتضمن 71 مادة:

الموافقون: بالإجماع؛

المعارضون: لا أحد بطبيعة الحال؛

المتنعون: لا أحد.

المادة الثانية وتتضمن 14 مادة:

الموافقون: بالإجماع؛

المعارضون: لا أحد؛

المتنعون: لا أحد.

المادة الثالثة وتتضمن 11 مادة:

الموافقون: بالإجماع؛

المعارضون: لا أحد؛

المتنعون: لا أحد.

المادة الرابعة:

الموافقون: بالإجماع؛

المعارضون: لا أحد؛

المتنعون: لا أحد.

وسرعة الأداء، وهذا أيضا كان من بين بعض المطالب والتي حاولنا أننا نستاجبو فيه دون ما نخفضو من النسبة أو من المبالغ ديال الغرامات، لأنه التخفيض منها كان ربما يعطي إشارات سلبية على أنه الإدارة تتساهل مع مرتكبي المخالفات.

أيضا ما هو مرتبط بالدراجات والدراجات النارية أساسا، هاذ الشي ديال (les triporteurs) وأيضا 4 ديال العجلات وغيرها، اليوم كين أنشأنا ولا أدخلنا واحد الرخصة جديدة اللي عندهم أكثر من 50 متر مكعب، اليوم كين رخصة ديال التعليم اللي هي جديدة خاصة يتوفروا عليها أساسا (les triporteurs) والتي 4 ديال العجلات وأساسا اللي عندو أكثر من 50 والتي أكثر من 50 اليوم اللي عندو البيومي عندو الرخصة "أ" ولي ضروري خاصو يكون عندو الرخصة "ب" باش يسوق هاذ العربات اللي هي اليوم عندها أكثر من 50، والتي عندو أقل من 50 درنا لو هاذ الرخصة اللي هي فقط فيها ذاك الشق النظري، لأنه خاصو يعرف أشنو هي العلامة ديال قف إلى آخره، وهذا أيضا من الإضافات اللي نتعتبروها إيجابية.

أيضا حاولنا نخصو هاذ الشي ديال المراقبة وديال الشواهد الطبية وذاك الشي ديال 21 يوم رفعناه ل 30 يوم، أيضا إلى كين 30 يوم ولت إلزامية باش يكون فحص طبي مضاد، لأنه نتعرفوا أن هاذ المجال كان أيضا عرضة لبعض الحروقات والتجاوزات الميدانية، والتي حاولنا أيضا نضبوطه، بالإضافة أيضا إلى أحد المقترحات - اللي بيدو لي جد صائب - اللي قدموه الإخوة المستشارين والتي قبلتو الحكومة، وهو أنه ذيك اللجنة التقنية ديال البحث اليوم رفعنا المستوى ديالها إلى مستوى مرصد، اللي غيبدا يقوم بالبحث الإداري والتقني بكل ما هو حوادث جسمانية، إما كانت مميتة أو جسمانية، وهذا أيضا من الإضافات اللي نتعتبروها، الحمد لله، إضافات نوعية.

بالإضافة إلى العديد من الإجراءات اللي هي مرتبطة بالشبكات ديال المراقبة التقنية وأيضا بالإحداث ديال المراكز والشبكات ديال المراقبة وأيضا بمؤسسات تعليم السياقة، وهذا نتصورو أنه النص اليوم الذي أمامكم والتي تقبلت فيه العديد من التعديلات في اللجنة ديال مجلس المستشارين، نتصورو على أنه الإجماع اللي حظي به في اللجنة أعطاه إضافة نوعية، وتونه من هاذ المنبر بالجو الأخوي - يمكن نسميه أخوي - اللي كان في اللجنة والتي، الحمد لله، كان التوافق على عديد من المقترحات اللي تفضلوا بها السيدات والسادة المستشارين المحترمين.

شكرا السيد الرئيس.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد الوزير.

الكلمة الآن لمقرر لجنة الداخلية والجماعات الترابية والبنيات الأساسية

الولاية السابقة، التي تروم ترسيخ قيم مجتمعية أصيلة للمواطنة والتعايش والسلم الاجتماعي ضمن إطار قانوني عصري يضمن حق الأفراد والجماعات في الحياة وسلامة تنقلهم.

السيد الرئيس المحترم،

السيدات والسادة الوزراء المحترمون،

السيدات والسادة المستشارون المحترمون،

إن هذا النص الذي نحن بصدد مناقشته يعد رافعة أساسية وضرورية لمواكبة الإصلاحات الجوهرية لقطاع النقل الطرقي والسلامة الطرقية، خصوصا وأنها وفرت الظروف الملائمة لإحداث نظام للسياسة المهنية وتنظيم أوقات السياقة والراحة وتكريس مفهوم المسؤولية المشتركة بالقطاع وتشديد العقوبات في حالة المخالفات المرتبطة بالزيادة في الحمولة وتجاوز عدد الركاب المسموح به.

السيد الرئيس المحترم،

السيدات والسادة الوزراء المحترمون،

السيدات والسادة المستشارون المحترمون،

لا يخفى عليكم الدور المهم والأساسي في كون تعليم السياقة، قد يلعب دورا إيجابيا وسلبيا في نفس الوقت على السلامة الطرقية، وعليه ندعو إلى تأهيل هذا القطاع، وذلك عبر دفتر تحملات واضح لفتح واستغلال مؤسسة تعليم السياقة واعتماد مؤسسات عصرية للتعليم.

السيد الرئيس المحترم،

السيدات والسادة الوزراء المحترمون،

السيدات والسادة المستشارون المحترمون،

إنه إلى جانب هذه المعطيات الإيجابية المتضمنة في هذا المشروع قانون، لابد من إبداء بعض الملاحظات التي عنت لنا أثناء المناقشة وهي:

بلادنا لازالت تعاني تقصا فيما يخص التشوير الأفقي والعمودي في العديد من المحاور الطرقية؛

المطالبة بتجديد حظيرة الحافلات وسيارات الأجرة لتحسين النقل العمومي؛

الدعوة إلى انخراط الجهات المنتخبة بربط علاقة تكاملية مع الوزارة الوصية في مجال التشوير ووضع الرادارات وصيانة الطرق؛

العمل على ضرورة تقنين وتنظيم جميع أشكال وأصناف النقل.

السيد الرئيس المحترم،

السيدات والسادة الوزراء المحترمون،

السيدات والسادة المستشارون المحترمون،

انطلاقا من الإيجابيات التي جاءت متضمنة في هذا النص، فإننا سنصوت بالإيجاب.

وأخيرا المادة الخامسة:

الموافقون: بالإجماع؛

المعارضون: لا أحد؛

المتنعون: لا أحد.

الآن سوف أعرض مشروع القانون برمته للتصويت:

الموافقون: بالإجماع؛

المعارضون: لا أحد؛

المتنعون: لا أحد.

إذن، وافق مجلس المستشارين على مشروع قانون رقم 116.14 يقضي بتغيير وتتميم القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق، الصادر بتنفيذه الظهير الشريف رقم 1.10.07، بتاريخ 26 من صفر 1431، الموافق لـ 11 فبراير 2010.

شكرا على مساهمتكم.

ورفعت الجلسة.

الملحق: المداخلات المكتوبة المسلمة للرئاسة:

1-مداخلة الفريق الاستقلالي للوحدة والتعادلية:

بسم الله الرحمن الرحيم.

السيد الرئيس المحترم،

السيدات والسادة الوزراء المحترمون،

السيدات والسادة المستشارون المحترمون،

يسعدني أن أتناول الكلمة باسم الفريق الاستقلالي للمساهمة إلى جانب إخواني أعضاء المجلس المحترمين لمناقشة مشروع قانون رقم 116.14 يقضي بتغيير وتتميم القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق. هذا القانون الذي جاء ليعالج ما أبانت عنه الممارسة من نقص وخلل يتطلب المراجعة، وهذا ما قام به أعضاء اللجنة ومن ضمنهم أعضاء الفريق من تصحيح بغرض تقديم حلول أكثر واقعية ونجاعة لحل إشكالية السلامة الطرقية بالمغرب.

كما أن هذا المشروع سيشكل - لا محالة - لبنة وإطارا قانونيا مرجعيا لإصلاح وتجويد الترسنة التشريعية وتحديد المقتضيات القانونية لمواجهة ومجابهة آفة حوادث السير.

كما أنه يعتبر قانون طموحا يترجم الإرادة الجماعية لكافة الفاعلين والمتدخلين ومكونات المجتمع المدني من أجل توفير الشروط الضرورية للمحافظة على أرواح المواطنين عند استعمالهم للطريق العمومية، كما يعد مبادرة وطنية حقيقية ودعامة أساسية للإستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية، التي سبق للفريق الحكومي الاستقلالي أن أرسى دعائمها في

2-مداخلة فريق الأصالة والمعاصرة:**السيد الرئيس،**

يشرفني أن أتدخل باسم فريق الأصالة والمعاصرة لمناقشة مضامين مشروع قانون رقم 116.14 بتغيير وتتميم القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق.

وأعنتم هذه المناسبة لأوضح موقف فريقنا من أهم مستجدات مشروع قانون المعروض على أنظارنا اليوم ومن مسألة أساسية تتعلق بتعاطي الحكومة السليبي مع التعديلات المقدمة من قبل فرق المعارضة بشأن مضامين مشروع قانون المتعلق بمدونة السير على الطرق، لنضع الحكومة أمام مسؤوليتها السياسية والاجتماعية .

إننا، ومن موقع المعارضة، نثير باستغراب كبير ما باتت تعرفه مجموعة من مشاريع القوانين الحالية على مجلس المستشارين ومن طبيعة السلوك الذي يجب أن تتفاعل به الحكومة مع المبادرات التشريعية لمثلي الأمة بمختلف انتماءاتهم السياسية أو النقابية.

مع الأسف، الحكومة لازالت غير قادرة على استيعاب علاقات التفاعل والتكامل الواجبة بين السلطين التنفيذية والتشريعية ومفهوم الديمقراطية التشاركية، وهو ما يسيء بشكل أو بآخر إلى مسارنا الديمقراطي.

السيد الرئيس،

يندرج هذا المشروع في إطار تعزيز الآليات القانونية للتقليص من نسب حوادث السير عبر تعديل وتتميم بعض مواد مدونة السير على الطرق، التي أبانت عن إشكالات بنيوية وقصور واضح بعد مرور خمس سنوات من دخولها حيز التنفيذ، تعديلات لامست جوانب متعلقة، سواء بتأهيل قطاع تعليم السياقة المهنية ورخص السياقة أو تحسين المراقبة الطرقية وغيرها من المواد التي اقتضت الضرورة إدخال تعديلات عليها .

فعلى الرغم من النتائج الإيجابية التي حققتها الإستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية بتراجع عدد قتلى حوادث السير سنة 2014، إلا أنه للأسف سجلت سنة 2015 مجددا ارتفاعا في عدد قتلى الطرق بشكل تواصل أيضا في الأشهر الثلاثة الأولى من سنة 2016، خاصة خارج المجال الحضري الذي عرف ارتفاعا غير مسبوق في عدد الحوادث وخطورتها، وهو ما يحتم المزيد من العمل لتحقيق أهداف الإستراتيجية التي صادقت عليها مختلف القطاعات والهيئات المعنية.

السيد الرئيس،

إن كل استثمار للمجهودات والطاقات المبذولة في مجال السلامة الطرقية لمختلف الفاعلين المتدخلين في المجال وتكثيف العمليات الرامية إلى تأطير مستعملي الطرق من خلال تقوية الشراكة والتنسيق مع مختلف المنظمات والجمعيات العاملة في مجال السلامة الطرقية، سواء على الصعيد المركزي أو الجهوي أو المحلي، وتعزيز آليات التواصل مع مكونات المجتمع المدني لحثها على تقوية دورها في التوعية بمخاطر حوادث السير وتخفيف أطر ومنشطي

المنظمات والجمعيات من أجل دمج التربية على السلامة الطرقية في العمليات التواصلية والأنشطة التربوية بالأماكن العمومية وفتح المجال أمام مكونات المجتمع المدني لتبني مشاريع هادفة وطموحة في مجال الوقاية والسلامة الطرقية، لتحسين أدائها وتطوير قدراتها على تأطير مستعملي الطرق، أقول إن كل استثمار في هذه الآليات لا يمكنه إلا أن يساهم في تعزيز آليات مواجهة ارتفاع ظاهرة حوادث السير.

وختاما، نأمل أن يساهم المشروع المعروض على أنظارنا في الإجابة عن مختلف الإشكالات التي تطرحها مدونة السير على مستوى التطبيق العملي وأن تكون له نتائج ملموسة في التغيير من سلوكيات مستعملي الطرق وفي الحد من نسب حوادث السير.

وانسجما مع الموقف المعبر عنه داخل اللجنة، نصوت على مشروع قانون رقم 116.14 بتغيير وتتميم القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق بالإيجاب.

3-مداخلة فريق العدالة والتنمية:**بسم الله الرحمن الرحيم.****شكرا السيد الرئيس.****السادة الوزراء،****السيدات والسادة المستشارون المحترمون،**

مرت 5 سنوات على دخول مدونة السير إلى حيز التطبيق، مع ما وأكبها من ملاحظات وآمال في التطوير والحد من استمرار الحوادث الدامية التي بصمت مخيلة المغاربة وأسالت كثيرا من الحبر، وشكلت مادة دسمة للنقاش العمومي.

السيد الرئيس،

في مثل هذه المناسبة سنة 2010 قدمت مجموعة الاتحاد الوطني للشغل بالمغرب مجموعة من التعديلات على هذا المشروع، وبعد 5 سنوات من خروج هذه المدونة حيز التطبيق أبانت التجربة على أهمية هذه التعديلات، والتي رأت النور في هذا المشروع، سواء من خلال مقترح الحكومة أو من خلال مجموعة من التعديلات التي أتت بها فرق الأغلبية.

السيد الوزير،

اليوم، تشكل محطة تغيير وتتميم هذه المدونة فرصة سانحة لتجاوز بعض النقائص واستكمال التأطير القانوني لهذا المرفق الحيوي لكافة المغاربة، وقد استفادت الفرق النيابية من هذه الفرصة لتطوير المنظومة القانونية في اتجاه عقننة استعمال الفضاء الطرقي والحد من ضحايا حوادث السير.

وهكذا ومن أجل تحسين هذا المشروع، تفاعلنا مع مختلف مقتضياته بمجموعة من التعديلات، التي توخت تسهيل المساطر ومراجعة العقوبات وإعادة النظر في بعض المخالفات وإدخال بعض المستجدات من أجل حماية المهنيين، خاصة على مستوى التقنيات التكنولوجية الحديثة وتطوير المراقبة

السياسة واعتماد المعالجة الإلكترونية لمحاضر المخالفات وإمكانية التوقيع الإلكتروني لهذه المحاضر، مما سيطور من أداء أجهزة المراقبة.

وفي نفس السياق، فإننا نوه بالجهود التي أنصبت حول تعديل بعض المقتضيات التي تهم مجال العقوبات والمخالفات، من خلال إلغاء عقوبة الإيداع بالمحجز لمدة 24 ساعة حالة ارتكاب مخالفة التوقف غير القانوني أو الخطير وجعلها مرتبطة بإنهاء المخالفة مع أداء الغرامة، وكذا إلغاء عقوبة الإيداع بالمحجز لمدة 10 أيام في حالة ارتكاب مخالفة عدم الخضوع للمراقبة التقنية والسماح بإنهاء المخالفة عن طريق إجراء الفحص التقني وأداء الغرامة، وكذا مراجعة بعض المبالغ المتعلقة بالغرامات التصالحية والجزافية حسب آجال الأداء، هذا إضافة إلى التنصيص على بعض المخالفات المتعلقة باستعمال جهاز قياس السرعة وزمن السياقة بالنسبة لمركبات نقل البضائع والنقل الجماعي للأشخاص.

ومناسبة مناقشتنا لهذا المشروع، فإننا ندعو إلى تكثيف الجهود في إطار الشراكة مع الفاعلين في هذا الميدان لتدارك الخصاص على مستوى برامج تهيئة السلامة الطرقية لمعالجة النقاط السوداء والتشوير الأفقي والعمودي في العديد من المحاور الطرقية وبناء الجدران الواقية والمسالك الخاصة بالدراجات وتجديد حظيرة الحافلات وسيارات الأجرة وصيانة الطرق بشكل منتظم والعمل على توفير الوسائل البشرية والمادية واللوجستية الضرورية من أجل تدعيم وتعزيز السلامة الطرقية، على اعتبار أن الإصلاح القانوني وتوفير الترسنة القانونية غير كاف إذا لم تواكبه هذه الإصلاحات الموازية، والتي نعتبرها أيضا ضرورية، كما نتطلع إلى تعزيز التربية على السلامة الطرقية، سواء في برامج منظومة التربية والتعليم أو عبر مختلف وسائل الإعلام، على اعتبار أن أي قانون مهما كانت جودة أحكامه فهو سيظل محدود الفعالية ما لم تصاحبه إرادة في التطبيق وما لم يتم تربيته واستيعابه من طرف المعنيين المباشرين.

السيد الرئيس،

وانطلاقا من هذه المقتضيات المهمة التي جاء بها هذا المشروع الذي ناقشه اليوم، والتي أشرنا إلى بعضها، وهي الأهم في نظرنا، فإننا سنصوت عليه بالإيجاب. وشكرا.

5-مداخلة فريق الاتحاد العام لمقاولات المغرب:

السيد الرئيس المحترم،

السادة الوزراء المحترمين،

السيدات والسادة المستشارون المحترمين،

يشرفني أن أتدخل باسم فريق الاتحاد العام لمقاولات المغرب للتدخل بمناسبة مناقشة مشروع قانون رقم 116.14 يقضي بتغيير وتتميم القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق.

التقنية.

وقد اعتبرنا أن المناقشة البناءة والتعديلات التي تم التوافق حولها ستساعد على تجويد النص الأصلي الذي قد يحتاج إلى محطات قادمة لتعديلات وتكميلات، قد يشهدها مستقبلا القطاع، بهدف تحسين جميع مؤشرات السلامة الطرقية وراحة مستعملي الطريق. والذي نرجوه هو انخراط جميع الفاعلين، وخصوصا أعوان المراقبة بجميع أصنافهم والسائقين المهنيين وجميع مستعملي الطريق لتنزيل مقتضيات هذا القانون بروح المواطنة ونكران الذات والحكمة والفعالية والنجاعة الضرورية لرفع تحدي السلامة الطرقية ببلادنا.

وشكرا السيد الرئيس.

4-مداخلة الفريق الحركي:

بسم الله الرحمن الرحيم.

السيد الرئيس المحترم،

السيدات والسادة الوزراء المحترمين،

السيدات والسادة المستشارون المحترمين،

يشرفني أن أتدخل باسم الفريق الحركي لمناقشة مشروع قانون رقم 116.14 بتغيير وتتميم القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق. وفي البداية، فإننا نسجل بإيجاب أهمية هذا المشروع، الذي يكتسي أهمية بالغة من حيث تعزيز الآليات القانونية لمواجهة ظاهرة حوادث السير من خلال تعديل وتتميم بعض مواد مدونة السير على الطرق، والتي دخلت مقتضياتها حيز التنفيذ في فاتح أكتوبر 2010، وذلك بعد تحليل نقدي وتقييم مختلف مواد مدونة السير على الطرق للوقوف على مدى نجاعة الإصلاحات التي جاءت بها وملاءمتها مع ما أبانت عنه الممارسة من نقص أو خلل يستوجب التصحيح والإصلاح.

وفي هذا الإطار فإننا نوه بجميع الجهود التي تم بذلها لتجويد نص هذا المشروع من الناحية التشكيلية والمضمون، سواء من طرف الحكومة أو من طرف الفرق والمجموعات النيابية، والتي ساهمت بدورها بمجهود جبار من خلال تقديم تعديلات مهمة على هذا الأخير، قبلت في مجملها لكونها أنصبت في مصلحة تدعيم وتأمين السلامة الطرقية.

السيد الرئيس،

ونحن ناقش هذا المشروع الهام، فإننا نثمن مقتضياته التي همت رخصة السياقة من حيث تسهيل الانتقال بين فئات هذه الرخص وكذا التنصيص على اشتراط الحصول على رخصة السياقة من صنف جديد لسياقة الدراجات بمحرك، التي لا تتجاوز أسطوانتها 50 سنتيمتر مكعب وإخضاع مستعملي الدراجات بمحرك إلى تكوين في مجال قانون السير واجتياز إمتحان نظري للحصول على رخصة السياقة، هذا فضلا عن تبسيط تدبير رخص السياقة بالنقط وتسهيل التدبير الأنوماتيكي للنقط المخصصة لرخصة

- غزارة العرض مقارنة مع طلب النقل الطرقي للبضائع لحساب الغير؛
- هيمنة القطاع غير المنظم الذي يستحوذ على 70% من التدفقات؛
- اهتراء حظيرة عربات النقل الطرقي لحساب الغير، التي يبلغ متوسط سنها 13 عاما، وهو ما يؤدي إلى انبعاثات مكثفة لثاني أكسيد الكربون (CO2) من الشاحنات القديمة التي يبلغ سنها 20 سنة فأكثر، والتي تشكل نسبة 22% في حظيرة العربات المذكورة؛ ولم يعط برنامج تجديد وتكسير الحظيرة الذي وضعته وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك الناتج المرجوة منه، نظرا لضعف تنافسية القطاع، والتعقيدات المسطرية المتعلقة بتطبيق البرنامج؛
- الذرية الكبيرة للمقاولات النقلية وتديروها بشكل تقليدي، ذلك أن 88% من المقاولات تتوفر على شاحنتين أو أقل، كما أن 90% منها مقاولات ذاتية، يعوقها عموما خصائص في الموارد البشرية ذات القدرة العالية في التسيير وخصائص كبير في ميدان التكوين المهني، بالنظر إلى مقتضيات مدونة السير؛
- ضعف مساهمة الأسطول الطرقي المغربي في النقل الدولي عبر الطرق (غياب تنافسية المقاولات المغربية للنقل الدولي عبر الطرق، مقارنة مع نظيرتها الأوروبية التي تستفيد من:
 - أثمنة أقل عند اقتناء الشاحنات؛
 - مفهوم الوقود المهني والمؤشر الخاص للكارزوال.
- وبالإضافة إلى ذلك، تعاني مقاولات النقل الدولي بالمغرب من المشاكل المرتبطة بالهجرة السرية، دون اعتبار لحقوق الناقل الدولي، الذي يعتبر مبدئيا حسن النية، في محاربة الجناح المتعلقة برواج المخدرات، مما يستوجب تحديد المسؤوليات في القانون الجنائي والقانون المنظم للنقل بتقاطع مع مدونة الجمارك، وبهذه المناسبة نطلب تدخلكم، السيد الوزير، لدى وزارة العدل لتحقيق التلازم بين هذه القوانين، بما يتطلبه ذلك من تميم وتعديل.
- ومن جملة الاختلالات التي يعرفها القطاع كذلك:
 - الكمية المفرطة لعرض شاحنات النقل الطرقي للبضائع للحاسب الخاص؛
 - ضبابية العلاقات بين الناقلين والشاحنين، الذين يستغلون هيمنتهم لفرض تعريفات غالبا ما تكون أضعف بكثير من سعر التكلفة؛
 - ممارسات سلبية من الناحية الاقتصادية (الزيادة المفرطة في المحوالة والتقصير في صيانة الشاحنات، وخاصة شاحنات القطاع غير المنظم التي لا تشملها مراقبة المحوالة...)
 - اندحار التعريفات المتعامل بها، الشيء الذي أكدته تقرير البنك الدولي حول لوجستيك التجارة وتنافسية المغرب، مع ما لهذا الاندحار من عواقب وخيمة تضاعف انعدام السلامة الطرقية بالمغرب وتؤدي إلى تفشي المنافسة غير السلمية؛

بداية، أسجل أن هذه المدونة، التي نحن بصدد التداول بشأن تعديلها وتتميمها، تكتسي بالنسبة لفريق الاتحاد العام لمقاولات المغرب أهمية كبيرة. وكان للاتحاد العام لمقاولات المغرب، من خلال جامعة النقل، مساهمة في بلورتها وحضور تاريخي في إقرارها، باعتبارها فقرة نوعية هامة، تضاهي ما تتوفر عليه الدول المتقدمة في مجال تقنين وضبط وتنظيم السير.

كما أسجل كذلك جرأة الحكومة في طرح هذه المدونة للتعديل، بعد أن تبينت الحاجة إلى ذلك. فقد كانت السنوات الخمس التي مرت على دخولها حيز التنفيذ في أكتوبر 2010، كافية لظهور نقائصها، من خلال التطبيق والممارسة على أرض الواقع، نقائص كان لا بد من تداركها، سواء في النصوص أو في آليات التنفيذ، أو في ما يستوجبه التطبيق من مواكبة لقطاع النقل الطرقي، لكي يتمكن من التكيف مع المتغيرات الجديدة ومن ملاءمة لنصوصها مع الدستور الجديد، الذي جاء بعد مرور سنة على دخولها حيز التنفيذ.

كل ذلك استلزم إعادة طرح هذه المدونة للنقاش، ولم تتردد الحكومة في ذلك، في مبادرة شجاعة نتمناها غالبا، كما نتمنى ما جاءت به في هذا الصدد من تعديلات، وما قام به مجلس النواب من جهته في إطار هذا التعديل والتتميم لتحسين هذه المدونة لتصلنا في مجلس المستشارين في صيغتها التي بين أيدينا.

وللوصول إلى صيغة أكثر تحسنا وأكثر فعالية لحفظ السلامة الطرقية ورفع مستواها وتقليل حوادث السير والحد من وقعها وانعكاساتها الاقتصادية والاجتماعية الوخيمة وحفظ حقوق مستعملي الطريق والتناعم مع أهداف الاستراتيجية الوطنية لتنمية التنافسية اللوجيستكية للمغرب ومواكبة قطاع النقل للتجاوب مع هذه المتغيرات الجديدة وإعمالها واحترامها، نرى أنه مازالت هناك جوانب تتطلب التدخل. وإبراز هذه الجوانب وتمظهراتها، لا بد من استحضار واقع قطاع النقل الطرقي واستعراض ملامح من السياسة العامة في هذا القطاع وواقع ومستوى السلامة الطرقية اليوم، ومستوى الحفاظ على البيئة.

I- قطاع النقل الطرقي للبضائع لفائدة الغير.

للوقوف على واقع قطاع النقل الطرقي للبضائع لحساب الغير، لا بد من العودة إلى سنة 2003، التي دخلت فيها منظومة النقل الطرقي مرحلة إصلاح بواسطة القانون 16.99 وذلك بهدف رفع الاختلالات البنوية في القطاع وتجاوز معيقات تنمية المبادرة الخاصة.

وفي إطار تفعيل ودعم الإصلاح، أبرمت وزارة التجهيز والنقل والجامعة الوطنية للنقل الطرقي عقدي برنامج يغطي الأول بغطي الفترة الممتدة من 2003 إلى 2006، والثاني يهيئ الفترة من 2011 إلى 2014، إلا أن التزامات الطرفين في العقد لم تحق إلا بصفة جزئية، وهو ما تبين من خلال التقييم المنجز بتاريخ 14 يوليوز 2014، الذي جعل الجمع يقف على أن القطاع مازال مشوبا بالعديد من الاختلالات نذكر منها:

على حافلة أو حافلتين؛

- عدم قيام المحطات الطرقية بالدور المنوط بها على الوجه المطلوب، وهو ما يشكل عائقا أساسيا لتنظيم وتأهيل القطاع.

هذه الاختلالات العميقة التي يعرفها القطاع تساهم في تكريس الصورة النمطية السلبية للحافلة لدى المواطنين (من حيث تردي جودة الخدمات)، وتؤثر سلبا على مصداقية خدمة النقل العمومي، مما يستدعي القيام بإصلاح مؤسساتي وهيكلية لهذا القطاع، يبنى على الشفافية والمهنية والجودة والتنافسية، وذلك بالانتقال من نظام الرخص إلى نظام عادل يضمن تكافؤ الفرص، ويشجع على الاستثمار في القطاع، ويدعم المبادرة الحرة.

وقد نخرطنا في إعداد مشروع قانون لإصلاح النقل الطرقي للمسافرين بروح إيجابية ومشاركة فعالة في المشاورات، التي انطلقت بخصوصه بين الوزارة الوصية والمهنيين، وتميزت هذه الفترة بالخطوة الإيجابية للحكومة، المتمثلة في تجسيد تسليم الرخص وإعرا ب جامعة النقل بالاتحاد العام لمقاولات المغرب، من جهة، عن استعدادها لتوقيع العقد البرنامج المتعلق بإصلاح هذا القطاع، من أجل النهوض به وتحقيق الأهداف المشتركة المتوخاة منه، ومنها على الخصوص: تكريس المهنة ووضع رهن إشارة المواطن، وسائل نقل متطورة تستجيب لمعايير الجودة والسلامة والحفاظة على البيئة.

وتمخضت المشاورات عن مشروع عقد برنامج، حظيت معظم محاوره بالإجماع من طرف المهنيين، باستثناء الشق المتعلق بمعالجة ظاهرة كراء الرخص. ففيما يخص هذه النقطة، قامت وزارة التجهيز والنقل واللوجيستيك، في إطار مشروع القانون المالي لسنة 2014، بتخصيص ميزانية لاسترداد الرخص، إلا أن هذا المشروع تم رفضه من طرف البرلمان.

واقترحت جامعة النقل بالاتحاد العام لمقاولات المغرب إحداث صندوق خاص لمواكبة مشروع الإصلاح. وفي مرحلة ثانية، ولتسريع وتيرة هذا الإصلاح، تقدمت الجامعة بمقترح لمعالجة ظاهرة كراء الرخص، يتلخص فيما يلي:

- التنصيب على فترة انتقالية، مدتها خمس سنوات بالنسبة للرخص المستغلة بطريقة غير مباشرة قبل فاتح أبريل 2015؛

- تقنين عملية كراء الرخص، خلال هذه الفترة الانتقالية، في إطار تعاقدية، بين المستغل وصاحب الرخصة؛

- إصلاح ما يتطلب التأهيل من الخطوط في إطار دراسة ميدانية، بهدف إرساء مخطط مديري للنقل الطرقي للمسافرين، يأخذ بعين الاعتبار احتياجات حركة المسافرين وتقاطعات مختلف أنماط النقل. وتأمل الجامعة أن تساهم مقترحاتها في تجاوز الوضعية الحالية، وصولا إلى توقيع العقد البرنامج والشروع في تنزيله لإصلاح وتأهيل هذا القطاع الحيوي.

- العجز المزمع للمراقبة الإدارية والتقنية والطرقية وانعدام ملاءمتها، إضافة إلى غياب المراقبة داخل المقاولات النقلية ولدى الوكلاء بالعمولة؛

- شبه غياب المساهمات البنكية في تمويل الاستثمار في قطاع النقل الطرقي للبضائع، الذي يعتبر عالي المخاطر، خاصة وأن هذه المساهمات ضرورية لخلق مناصب الشغل.

واعتبارا لما سلف، قامت جامعة النقل بالاتحاد العام لمقاولات المغرب باقتراح تفعيل عدد من التدابير الأساسية، التي من شأنها أن تدعم إصلاح منظومة النقل الطرقي للبضائع وتحقيق أهداف الإصلاح، وذلك عبر عقد برنامج جديد يوجد الآن قيد التداول مع وزارة التجهيز والنقل واللوجيستيك والقطاعات الحكومية الأخرى المعنية.

II- النقل الطرقي للمسافرين.

وفيما يخص النقل الطرقي للمسافرين، يجدر التذكير بأن هذا القطاع كان تاريخيا ومنذ الاستقلال- عرضة للعديد من الممارسات الخلة بقواعد المنافسة، الشيء الذي أدى إلى انعكاسات سلبية، اقتصادية واجتماعية، تمس مصداقيته وتحد من قدرته على الاستجابة للتطور الهام والسريع الذي أصبح يعرفه المجتمع المغربي.

كما أن الاختلالات العميقة التي يعرفها هذا القطاع أدت إلى عدم مساندة العرض للطلب، وتدني جودة الخدمات وارتفاع مؤشرات انعدام السلامة الطرقية، مما يفسر انخفاض حصة النقل بواسطة الحافلات بالنسبة للتنقلات ما بين المدن من 57% سنة 1976 إلى 52% سنة 1988، ثم إلى 35% سنة 2008، وذلك لفائدة أنواع النقل الأخرى ولفائدة السيارات الخاصة والنقل السري.

وتتجلى أهم هذه الاختلالات فيما يلي:

- محدودية نظام الرخص الذي تم تصوره كوسيلة لضبط القطاع، والذي لم يعد مواكبا للتوجه العام للاقتصاد الوطني المبني على التنافسية والتعاقد ومحاربة الاقتصاد غير المنظم؛

- تفشي ظاهرة كراء الرخص التي تعيق سير وضبط ومراقبة القطاع، وذلك من خلال الظواهر التالية:

ولوج المهنة لا يتم عن طريق الرخصة، بل عن طريق عقدة كراء، يتم إبرامها من طرف صاحب الرخصة، الذي يحدد مستغل الرخصة (الناقل صاحب الحافلة)؛

تساهم واجبات الكراء في الرفع من كلفة الاستغلال، الشيء الذي يدفع المستغل لتقليص النفقات على حساب جودة الخدمة، والسلامة الطرقية والوضعية الاجتماعية للسائقين؛

كما تتجلى الاختلالات كذلك في:

- ذرية مقاولات القطاع التي تخلق بشكل طبيعي منافسة داخلية حادة، حيث إن نسبة كبيرة من المقاولات (83%) لا تتوفر إلا

حالات الخروج المفاجئ لأعوان المراقبة لإيقاف واعتراض العربات على الطريق السيار، خلافا لمقتضيات القانون الحالي في هذا المجال.

لقد نصت المدونة على حماية حقوق جميع المتدخلين في السير على الطرق وتحديد مسؤولياتهم، كما نصت على المسؤولية الجنائية للسائق وعلى مسؤولية المالك فيما يخص أداء الغرامات والتعويض عن الضرر والمسؤولية الجنائية للأمر بالنقل، إذا ما ثبتت مسؤوليته في إحداث وضعية مسببة للضرر، لقواعد السلامة، وكذلك تحديد مسؤولية كل طرف في بعض المخالفات كتجاوز المحولة أو إلحاق أضرار بجهاز قياس السرعة وزمن السياقة. غير أن أجهزة المراقبة تركز عملها في الغالب على صاحب المركبة أو السائق دون باقي المتدخلين في العملية، كما تنصب مراقبة المحولة ونسبة التسامح فيها على احتساب 10% من المحولة الإجمالية للشاحنة بدل المحولة النفعية.

ودائماً فيما يخص تدبير المخالفات، فإن النظام الجاري به العمل لا يرقى إلى المستوى المرغوب بخصوص ملاءمته وربطه بشبكات أنظمة مختلف الإدارات المعنية لضمان التدبير المحكم لمقتضيات قانون السير على الطرق وتبسيط مساطر أداء الغرامات وتدبير العقوبات ومعالجة الشكايات والتصاريح. كل هذه النقائص أثرت كذلك سلباً على تفعيل نظام رخصة السياقة بالنقط، التي لا يخفى دورها في تغيير سلوك مستعملي الطريق خاصة من حيث تتبع رصيد النقط.

ولابد من الإشارة في هذا المجال إلى التأخير الحاصل في تبليغ الإشعار بالمخالفات المسجلة آلياً، حيث لا يتوصل المعني بهذا الإشعار إلا بعد سنتين أو أكثر مما يطرح إشكالية التقادم.

2-مراقبة زمن السياقة والراحة:

من بين الإجراءات التي جاءت بها مدونة السير للرفع من مستوى السلامة الطرقية، التنصيص على المدة الزمنية القصوى للسياقة لتفادي الإرهاق والتعب، الذي يؤثر سلباً على تركيز السائقين وعلى صحتهم، ويتسبب في العديد من حوادث السير، إلا أن هذا الإجراء يتم تفعيله في ظل عدة إكراهات، دون توفير الوسائل الضرورية للتفعيل الأمثل، ونخص من ذلك عدم توفير باحات للوقوف تمكن السائق من أخذ قسط من الراحة أثناء السياقة.

من بين الآليات التي نصت مدونة السير على وجوب تجهيز عربات النقل الطرقي بها، جهاز مراقبة السرعة ومراقبة زمن السياقة والراحة جهاز (كرونوطاكي غراف) لأن السرعة والعباء من بين أهم أسباب رفع عدد حوادث السير الخطيرة، كما أن عدم توافق ساعات العمل مع التشريعات الجارية يمكن أن يخلق تفاوتاً في ظروف عمل السائقين المهنيين، بما لذلك من وقع على تنافسية المقاولات، إلا أنه لحد الآن لم يتم تجهيز العربات إلا بجهاز قياسي (Analogique)، وهو جهاز يسهل تغيير المعطيات به، وبالتالي فهو لا يساعد على تحقيق مبتغى ومقاصد المشروع من فرض هذه

III - اختلالات واقتراحات تتعلق بالسلامة الطرقية

وفيما يتعلق بالسلامة الطرقية، قامت الحكومة بإعداد استراتيجية وطنية، تهم كل القطاعات المعنية، وفق مقاربة تشاركية، تهدف إلى التأثير الإيجابي في أهم العوامل المسببة لحوادث السير، وخاصة العنصر البشري. وهكذا تم سنة 2004 وضع استراتيجية استعجالية وطنية مندمجة ومتكاملة للسلامة الطرقية، تمتد على مدى عشر سنوات، تمت ترجمتها في مخططات ثلاثية، مبنية على مبدأ إعطاء الأولوية الوطنية القصوى للسلامة الطرقية، في المرحلة الأولى، ثم العمل على تحقيق تخفيض تدريجي ملموس لحوادث السير على المدى القريب، وتتمحور هذه الاستراتيجية حول محاور أولية منبثقة عن تحليل المستويات والعوامل المؤدية إلى الحوادث على الطرق.

وضمن هذه الاستراتيجية تم تخصيص محور للجانب التشريعي في مجال السير على الطرق، يهدف إلى دراسة إمكانية إعادة النظر في قانون السير والمراجعة الشاملة لكل القواعد التي تنظم الثلاثي المكون من العنصر البشري والمركبة والبنية التحتية، لتقليص حدة العوامل المؤدية إلى حوادث السير، نظراً لأن القوانين الجاري بها العمل آنذاك في تنظيم السير والجولان تعود إلى سنة 1953 وأصبحت - زيادة على ما بها من قصور- متجاوزة وغير ملائمة للتطور التكنولوجي، وتشكل عائقاً كبيراً أمام كل المجهودات المبذولة لتحسين السلامة الطرقية.

وبالنظر لكل هذه الاختلالات، وبعد الوقوف على محدودية الوسائل القانونية الشفافة للمراقبة على الطرق، وتنامي ظاهرة التهور والاستهتار بالقانون والمراقبة، تبعاً للشعور باللاعقاب لدى السائقين المخالفين، أصبح من اللازم إحداث قانون جديد. ويعتبر القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق، والذي دخل حيز التطبيق ابتداء من فاتح أكتوبر 2010، قانوناً متطوراً يترجم الإرادة الجماعية لكافة الفاعلين والمتدخلين ومكونات المجتمع المدني من أجل توفير الشروط الضرورية لتقليص حوادث السير وخسائرها المادية والاجتماعية وللحفاظة على أرواح المواطنين مستعملي الطرق العمومية.

إلا أنه مرة أخرى لم تكن المواكبة في مستوى تفعيل مقتضيات المدونة بطريقة ناجعة، حيث تبين من خلال التطبيق وجود اختلالات ونقائص أهمها:

1-فما يتعلق بالمراقبة الطرقية:

لعل الهدف من تأهيل المراقبة الطرقية التي جاءت بها مدونة السير كان وضع نظام متكامل للمراقبة يتسم بالشفافية والنجاعة، عبر التطبيق الفعلي لقانون السير وتقليص تدخل العنصر البشري وتحسين سلوكيات مستعملي الطريق. وردع المخالفين والتقليص من السلطة التقديرية لأعوان المراقبة. غير أن أجهزة المراقبة لم ترق إلى المستوى المتوخى، لافتقارها للموارد البشرية اللازمة، والآليات التكنولوجية والوسائل التقنية الحديثة، التي تمكنها من الحد من التدخل البشري المباشر في معاينة المخالفات. كما أننا لازلنا نعيش

تحديد مسؤوليات كل المتدخلين في العملية الثقيلة. وبهذا الخصوص، ينبغي التذكير بأنه من أجل تقوية السلامة الطرقية أبرمت جامعة النقل بالاتحاد العام لمقاولات المغرب اتفاقية مع كل من مديرية النقل الطرقي والسلامة الطرقية واللجنة الوطنية للوقاية من حوادث السير والاتحاد الدولي للنقل الطرقي، تتعلق بتطوير المواكبة التقنية والبحث والاستشارات في ميدان النقل وخاصة نقل المواد الخطيرة.

وإذ نتمن إصدار القانون وأهميته في المساهمة في التقليل من حوادث السير على الطريق وخسائرها الجسيمة، فإننا في فريق الاتحاد العام لمقاولات المغرب نطالب بالإسراع بوضع وإخراج النصوص التطبيقية المتعلقة بنقل المواد الخطرة (TMD³) وإشراك الجامعة في وضع النصوص، وخاصة منها ما يتعلق بالتكوين التخصصي الضروري والمعايير التقنية لعربات نقل المواد الخطرة اللازمة لتنظيم عمليات نقل هذه المواد وكذا إجبارية توفر المقاولات المعنية على مستشار في السلامة، كما نطالب بمواكبة تفعيل هذا القانون فيما يتعلق بالتمويل والتأهيل.

6-السياقة المهنية والتكوين في مهن النقل:

ينص قانون السير على السياقة المهنية وضرورة متابعة تكوين تأهيلي أولي للحصول على بطاقة السائق المهني لسياقة وسائل النقل العمومي وضرورة متابعة تكوين مستمر كل خمس سنوات لتجديد هذه البطاقة، إلا أن هذا الإجراء مازال يعرف عدة مشاكل جراء التأخير والخصائص التي تعرفه عملية التكوين المستمر وكذا التكوين التأهيلي، كما أنه لا يمكن تفعيل السياقة المهنية بشكل صحيح، في ظل غياب شبه تام لمراقبتها، مما أدى إلى تفاقم النقل غير المنظم الذي أثر سلبا على قطاع النقل الطرقي.

وفي هذا الصدد، تم عقد اتفاقية ثلاثية بين وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك ووزارة الاقتصاد والمالية ومكتب التكوين المهني وإنعاش الشغل سنة 2013 للتكوين المستمر لحوالي 140 ألف سائق الممارسين في نقل البضائع ونقل المسافرين قبل دخول المدونة حيز التنفيذ، وذلك في أفق 2016.

وفي سنة 2014 تم إبرام اتفاقية ثانية بين الأطراف نفسها بالنسبة للتكوين التأهيلي الأولي في النقل الطرقي للبضائع والمسافرين. وتعهدت الدولة بتسديد المصاريف كاملة بالنسبة للتكوين المستمر فيما تعهدت بتسديد 50% من التكاليف بالنسبة للتكوين التأهيلي الأولي، والظاهر أن هناك صعوبة في تكوين هذا العدد من السائقين من طرف مكتب التكوين المهني وإنعاش الشغل في الآجال المحددة، ولهذا تم الترخيص للفاعلين الخواص بإنجاز نفس التكوين لكن دون توفير التحفيزات المالية لهم، على غرار ما يجري العمل به مع مكتب التكوين المهني وإنعاش الشغل، مما يستوجب إعادة النظر في هذه الوضعية المتناقضة المطبوعة بمنافسة غير

الآلية، كما أن هذا الجهاز لا يتلاءم مع مضمون الاتفاقية الأوروبية (AETR¹)، لا كجهاز ولا كمعطيات يوفرها، وهو ما يخلق متاعب للمقاولات المغربية التي تعمل في النقل الدولي، خاصة وأن المغرب تقدم بطلب الانضمام إلى الاتفاقية الأوروبية المذكورة، مما يتطلب السعي للإسراع بالإجراءات التطبيقية لإعمال الجهاز الرقعي لقياس السرعة وزمن السياقة (TACHYGRAPHE NUMERIQUE) الذي يتميز بالحفاظ على المعطيات لمدة أطول ولا يمكن التدخل فيها لتغييرها نظرا لخصائصه التقنية الجد المتطورة.

3-لجنة البحث والتقصي في الحوادث المميتة:

وفي حال الحوادث المميتة، تنص المدونة في المادة 137 على وجوب أن تكون الحادثة المميتة موضوع بحث تقني وإداري، لتحديد أسباب وظروف وقوعها وتحدث لهذه الغاية، لدى السلطة الحكومية المكلفة بالنقل، لجنة وطنية ولجان جمهورية تقنية وإدارية، توجه تقاريرها في غضون 10 أيام إلى السلطات الإدارية المعنية، وإلى النيابة العامة والمحكمة المختصة، ليتم أخذها بعين الاعتبار في تحديد مسؤولية كل طرف من الأطراف، كما نصت نفس المادة على وجوب أن تكون حوادث السير المميتة لزاما موضوع تحقيق إعدادي، وفقا لأحكام المادة 83 من القانون المتعلق بالمسطرة الجنائية، إلا أن هذا الإجراء لم يتم تفعيله بالشكل المطلوب قانونيا

4-الاسعافات المقدمة لضحايا حوادث السير:

من خلال تحليل مؤشرات حوادث السير الجسائية التي تنشرها وزارة التجهيز والنقل، يتبين أن ما يناهز 20% من ضحايا حوادث السير يموتون في طريق نقلهم إلى المستشفيات، و16% يموتون في الأيام السبعة الموالية لتاريخ الحادثة، كما أن 30% من عدد القتلى يسجل خلال الفترة الصيفية (يوليوز، غشت، شتنبر)

لهذا كله، لا بد من وضع خطة شاملة للإسعاف والإسراع بالتدخل، أثناء وقوع حوادث جسائية، وتعزيز المحاور الطرقية التي تعتبر نقط سوداء بوحدات الإسعاف الضرورية، بغية تقليص الزمن بين ساعة وقوع الحادث وتدخل الإسعاف، مع ضرورة تجهيز سيارات الإسعاف بالوسائل الآلية والبشرية لتقديم الإسعاف الأولي للضحايا في مواقع الحوادث، عوض الاكتفاء بنقلهم للمستشفيات.

5-نقل المواد الخطرة:

وبالنسبة للمواد الخطرة صدر القانون رقم 50.30 المتعلق بنقلها، ودخل حيز التنفيذ سنة 2011، ومن أهم مميزات التنصيص على تدابير منسجمة مع المعايير العالمية والاتفاقيات الدولية لنقل المواد الخطرة (ADR²) من حيث: ضبط شروط ووثائق سير عربات نقل المواد الخطرة؛

¹ Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route

² Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route

³ Transport de Matières Dangereuses

الترخيص، مما نتج عنه ارتفاع كبير في عدد المؤسسات المحدثه والتي أصبحت تنبت كالفطر، وتمارس نشاطها في ظل مراقبة تكاد تكون منعدمة، لتتبع مدى احترام المؤسسات الجديدة للضوابط القانونية من عدمه، لأن القطاع أصبح يعيش بالفعل فوضى عارمة يؤكدها الواقع، تنسم بتحطيم الأئمة وتدني مستوى تعليم السياقة، بما له من انعكاس سلبي على السلامة الطرقية.

8- البنية التحتية الطرقية:

تعتبر البنية التحتية الطرقية من بين العوامل المؤثرة على السلامة الطرقية والمتدخلة في حوادث السير.

نتمن مجهودات الدولة في السنوات الأخيرة في مجال بناء الطرق السيارة وتثنية عدد من المحاور الطرقية التي تعرف حركة سير كثيفة وإصلاح عدد من الطرق الوطنية والجهوية وإطلاق البرنامج الطرقي الثاني بالعالم القروي. نؤكد على أن بلادنا مازال لديها خصائص فيما يتعلق ببرامج تهيئات السلامة الطرقية لمعالجة النقط السوداء والتشوير الأفقي والعمودي في العديد من المحاور الطرقية وبناء الجدران الواقية والمسالك الخاصة بالدراجات، وهذا ينطبق كذلك على المجال الحضري، حيث تؤكد إحصائيات حوادث السير بالمناطق الحضرية أن 80% من القتلى هم من الراجلين ومستعملي الدراجات النارية.

9- اللجان الجهوية للسلامة الطرقية:

تعتبر اللجنة الوطنية للسلامة الطرقية المشتركة بين الوزارات التي يرأسها رئيس الحكومة واللجنة الدائمة للسلامة الطرقية، التي يرأسها وزير التجهيز والنقل واللوجستيك، واللجان الجهوية للسلامة الطرقية التي يرأسها ولاة الجهات، من الآليات التي نص عليها القانون فيما يخص تدبير السلامة على الطرق على أعلى مستوى. وتتولى اللجان الجهوية السهر على تنفيذ سياسة الحكومة في ميدان السلامة الطرقية وتهيء مخططاتها الجهوية، وذلك بتناغم وتناسق مع المخططات الاستراتيجية الوطنية في هذا المجال ومع مبدأ الجهوية، غير أن نشاط هذه اللجان مازال ضعيفا، بل غائبا في كثير من الجهات، ولا يرقى إلى المستوى المطلوب. ويبقى بعيدا عن تحقيق الأهداف المسطرة له، وهو ما يستوجب إعادة النظر في هذه اللجان، من حيث دورها وتنظيمها واختصاصاتها، حتى تقوم بالدور المنوط بها أحسن قيام، مع الأخذ بعين الاعتبار خصوصيات كل جهة لمعالجة ناجعة لأسباب حوادث السير، الشيء الذي سيكون له لمحاولة وقع كبير على السلامة الطرقية وتتبع تنفيذها وتقييمها.

10- خدمات القرب:

لا يفوتنا بالمناسبة أن نتمن المجهودات التي قامت بها الوزارة في السنوات الأخيرة، فيما يتعلق باللاتمركز عبر اسناد محام جديدة للمصالح الخارجية للوزارة، فيما يخص خدمات القرب، غير أن هذا التوجه لم تتم مواكبته بشكل أفضل، مما أثر على جودة الخدمات المقدمة لمهنيي النقل،

متكافئة، لأن الاستمرار في إنجاز التكوين يقتضي المساواة في الدعم والتحفيز، وإلا فإن الفاعلين الخواص بالنظر لضعف إمكاناتهم لا يمكن أن يستمروا في القيام بالتكوين التأهيلي الأولي والتكوين المستمر كليا على نفقتهم.

ومن جهة أخرى، تنص مدونة السير في المادة 245 على ضرورة أن يتم تعليم السياقة من طرف مدرب لتعليم السياقة مرخص له من الإدارة، كما تنص في المادة 272 على أن يتولى عملية المراقبة التقنية عون فاحص مرخص له من قبل الإدارة.

ومن المعلوم أن مكتب التكوين المهني وإنعاش الشغل قد أنشأ عدة مراكز على صعيد المملكة للتكوين في عدة اختصاصات مرتبطة بمهن النقل، ومنها تكوين مدرب في تعليم السياقة وكذا تكوين عون فاحص في المراقبة التقنية، وتخضع هذه التكوينات لمنهج تعليمية وتقنية، تمت بلورتها في إطار شراكة بين القطاع العام والخاص وإشراك مهنيي النقل، ويتم على إثرها تسليم الطلبة المؤهلين شهادة في الاختصاصات المذكورة.

غير أن الحصول على هذه الشهادة لا يمكن صاحبها من اللوج المباشر إلى سوق الشغل، لأن الإدارة تشترط لمزاولة المهن المذكورة، أن يكون المعنيون بالأمر مرخصا لهم من طرفها، هذا الترخيص الذي تربطه بالخضوع لامتحان تقرر إجراءه بشكل غير منتظم متى أرادت حسب مزاجها وعلى حاملي الشواهد المتخصصة انتظار امتحان شكلي للترخيص لهم لولوج سوق الشغل بمؤسسات تعليم السياقة أو مراكز الفحص التقني، هذا الانتظار الذي قد يطول لسنوات يعيش فيها المعنيون بالأمر في بطالة، لأن الخضوع لهذا الامتحان الشكلي أصبح عرقلة في وجوههم، مع أنهم خضعوا لتكوين متخصص يعتبر كافيا لتأهيلهم للولوج المباشر لسوق الشغل. لهذا ينبغي إلغاء هذا الترخيص، خاصة وأن بلادنا تسعى لتبسيط المساطر والتشجيع على التكوين لتقليص معدل البطالة في أوساط الشباب.

7 - تأهيل قطاع تعليم السياقة:

لا جدال في أن لتعليم السياقة انعكاس كبير إيجابا وسلبا على السلامة الطرقية، ولتأهيل هذا القطاع تم سنة 2012 اعتماد دفتر تحملات لفتح واستغلال مؤسسة تعليم السياقة، من أجل إصلاح القطاع واعتماد مؤسسات عصرية للتعليم والرفع من مستوى تدريبي تعليم السياقة عبر تكوين مستمر وتأهيل امتحانات الحصول على رخصة السياقة.

كما تم سنة 2014 توقيع عقد برنامج مع المهنيين، من أهم إجراءاته إعادة النظر في مناهج إعداد الدعائم والوسائل البيداغوجية ووضعها بجانب رهم إشارة مؤسسات تعليم السياقة وتكوين المديرين حول استعمال هذه الدعائم والوسائل ووضع برنامج لإعطاء منح لتجديد المركبات وتفعيل مراقبة مؤسسات تعليم السياقة بإعتماد دليل مراقبة متوافق عليه، إلا أن جل هذه التدابير لم تتم أجزائها، وأدى اعتماد دفتر التحملات إلى تبسيط مسطرة

تتجاوز فيه وزن حملتها القانونية، بمحمولة زائدة تجعل وزنها الإجمالي الواقعي 7 إلى 8 أطنان، مما يشكل خطرا على السلامة الطرقية، ويخلق منافسة غير شريفة مع القطاع المنظم.

السيد الوزير،

إنه من الصعب الإحاطة في كلمة أو مداخلة بكل العوامل المتدخلة في السلامة الطرقية، وأرجو أن أكون قد قدمت عناوين وملاحظات بخصوص واقعها المعاش على الأرض، وصورا من واقع قطاع النقل الطرقي، سواء للبضائع أو للأشخاص وأبرز الاختلالات التي تعترضه وإشارات حول ما ينتظره المهنيون من تعديل مدونة السير وتحسينها، مع الإلحاح على ضرورة الحرص على توفير الوسائل والآليات والظروف اللازمة لتفعيل هذه المدونة بالصورة الفضلى المرغوبة، بعد التصديق على صيغتها المعدلة، وهو ما لا يمكن أن يتأتى إلا بانخراط كل الأطراف المعنية في هذا المسعى الوطني، وتكثيف مجهودها في هذا الاتجاه.

السيد الرئيس المحترم،

السادة الوزراء المحترمين،

السيدات والسادة المستشارون المحترمون،

إن مدونة بهذه الأهمية تستهدف تنظيم مجال بهذه الخطورة، مما أدخلنا عليها من تعديل، تبقى في نظرنا في حاجة إلى المزيد من التحسين والتجويد والتطوير، كما يظل تطبيقها بصورة فعالة وناجعة رهينا بتحسين وتطوير آليات التنفيذ وتسريع إصدار النصوص التطبيقية ومواكبة قطاع النقل الطرقي، سواء للبضائع أو الأشخاص، ليتمكن من التكيف والتجاوب مع مقتضياتها الجارية والمعدلة، والالتزام بها وإعمالها في إطار من المساواة، بموازاة مع بذل المزيد من الجهد لإدماج القطاع غير المهيكل في القطاع المنظم، باعتباره القطاع الأكثر حاجة للانعكاس على أوضاعه نظرا لما يتميز به من سلوكات، تؤثر سلبا على السلامة الطرقية، وتخلق منافسة غير شريفة في قطاع النقل الطرقي بشكل عام.

وبالنظر لما أضفت التعديلات من تحسن على هذه المدونة والصيغة الإيجابية إلى حد ما، التي أصبحت عليها، فإنه لا يسعنا إلا أن نشكر وتقدير كل الجهود التي بذلت على مسار النقاش والمصادقة للوصول إلى هذه الصيغة، ونعلن أننا في فريق الاتحاد العام لمقاولات المغرب سنصوت عليها بالإيجاب.

6-مداخلة الفريق الاشتراكي:

السيد الرئيس،

السيدات والسادة الوزراء المحترمين،

السيدات والسادة المستشارين المحترمين،

يشرفني أن أتدخل باسم الفريق الاشتراكي في مناقشة مشروع قانون رقم 116.14 يقضي بتغيير وتتميم القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير

لكون هذه المصالح الخارجية تعاني خصوصا شديدا في عدد الموظفين ووسائل العمل، وعلى مستوى بنيات بعض مقراتها التي لا ترقى إلى المستوى اللائق لاستقبال المرتفقين. ومن أجل تجاوز هذه الإشكالية، أصبح من اللازم توفير الوسائل البشرية المؤهلة لهذه المصالح أو البحث عن طرق تدير أخرى كالتدبير المفوض.

وتجدر الإشارة في هذا الإطار إلى أن الوزارة عملت في السنوات الأخيرة على تطوير النظام المعلوماتي لتدبير جل رخص النقل الطرقي. ونرى أنه لو تم وضع هذا النظام رهن إشارة جامعة النقل لكان أكثر نجاعة وأكثر إفادة بتوسيع مجال الاستفادة من الخدمات التي يقدمها، كما أن من شأن ذلك أن يسر للمهنيين استخراج بعض رخص النقل عن بعد، دون اللجوء إلى المصالح الخارجية للنقل. وتأمل الجامعة أن تتم الاستجابة للاقتراح الذي تقدمت به لمديرية النقل الطرقي والسلامة الطرقية لتمكين محني نقل البضائع لحساب الغير والنقل العمومي للأشخاص من ولوج هذا النظام والاستفادة منه على غرار ما قامت به الوزارة، مشكورة، مع بعض شركات كراء السيارات بدون سائق، الشيء الذي سيوفر على المهنيين وعلى الإدارة العديد من المتاعب.

كما أن التصديق على المركبات مازال يخضع للتمركز بالمركز الوطني للدراسات والتصديق بمدينة الدار البيضاء، مما يضطر معه المهنيون إلى إحضار مركباتهم إلى الدار البيضاء من جميع أنحاء المملكة، متحملين أعباء كبيرة سواء من حيث مصاريف التنقل، أو آجال التصديق على المركبة، كما أن هذه الوضعية لا تسير توجه بلادنا نحو ترسيخ وتفعيل الجهوية المتقدمة، ولذلك فإن تقريب الخدمة المذكورة من المرتفقين يقضي بضرورة اتخاذ الإجراءات اللازمة للتصديق على المركبات بأماكن تواجدها.

11- مظاهر لانعدام المساواة أمام القانون:

يعرف تطبيق قوانين السير إعفاءات غير مباشرة، تتناقض مع استراتيجية السلامة الطرقية، وتشكل مظاهر لانعدام المساواة أمام القانون، وازدواجية في مجال المراقبة، ويتعلق الأمر بالحالات التالية :

- عدم تطبيق إلزامية استعمال حزام السلامة على سيارات الأجرة الدرجتين الأولى والثانية؛

- السماح لسيارات الأجرة الدرجة الثانية بنقل 7 أشخاص عوض خمسة؛

- عدم تطبيق إلزامية الفحص التقني الدوري على سيارات الأجرة بصنفها؛

- عدم إخضاع الدراجات الثلاثية العجلات للمقتضيات القانونية من قبيل: السماح بإركاب الأشخاص والزيادة في الحمولة، السياقة دون الحصول على رخصة السياقة الخاصة المنصوص عليها في مدونة السير؛

- عدم إخضاع القطاع غير المنظم للمراقبة خاصة لمركبات 3.5 أطنان، كمحمولة إجمالية، والتي لا يشملها القانون 16.99 في الوقت الذي

على الطرق.

لقد مرت خمس سنوات على التطبيق الفعلي لمدونة السير وتنزيل مقتضياتها على أرض الواقع، وهي مدة في نظرنا كافية لتقييمها وإعادة النظر في الكثير من الإجراءات والتدابير التي صاحبت تنزيل وتطبيق هذه المدونة، وبالفعل ومن خلال الممارسة تم الوقوف على عدد من الاختلالات والتغرات والنقائص التي شابها، وبالتالي أصبحت الضرورة ملحة لمراجعتها وتصحيحها، بغية تجاوزها، وتحسينها وسد ثغراتها، خدمة للسلامة الطرقية ببلانا من جهة وتجويدا للنص القانوني من جهة ثانية وكذلك للملاءمة مع مقتضيات دستور 2011.

ولهذا جاء النص لتعزيز الآليات القانونية لمواجهة آفة حوادث السير من خلال تعديل وتتميم بعض مواد القانون رقم 52.05، الذي دخل حيز التطبيق في فاتح أكتوبر 2010، باعتباره ترسانة من الإجراءات الوقائية والزجرية، الهدف منها هو تحقيق السلامة الطرقية والتصدي لحرب الطرق التي تخلف خسائر بشرية ومادية كبيرة ومآسي اجتماعية، وتكلف ميزانية الدولة حوالي 14 مليار درهم سنويا، وهي تكلفة جد مرتفعة تنعكس سلبا على الاقتصاد الوطني.

السيد الرئيس،

إن مدونة السير على الطرق تعتبر الإطار القانوني للسلامة الطرقية، لذا يستوجب خضوعها بشكل مستمر إلى تعديل وتتميم وتغيير، وفق المستجدات التي يعرفها قطاع النقل الطرقي، بصفة عامة، واستيعاب المتغيرات التي يخضع لها المجتمع المغربي باستمرار، لتحسينها وتطويرها وملاءمتها مع كل ما هو جديد لحماية للمهنيين ومستعملي الطريق، خاصة على مستوى التقنيات التكنولوجية التي تتطور باستمرار والمراقبة التقنية.

السيد الرئيس،

إن المستجدات التي جاء بها المشروع رقم 116.14 تعتبر في غاية الأهمية على مستوى السلامة الطرقية، سواء تعلق الأمر بالمركبات أو العربات أو حقوق وواجبات العنصر البشري، إلى غير ذلك من المستجدات، إلا أننا نعتبر أنه كان من الضروري إعادة النظر في العقوبات السالبة للحرية، خاصة عند وقوع حوادث السير غير العمدية، والتي يتم الزج بالكثير من المواطنين بسببها في السجون دون أي ذنب، ولهذا وجب عقلنة العقوبات الزجرية والجزاء المترتبة عليها في إطار التناسب بين الفعل والجزاء بما يضمن مبدأ العدالة، حيث الاكتفاء بالغرامات المادية دون العقوبات الحبسية في حالة الحوادث الناتجة عن خطأ غير عمدي، كذلك حالات تستوجب الاكتفاء بالغرامة دون خصم النقط كحالة الاستعمال أو التحدث بالهاتف مسوكا باليد أو أي جهاز آخر يقوم بوظائف الهاتف من شأنه أن يشتت الانتباه والتركيز أثناء القيادة وحالة عدم احترام إجبارية استعمال حزام السلامة، والتي قدمنا بخصوصها تعديلات استجابة لتخوفات المهنيين الذين يعتبر هذا القطاع مورد عيشهم الوحيد، لذلك

وجب الأخذ بعين الاعتبار ظروفهم الاجتماعية .

السيد الرئيس،

إننا في الفريق الاشتراكي، بالرغم من أننا نتفاعل مع ما جاء به المشروع من إجراءات وقائية وتربوية تضمن حقوق مستعملي الطريق وكفيلة بالحفاظ على الأرواح البشرية، إلا أننا نعتبر إضافة إلى العوامل المسببة لحوادث السير المرتبط بالسلوك البشري كالسرعة المفرطة، استعمال الهاتف أثناء القيادة، السياقة تحت تأثير الكحول والخدرات وهي من أهم الأسباب المؤدية لحوادث المميتة، ونحن مع تشديد العقوبة في هذه الحالة... إلى غيرها من الأسباب، هناك عوامل مرتبطة بالحالة الميكانيكية للسيارة، ونلج على ضرورة تنظيم ومراقبة ومواكبة الفحص التقني لضمان الوضعية الميكانيكية للمركبات، أضف إلى ذلك العوامل المرتبطة بالمحيط، ونعتبرها من الأسباب الرئيسية لحوادث السير بدون منازع، حيث يعتبر ضعف الشبكة الطرقية بالموازاة مع ارتفاع عدد السيارات وحالة الطرق المهترئة والهشة وعدم صيانتها والنقص الحاد في علامات التشوير لتنظيم السير، وأحيانا غيابها، خاصة في التقاطعات المزدحمة أو عدم وضوحها، الشيء الذي يخلق ارتباك على مستوى السير والجولان، كذلك تقصير الحكومة في تحمل مسؤولياتها تجاه التطبيق السليم لمقتضيات مدونة السير يجعل مجموعة من الإجراءات والتدابير دون تطبيق، نظرا لتداخل مجموعة من الفاعلين والمسؤولين في تدبير قطاع النقل العمومي.

ولهذا نجد أنفسنا في الفريق الاشتراكي مضطرين إلى التأكيد على حرمة من الإجراءات التي ستكون فاعلة في التنزيل السليم لهذه المدونة على أرض الواقع بما يضمن تطور قطاع النقل العمومي ببلادنا وهي كالتالي:

- يجب على الحكومة اتخاذ جميع الإجراءات المواكبة لتنفيذ مقتضيات وأحكام هذه المدونة؛

- التعاون والتنسيق بين مختلف القطاعات الحكومية والمجالس الجماعية من أجل ضمان التنزيل السليم لمقتضيات هذا القانون للحد من حوادث السير والحفاظ على سلامة وأرواح المواطنين؛

- التركيز على التوعية والتحسيس وغرس الثقافة الطرقية لدى المواطنين من خلال برامج وصلات إخبارية لشرح مضمون تعديلات مدونة السير وتبسيطها؛

- ملاءمة العقوبة مع الغرامة مع حجم المخالفة مراعاة للظروف الاجتماعية للمهنيين، خاصة، وتشديد العقوبة في حالي السرعة المفرطة والقيادة تحت تأثير الكحول والخدرات؛

- وضع علامة التشوير وعدم احتساب المخالفات في حالة عدم وجودها.

- العمل على التطبيق السليم لمقتضيات المدونة، وحماية كل من السائقين والمواطنين من عدم التعرض للشطط في استعمال السلطة والتعسف من طرف الإدارة بسبب بعض الممارسات اللا أخلاقية فيما يخص

فستصبح 300 درهم خلال 24 ساعة الأولى أو 350 درهم في غضون 15 يوماً، بينما المخالفات من الدرجة الثالثة المعروفة بغرامة 300 درهم، فسيؤدي المخالف 150 درهماً فوراً أو خلال 24 ساعة، و200 درهم إن فضل الأداء في غضون 15 يوماً من تاريخ ارتكاب المخالفة.

وحسب القانون الجديد، فإنه أصبح لازماً إجراء فحص طبي مضاد في حالة سحب رخصة بسبب شرب الكحول أو تناول مادة مخدرة فور وقوع الحادثة.

السيد الرئيس،

مع التطورات المذهلة التي شهدتها العالم في مختلف مجالات الحياة، فقد وضعت القوانين والقواعد والشروط مختلف أمور الحياة ومنها السير والنقل والتنقل، فظهرت قوانين للنقل البحري وأخرى للنقل الجوي وقواعد وقوانين للسير على الطرق لتنظم هذه القواعد والقوانين حركة وتصرفات مستخدمي الطرق من سائقين وركاب وراجلين. إلا أنه بالرغم من وجود هذه القوانين، وبالرغم من تنظيم العديد من الحملات قصد تحسيس المواطنين وتوعيتهم بالمخاطر التي تحيط بهم أثناء استعمالهم للطريق، فإن حوادث السير لازالت تحصد يومياً بالمغرب عشرات القتلى، وتكبد الاقتصاد الوطني خسائر فادحة. هذه الأسباب وغيرها حتمت بالضرورة الاعتماد على استراتيجية جديدة لتنظيم السير والجولان عبر الطرق، وذلك قصد إيجاد السبل الناجعة للحد من هذا الزيف.

السيد الرئيس،

لعل السؤال المطروح هو: هل الوسائل التي جاء بها القانون كفيلاً للقضاء على هذه الظاهرة؟ بعد الإطلاقة الأولية على القانون، الملاحظ أنه لا يمكنه وحده أن يحد من هذه الظاهرة إلا بالاعتماد على وسائل أخرى، والتي من بينها:

أولاً، حملة توعية وتنقيف المواطنين: إن توعية وتنقيف المواطنين للالتزام بقوانين وأنظمة السير بشكل طوعي وعن قناعة من أولويات الوقاية من حوادث الطرق، لأن الوعي بأنظمة وقوانين السير من شأنه أن يخفف من حوادث السير وما قد ينجم عنها من وفيات وأضرار جسيمة خطيرة أحياناً، فضلاً عن الخسائر المادية الفادحة المباشرة والغير مباشرة، وهذه الحملة تتوجه وتطال كل شرائح المجتمع، خاصة فئة الشباب التي هي الأكثر إنتاجاً وفعالية في المجتمع، والتي تعتبر المسبب الأول للحوادث المرورية، ثم الأطفال في المرتبة الثانية من حيث الأهمية بإرشادهم المدرس والمنهجي منذ نعومة أظفارهم بالالتزام بأداب السير في الطرقات وكيفية التعامل مع الطريق والمركبات والإشارات الضوئية وسواها، بحيث يكون هذا الالتزام جزءاً لا يتجزأ من تربية الطفل الصحيحة المبنية على القناعة والوعي وتحمل المسؤولية والحرص على المصلحة العامة في المجتمع؛

ثانياً، إصلاح الطرق وتطويرها: يعتبر الطريق المسبب الثاني المسؤول عن حوادث الطرق، فمن الضروري أن تتوفر فيه جميع المواصفات الفنية

المراقبة وتحرير المخالفات، مما يحد من جدوى المدونة؛

- استكمال تجديد حظيرة سيارات الأجرة وحافلات النقل العمومي.

السيد الرئيس،

رغم أننا أبدنا رأينا وملاحظاتنا، وأكدنا على مجموعة من الإجراءات لضمان تنفيذ هذه المدونة بشكل سليم، حماية لحقوق المهنيين ومستعملي الطريق وصيانة كرامتهم، وخدمة لتطوير النقل العمومي بصفة عامة، بما يشجع الاستثمار في هذا القطاع الحيوي الذي يلعب دوراً محورياً في الاقتصاد الوطني، وقدمنا تعديلات تستجيب لتطلعات المهنيين وهمومهم. لكننا مع الأسف استغرقتنا لطريقة تعامل الحكومة مع تعديلاتنا، حيث رفضتها جميعاً، مما يطرح تساؤلاً جدوى العمل التشريعي المنوط بنا كمستشارين.

والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

7-مداخلة فريق الاتحاد المغربي للشغل:

السيد الرئيس المحترم،

السيد الوزير المحترم،

السيدات والسادة المستشارون المحترمون،

السيد الرئيس،

يشرفني أن أتناول الكلمة باسم فريق الاتحاد المغربي للشغل بمجلس المستشارين، بمناسبة مناقشة مشروع القانون رقم 116.14 بتغيير وتتميم القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق، كما لا تفوتني الفرصة دون تقديم الشكر الجزيل للسيد الوزير المحترم على العرض القيم، الذي تم تقديمه امام انظار لجنة الداخلية والجماعات الترابية والبنيات الاساسية.

السيد الرئيس،

وهكذا جاء مشروع القانون رقم 116.14 يتعلق بتغيير وتتميم القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق، الذي يعتبر التخفيض من الغرامات والعقوبات الحبسية أبرز معالمه. وينص على مجموعة من التغييرات الجوهرية، وضمن أبرز التعديلات يوجد إلغاء عقوبة الإيداع بالمحجز لمدة 24 ساعة في حالة ارتكاب مخالفة التوقف الغير القانوني أو الخطير، مع غياب السائق أو في حال رفضه الامتثال، وجعلها مرتبطة بإنهاء المخالفة مع أداء الغرام، وكذا "إلغاء عقوبة الإيداع بالمحجز لمدة 10 أيام في حالة ارتكاب مخالفة عدم الخضوع للمراقبة التقنية والساح بإنهاء المخالفة عن طريق إجراء الفحص التقني وأداء الغرامة".

كما جاء مجموعة من التسهيلات في مسطرة أداء المخالفات من الدرجة الأولى، والتي يؤدي عنها المخالف 700 درهم سيتوجب عليه دفع 400 درهم فقط إن اختار الأداء حالاً أو خلال 24 ساعة، أو 500 درهم خلال 15 يوماً الأولى.

وفيما يخص المخالفات من الدرجة الثانية، والتي غرامتها 500 درهم،

السيدات و السادة الوزراء المحترمون،

السيدات و السادة المستشارون المحترمون،

يشرفني أن أتدخل باسم مجموعة الكونفدرالية الديمقراطية للشغل بخصوص تعديلات مشروع قانون رقم 116.14 يقضي بتغيير وتتميم القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق الصادر بتنفيذه الظهير الشريف رقم 1.10.07 بتاريخ 26 من صفر 1431، (11 فبراير 2010).

إن مدونة السير على الطرق خلقت نقاشا واسعا داخل مستعملي الطريق من مواطنين ومهنيين ومقاولين في مجال النقل الطرقي، حيث أجمعت كل الأطراف على ضرورة القيام بإصلاحات هامة، تجعل من مدونة السير على الطرق قانونا متطورا يترجم الإرادة الجماعية لكافة الفاعلين.

وحرصا على تفعيل المقاصد والغايات المرجوة من المقتضيات الجديدة لمدونة السير، فإن مجموعة الكونفدرالية الديمقراطية للشغل تؤكد على:

- إعادة النظر في الغرامات المفروضة وملاءمتها مع حجم المخالفات؛
- التركيز على ضرورة توفير وتعميم مراكز الفحص التقني للآليات التي يتجاوز وزنها 3.500 كيلوغرام؛
- ضعف البنية التحتية، والنقص في علامات التشوير والوضعية الميكانيكية للعربات، وضعف الشبكات الطرقية وعدم صيانتها؛
- إعادة النظر في مسطرة إحداث مراكز وشبكات الفحص التقني؛
- ضرورة نشر الوعي بأهمية القوانين باعتبارها ترسانة تشريعية لضمان الاستعمال السليم والأمن للفضاء الطرقي؛
- الخصاص في برامج تهيئة السلامة الطرقية لمعالجة النقط السوداء والتشوير الأفقي والعمودي في العديد من المحاور الطرقية، وبناء الحواجز الواقية والمسالك الخاصة بالدراجات؛
- تهيئة المحاور الطرقية التي تعرف حركة جد كثيفة؛
- إعادة النظر في طرق منح الرخص الاستثنائية في المناسبات وخاصة الأعياد الدينية.

أما بخصوص اللجنة الوطنية للسلامة الطرقية المشتركة بين الوزارات، التي يرأسها رئيس الحكومة، واللجنة الدائمة للسلامة الطرقية، التي يرأسها وزير التجهيز والنقل واللوجستيك واللجان الجهوية للسلامة الطرقية التي يرأسها ولاة الجهات، تعد من الآليات التي نص عليها هذا القانون فيما يخص تدبير السلامة على الطرق.

كما أن نشاط هذه اللجان ضعيف في جل الجهات ويبقى بعيدا عن تحقيق الأهداف المسطرة له، وبالتالي نقتح إعادة النظر في هذه اللجان من حيث دورها وتنظيمها واختصاصاتها، حتى تقوم بالدور المنوط بها، مع الأخذ بعين الاعتبار خصوصيات كل جهة لمعالجة ناجعة لأسباب حوادث السير.

وشكرا.

المرورية لضمان سير المركبات الآمن الخالي من الخطورات، والتي تسمى "البقع السوداء"، أي التي تكثر فيها الحوادث من هنا كان من الواجب إزالة كل ما قد يعرض المركبات إلى حوادث مفاجئة كالحالة المزرية التي تعيشها الطرق، بسبب ضيقها والغش الحاصل في حالة إصلاحها، وهو الإصلاح الذي لا يدوم أكثر من سنتين ليرجع الحال إلى ما كان عليه، مما يتطلب السعي إلى إنشاء وتنظيم شبكة الطرق الداخلية والخارجية وفق المواصفات والجودة، التي تحقق شروط السلامة والأمان للركاب والراجلين.

ثالثا، تفعيل وتطوير أنظمة السير: إن أنظمة المرور يجب أن تتلاءم مع التطورات الاقتصادية والتغيرات الديموغرافية وتزايد عدد المركبات المختلفة الأحجام والأشكال، التي تستخدم الطريق، والتي تفرض ظروف ومعطيات مستجدة تتطلب إعادة النظر في أنظمة السير الحالية وضرورة تفعيل قانون السير، لكي يتصدى لهذه التغيرات ويعالج خروقات البعض لمواده بتطبيق العقوبات والإجراءات القانونية الصارمة في حق كل من تسول له نفسه مخالفة نظمه دون محاباة او مجاملة؛

رابعا، التأهيل الجيد للسائقين: من أسباب الحوادث المهمة عدم التأهيل الجيد للسائقين المستخدمين للمركبات والطريق، حيث من الضروري ومن خلال مؤسسات السيادة أن تتوفر في السائق قبل منحه رخصة القيادة كامل الأهلية من حيث القدرة على القيادة والتعامل مع المركبة بشكل صحيح كوسيلة نقل وقضاء للحاجات، لأن القيادة فن وذوق وأدب، فالقيادة لها لغة مشتركة يجب على كل سائق الإلمام بها لمخاطبة الآخرين من شركاء الطريق.

السيد الرئيس،

نود أن نشير في النهاية الى ضرورة العمل وبصرامة على تطبيق قانون السير من قبل رجال المرور، وذلك من أجل ضبط الأمور ومعالجة الجانب المهم في المشكلة المرورية والتكثيف من ملاحقة المخالفين وضرورة وجود دوريات ما بين الطرق الداخلية والخارجية وتكوين لجن تفتيش نزيهة تقوم بعملها بطريقة مفاجئة للحد من معضلة الرشوة، التي تعتبر أعقد مما تتصوره اللجنة الوطنية للسلامة الطرقية أو موظفو وزارة التجهيز والنقل فإذا كانت المبادئ الكبرى التي تقف خلف هذا القانون هي حماية أرواح المواطنين وممتلكاتهم، فإنه يجب محاربة الرشوة، التي تساهم في رفع حوادث السير بالتساهل مع مخالفتي قوانين السير.

وعلى أية حال، فإننا في فريق الاتحاد المغربي للشغل ننوه بإيجابيات مشروع القانون رقم 116.14 بتغيير وتتميم القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق، الذي تضمن مجموعة من التعديلات التي اقترحها فريقنا، والتي تصب كلها في تجويد النص لغويا وقانونيا، ولذلك نصوت بالإيجاب على نص المشروع.

8-مداخلة مجموعة الكونفدرالية الديمقراطية للشغل:

السيد الرئيس المحترم،