



الجلسة الشهرية المتعلقة بالسياسة العامة

(المادة 100 من الدستور)

جواب السيد عبد الإله ابن كيران رئيس الحكومة

النقل: بين انتظارات المواطنين وإكراهات الواقع ورهانات التحديث

(الأربعاء 22 ذو الحجة 1433هـ الموافق لـ 7 نونبر 2012م)

بسم الله الرحمن الرحيم، الحمد لله والصلاة والسلام على رسول الله وعلى آله وصحبه
ومن والاه.

السيد رئيس مجلس المستشارين المحترم،

السيدات والسادة المستشارين المحترمين،

تقديم

- بسم الله الرحمن الرحيم، الحمد لله والصلاة والسلام على رسول الله وعلى آله وصحبه ومن والاه.
- بداية، أود أن أتقدم بالشكر لأعضاء مجلسكم الموقر على اختيار موضوع النقل والسلامة الطرقية كمحور لهذه الجلسة الشهرية المتعلقة بتقديم الأجوبة على أسئلة السادة المستشارين المتعلقة بالسياسة العامة.
- لقد انصبت جل أسئلة السادة المستشارين المحترمين على موضوع السلامة الطرقية، بحكم راهنته. غير أنه، وعلى أهمية هذا الموضوع وما يثيره من شعور بالحسرة اتجاه الضحايا الذين تخلفهم حوادث السير، فإنه لا يعدو أن يكون إحدى تجليات الاختلالات التي تعرفها السياسة العمومية المتبعة في قطاع النقل.
- والحالة أن سياسة النقل مسألة على درجة من التشعب والتعقيد، لكونها تكتسي أبعادا مختلفة تجمع بين ماهو بشري، وماهو قانوني وماهو اقتصادي وماهو اجتماعي وماهو تربوي وأخلاقي. كما أنها تشكل نقطة التقاء متدخلين متعددين، وتحيل على ممارسات غير صحية، تجذر معظمها في المجتمع، كقضايا الرخص والنقل السري والرشوة والتهور واللامسؤولية وما إلى ذلك.
- وقطاع النقل هو، فضلا عن ذلك، إحدى رافعات التنافسية الاقتصادية لارتباطه باللوجيستيك، وتشتغل فيه آلاف المقاولات ويؤمّن الشغل لمئات الآلاف من المواطنين. كما أنه قطاع أفقي مُهيكل يؤثر مباشرة على باقي القطاعات الاقتصادية.
- وعلى هذا الأساس، وضعت الحكومة استراتيجية عامة لتأهيل قطاع النقل بمختلف أنواعه تمتد على سنوات 2012-2016، وترتكز على 3 محاور أساسية تتمثل في:
 - تعزيز التنافسية والتنمية العادلة والمستدامة،
 - وتحقيق الشفافية والحكامة الجيدة والفعالية
 - والرفع من جودة وسلامة خدمات النقل.
- واعتبارا لكون أغلب أسئلة السادة المستشارين انصبت على محور السلامة الطرقية، ارتباطا بحوادث السير المفجعة والمتابعة التي عرفتها بلادنا خلال الآونة الأخيرة، فلن أطيل في بسط مضامين هذه الإستراتيجية، رغم أهميتها، على أنه سأستعرض بإيجاز، في المحور الأول من هذه المداخلة، خطوطها العريضة قبل التطرق في المحور الثاني إلى إشكالية السلامة الطرقية وسبل الحد من حوادث السير.

- كما تعلمون، فإن موضوع النقل مسألة على درجة من التشعب والتعقيد، لكونه يكتسي أبعادا مختلفة تجمع بين ماهو بشري، وماهو قانوني وماهو اقتصادي وماهو اجتماعي وماهو تربوي وأخلاقي. كما أنه يشكل نقطة التقاء متدخلين متعددين، ويحيل على ممارسات غير صحية، تجدر معظمها في المجتمع، كقضايا الرخص والنقل السري والرشوة والتهور واللامسؤولية وما إلى ذلك.
- ومن هذا المنطلق، وضعت الحكومة استراتيجية عامة لتأهيل قطاع النقل بمختلف أنواعه تمتد على سنوات 2012-2016، تأخذ بعين الاعتبار مضامين البرنامج الحكومي ذات الصلة بالقطاع كتدعيم القدرة التنافسية للاقتصاد الوطني والجهوي وتحقيق تنمية منسجمة ومتكاملة ومتوازنة للبنيات التحتية للنقل والاستمرار في السياسة الإرادية للاستثمار في البنيات التحتية للنقل، مع الرفع من مستوى العرض وجودة الخدمات.
- وترتكز هذه الاستراتيجية على ثلاث محاور أساسية تتمثل في تعزيز التنافسية والتنمية العادلة والمستديمة، وتحقيق الشفافية والحكامة الجيدة والفعالية والرفع من جودة وسلامة خدمات النقل.
- **1. فعلى مستوى تعزيز التنافسية والتنمية العادلة والمستديمة:**
- تعترم الحكومة مواصلة سياسة الأوراش الكبرى في مختلف قطاعات النقل. وهكذا، سيتم في مجالات الطرق والطرق السيارة والنقل الطرقي، إتمام 400 كلم من الطرق السيارة، و600 كلم من الطرق السريعة وإنهاء البرنامج الثاني وإعداد البرنامج الثالث للطرق القروية وتأهيل النقل الطرقي القروي وإنجاز الدراسات المتعلقة بنفق تشكا (مراكش - ورزازات) وكذا إنهاء الدراسات للطريق السيار بين وجدة والحدود الجزائرية .
- أما في مجال النقل السككي، فستعرف هذه الفترة إنهاء الخط السككي للقطار فائق السرعة طنجة -الدارالبيضاء وإنجاز دراسات خط القطار فائق السرعة نحو مراكش والمساهمة في تطوير النقل الجهوي (RERالبيضاء) وتثليث خط القنيطرة-الدار البيضاء وتثنية مقاطع من خط سطات - مراكش وتأهيل خط سيدي قاسم - طنجة وكهربية خط فاس - وجدة (مرحلة أولى فاس - تازة) وإعداد دراسات توسيع الشبكة الكلاسيكية (بني ملال ، طنجة وتطوان، ...).
- وفيما يخص الموانئ والنقل البحري، فسيتم الشروع في استغلال المحطة 4 لميناء طنجة المتوسط من طرف مرسى المغرب وإعطاء انطلاقة الأشغال بالمحطة 3 لميناء طنجة المتوسط في إطار الشراكة مع القطاع الخاص وإنجاز 4 موانئ جديدة : آسفي ، الناظور غرب المتوسط، الجرف الأصفر، المهيبريز وتوسيع 6 موانئ بكل من الداخلة، طرفاية، أكادير، العرائش، الجبهة، وسيدي إفني ووضع مخطط لتأهيل ميناء القنيطرة-مهديدة ووضع مخطط لتطوير نشاط إصلاح السفن ودراسات موانئ كبرى جديدة : الداخلة والقنيطرة .
- وبالنسبة للمطارات والنقل الجوي، فسيتم إعداد مخطط وطني مديري لتطوير البنيات التحتية للمطارات وتنمية 4 مطارات الناظور، كلميم، الراشدية وطانطان، وكذا توسيع مطار مراكش والمحطة 1 و 2 بمطار محمد الخامس، ومحطات جوية جديدة بفاس، زاكورة، بني ملال، بالإضافة إلى إنجاز المدرج الثالث للإقلاع بمطار محمد الخامس.
- أما فيما يخص اللوجستيك، فسيتم تسريع وثيرة تفعيل الاستراتيجية اللوجستكية وبدء العمل الفعلي للوكالة المغربية لتنمية اللوجستيك وإتمام المنظومة التعاقدية التي حددتها الاستراتيجية الوطنية. وفي هذا المجال سيتم إنجاز الشطر الأول من المخطط الوطني للمناطق اللوجستكية الممتد على مساحة 2080 هكتار. وفي نفس السياق سيتم إنجاز الأجزاء الأولى ل 5 من المحطات اللوجستكية السككية بكل من ميطا وزناتة وفاس ومراكش وطنجة وإنجاز مخططات خاصة بالحبوب وبالمواد الطاقية، بالإضافة إلى ربط سككي لعدة مناطق ووحدات صناعية. كما ستتم تهيئة الميناء الجاف بالمنطقة اللوجستكية لزناتة وإنجاز الطريق البحري زناتة - ميناء الدار البيضاء .

- ومن جهة أخرى سيتم تحديد استراتيجية جديدة لتطوير الشحن الجوي ودراسة جدوى تطوير قطب دولي لنشاط الشحن الجوي، مع إنجاز محطات جوية خاصة بالشحن الجوي، بالإضافة إلى تنمية التكوين المهني في مهن النقل الجوي.
- 2. أما فيما يخص تحقيق الشفافية والحكمة الجيدة والفعالة:
- فتهدف استراتيجية الحكومة في هذا الإطار إلى خلق إدارة منفتحة وميسرة الخدمات ومنصفة. مع تعزيز المنافسة الحرة والمتوازنة بدون ريع، وكذا وضع أسس شراكة متقدمة مع القطاع الخاص والفاعلين العموميين، بالإضافة إلى تحسين الفعالية في العمل وتدبير أمثل للموارد والارتقاء بالموارد البشرية. كما تعمل على متابعة سياسة اللاتمرکز وإعطاء صلاحيات أكبر للمصالح الترابية ومواصلة تبسيط المساطر الإدارية وتحسين الاستقبال.
- 3. أما في ما يخص الرفع من جودة وسلامة خدمات النقل
- فإن الإستراتيجية التي تم وضعها تستهدف توفير شروط السلامة على مستوى مختلف أنواع النقل واقتراح الإجراءات العملية لحل مشكلات السلامة المرورية والحد من خطورتها وإيقاف المنحى التصاعدي لعدد الحوادث وكذا لعدد القتلى.
- وفي هذا المجال تسهر الوزارة على وضع سياسة جديدة وفعالة في مجال صيانة التجهيزات والبنيات التحتية بالمطارات والموانئ والشبكات الطرقية والسككية ومراجعة المنظومة القانونية ذات الصلة كتحسين النصوص التطبيقية وإعداد دفاتر التحملات الخاصة بمؤسسات تعليم السياقة ومؤسسات التربية على السلامة الطرقية وشبكات الفحص التقني والمسطرة اللازمة لإحداث وتدبير اللجان الإدارية للبحث في أسباب حوادث السير المميتة وذلك بغية توفير جميع ضمانات جودة وسلامة خدمات النقل. وسنعود بتفصيل إلى هذا المحور في النقطة الموالية.

المحور الثاني: إشكالية السلامة الطرقية

- للجواب على مختلف أسئلة السادة المستشارين المحترمين، وتنوير عموم المواطنين عبرهم بخصوص إشكالية السلامة الطرقية، سأشخص بإيجاز إشكالية انعدام السلامة الطرقية مع الوقوف على الأسباب والمسؤوليات، قبل التطرق إلى أهم محاور الخطا الحكومية للحد من حوادث السير وضمان السلامة الطرقية، وكذا بعض ما تم إنجازه في هذا الإطار.
- ولابد من التذكير بداية بأن الحكومة اعتمدت مخططا مندمجا للسلامة الطرقية على فترة 2011-2013، غير أن ما وقع من حوادث مميتة في الآونة الأخيرة، والتي نترحم بالمناسبة على أرواح ضحاياها، جعلتنا نعجل بالتفكير في ضبط الجوانب المتعلقة بهذا الموضوع ومعالجة الاختلالات من خلال وضع رزمة من الإجراءات الاستعجالية من قبل خلية طارئة تم إحداثها لهذا الغرض بمساهمة كل القطاعات المعنية.
- وقد اقترحت هذه الخلية مجموعة من التدابير الاستعجالية والمتوسطة المدى للحد من حوادث السير وتحسين السلامة الطرقية. وتضم مصفوفة التدابير الاستعجالية 33 تدبيرا على المدى القصير و37 تدبيرا على المدى المتوسط تتوزع على المحاور الستة التالية: المراقبة، الإصلاحات الهيكلية، تأهيل السائق المهني، تأهيل البنية التحتية، إغاثة وإسعاف الضحايا، بالإضافة إلى التواصل والتحسيس والتربية الطرقية. وسنتطرق إلى بعضها في ما سيأتي.
- 1. تشخيص إشكالية انعدام السلامة الطرقية :

- تعتبر إشكالية انعدام السلامة الطرقية ببلادنا أحد أهم التحديات المطروحة على كل الفاعلين المعنيين وذلك لما تخلفه حوادث السير من خسائر مادية وبشرية جسيمة، وخاصة أنها وتصيب بنسبة كبيرة الفئات العمرية الشابة والنشيطة، أقل من 45 سنة، مما يحرم الاقتصاد الوطني من طاقاته الإنتاجية التي هو في أمس الحاجة إليها، ناهيك عن تكلفتها الاجتماعية من أيتام وأرامل وذوي احتياجات الخاصة.
- ولن أفلح في التعبير عن فداحة هذه الظاهرة مهما أطلت في الوصف. لكن، ثمة أرقام تغني عن مئات الكلمات، سأوقف عند بعضها، قبل التطرق إلى الأسباب الرئيسية لهذه الظاهرة.

أ - أرقام وإحصائيات يجب التوقف عندها:

- تخسر بلادنا أكثر من 4000 شخصا وما يفوق 14 مليار درهم سنويا نتيجة حوادث السير، أي نحو 2% من الناتج الداخلي الخام. هذه الأرقام جعلت بلادنا تحتل للأسف الشديد الصدارة عربيا والمرتبة 6 عالميا في نسبة الحوادث.
- فقد سُجِّلت سنة 2011، مقارنة مع 2010، الأرقام التالية:
 - ✓ 67.082 حادثه سير أي بارتفاع 2,48 % (12 حادثه سير كل ساعة).
 - ✓ 4.222 قتيلا، أي بارتفاع 11,75% (قتيل واحد كل ساعتين).
 - ✓ 12.482 مصابا بجروح بليغة، أي بارتفاع 9,36% (3 مصابين كل ساعتين).
 - ✓ 89.529 مصابا بجروح خفيفة، أي بارتفاع 2,84 % (10 مصابين كل ساعة).
- 80% من القتلى داخل المجال الحضري هم من فئة عديمي الحماية، 54% منهم راجلون ومستعملو الدراجات، و35% من مستعملي العربات الخفيفة.
- بلغ عدد العربات المتورطة في حوادث السير الجسمانية، 108.919 عربة خلال 2011، بزيادة 2,47% مقارنة مع 2010. نسبة 55,8% منها هي مركبات خفيفة و34,6% دراجات نارية أو هوائية فيما 6,5% شاحنات لنقل البضائع و1,6% حافلات. هذه الأرقام تدل على شيء واحد، نحن أمام آفة خطيرة تستنزف أرواح المغاربة وثروة البلاد، وتكلفنا ما قد لا تكلفه الحروب في البلدان التي تعيش حروبا. فما هي الأسباب؟
- ب- عوامل وأسباب حوادث السير:

- غالبا ما تثار ضعف البنية التحتية وجودة الطرق وتهالك المركبات كمسببات رئيسية لحوادث السير، والحالة أن المسؤول الأول عنها حوادث السير ببلادنا هو العنصر البشري، حيث يساهم بأكثر من 80%. أنا لا أقول هذا من باب التملص من المسؤولية. فبطبيعة الحال، طرقنا ليست بجودة طرق الدول المتقدمة، لكنها حتما ليست السبب الرئيسي لحرب الطرق التي نعيشها. وإليكم الإحصائيات التي تدعم ما أقول :
- أكثر من ثلثي الحوادث (71,7% بالضبط) تقع داخل المدار الحضري لأن حوالي 94% من مستعملي الطريق لا يحترمون علامة "قف" و9% من السائقين لا يتوقفون عند الضوء الأحمر وتصل هذه النسبة إلى 29% بالنسبة لسائقي الدراجات النارية؛
- هذه الحوادث في المجال الحضري، يفترض أن لا تخلف أضرارا بليغة. لكن الواقع أنها مسؤولة عن ثلث القتلى والمصابين بجروح بليغة. لماذا؟ لأن 28% من سائقي العربات الخفيفة لا يستعملون حزام السلامة داخل المجال الحضري؛ و21% من سائقي الدراجات لا يضعون الخوذة الواقية وتصل هذه النسبة إلى 76% بالنسبة للراكبين؛
- ثلث الحوادث فقط يقع خارج المدار الحضري، لكنه يسبب ثلثي عدد القتلى والمصابين بجروح بليغة، لكون أغلب الحوادث تكون مقرونة بالسرعة المفرطة مما يزيد من خطورتها.
- حوالي ثلث المركبات المتورطة يقل عمرها عن 5 سنوات والثلث الآخر يفوق عمرها 15 سنة، أي أن المركبات الحديثة تساهم بنفس النسبة في الحوادث مقارنة مع المركبات القديمة. ومما يزي هذه الفكرة، أن التجديد الذي عرفته حظيرة المركبات خلال العشرية الأخيرة لم يؤد إلى تراجع الحوادث، بل بالعكس.
- وعندما أتحدث عن كون العنصر البشري هو المسبب الأول للحوادث، فأنا لا أعني فقط السائقين ومستعملي الطريق، بل كذلك المراقبين بمختلف أسلاكهم من شرطة ودرك وأعوان للمراقبة بوزارة التجهيز والنقل ومتعهدي مدارس السياقة أو مراكز الفحص التقني، وغيرهم كل حسب موقعه ودرجة مسؤوليته.
- كما أن التوعية والتحسيس على أهميتهما لا يغنيان أبدا عن تكثيف المراقبة وتشيدها. وحتى أَوْضَحَ أهمية عامل المراقبة والزجر أكثر، يكفي التذكير أن عدد الحوادث عرف تراجعا ملحوظا خلال الثلاثة الأولى التي تلت دخول مدونة السير الجديدة حيز التطبيق، في أكتوبر 2010، حيث سجل، مقارنة مع نفس الفترة من 2009، انخفاض كل من عدد الحوادث

بأكثر من % 17 وعدد القتلى بأكثر من % 18 وعدد الجرحى بأكثر من % 18 .

- لكن، للأسف، عاد عدد الحوادث بعد ذلك للارتفاع، وأساسا بسبب تلاشي المراقبة والزجر خلال 2011، حيث عاد مستعملو الطريق إلى سلوكاتهم القديمة. لذلك، فإنه لا بد من تشديد المراقبة والزجر، وستعود إلى كل هذا بمناسبة بسط المحاور الكبرى للسياسة الحكومية في مجال السلامة الطرقية والوقاية من حوادث السير، وهو ما سيشكل النقطة الثانية من مداخلتي في هذا المحور.

2. أهم التدابير الحكومية المبرمجة أو الجاري تنفيذها في مجال السلامة الطرقية والوقاية من الحوادث

- إن الحديث عن العنصر البشري كسبب رئيسي لحوادث السير لا ينبغي أن يكون مطية للوقوف موقف المتفرج من هذه الآفة، بل هو حافز لتبني مقاربة شمولية ومندمجة تستحضر كافة أبعاد هذه الإشكالية وتجيب عن مختلف التحديات والنواقص التي تعرفها منظومة النقل والجولان ببلادنا.
- وبهذا الصدد، تتضمن كل من الإستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية ومصفوفة خلية التدخل الاستعجالي للسلامة الطرقية، مجموعة من التدابير التي تروم تأهيل الإطار القانوني، وتأهيل العنصر البشري، وتعزيز البنية التحتية وتأهيل حظيرة المركبات، والتربية والتحسيس وغيرها. وستوقف في ما يلي عند بعض جوانب هذه الإستراتيجية :
- أ. تأهيل الإطار القانوني:
 - تهدف استراتيجية الحكومة إلى مراجعة بعض مقتضيات مدونة السير التي أبانت الممارسة عن وجود قصور أو نواقص فيما وتفعيل القانون المتعلق بنقل المواد الخطيرة، ومراجعة المقتضيات القانونية ذات الصلة وذلك من أجل تحفيز السائقين أكثر على تفادي الحوادث.
 - ب. بالنسبة لتأهيل البنيات التحتية وحظيرة المركبات.
 - اعتبارا لدور البنيات التحتية في تسهيل النقل وضمان السلامة الطرقية، فإن استراتيجية الحكومة تولي أهمية خاصة لتأهيلها، وخاصة في ما يتعلق بمعالجة النقط السوداء، وقد تم في هذا الإطار برمجة مجموعة من العمليات تتعلق ب :
 - معالجة 120 نقطة سوداء وبناء الجدران الوقائية وتحسين تجهيزات السلامة الطرقية على المحاور الطرقية الجبلية الوطنية والجهوية الأكثر رواجاً، مع العلم أنه سبق أن عولجت 72 نقطة سوداء خلال 2010-2012 ؛
 - تحويل ممرات السكك الحديدية المستوية إلى ممرات علوية؛
 - تجهيز الحافلات بمنبهات النوم لفائدة السائقين،
 - سن إجبارية تجهيز الحافلات الجديدة بحزام السلامة في كل المقاعد،
 - تحديد السن الأقصى لحافلات النقل الجماعي بين المدن في 15 سنة.
- كما تعمل الحكومة على مواكبة الجماعات الحضرية وخاصة في إنجاز مخططات التنقلات الحضرية والسير ودعم البنيات التحتية.
- ت. على مستوى تكثيف المراقبة والزجر، تركز مقاربة الحكومة على :
- اللجوء إلى أجهزة المراقبة الآلية التي تحد من تدخل العنصر البشري واعتماد أدوات قياس موضوعية في معاينة المخالفات كلما أمكن ذلك عن طريق:
 - اعتماد نظام GPS لمراقبة حافلات النقل العمومي ومركبات نقل البضائع وربطه بمصالح المراقبة الطرقية ؛
 - إدخال المراقبة الجوية الداعمة على بعض المحاور الطرقية من طرف الدرك الملكي وكذا مواصلة تجهيز مصالح المراقبة بالمعدات اللازمة بكلفة إجمالية تبلغ 345 مليون درهم؛
 - الرفع من عتاد التجهيزات الحديثة للمراقبة الموضوعية رهن إشارة الدرك الملكي والأمن الوطني، من 700 إلى 1270 رادار متنقل أو محمول ومن 780 إلى 1640 جهاز قياس تركز أو تشبع الهواء المنبعث من الفم بالكحول واقتناء أجهزة مراقبة تناول المواد المخدرة والأدوية المحظورة للسياسة.

- تفويت تدبير المخالفات المسجلة بواسطة الأجهزة الأوتوماتيكية إلى متعهد خاص سيقوم بتمويل المشروع واقتناء الأجهزة اللازمة وتدبير المراقبة الآلية لتجاوز السرعة (970 رادارا ثابتا لمراقبة السرعة و10 رادارات لقياس السرعة المتوسطة) واحترام أضواء الإشارة (تجهيز 120 مقطعا طريقيا بهذا الخصوص)؛
- بناء وتجهيز أربع محطات ثابتة لمراقبة الحمولة زيادة على المحطتين المتواجدين بالرباط وفاس؛ واقتناء 100 ميزان متحرك لمراقبة الحمولة التقنية.
- اعتماد النظام الجديد ل"شركة الطرق السيارة بالمغرب " من أجل احتساب السرعة المتوسطة للمركبات على الطرق؛
- إحداث رقم أخضر لتمكين المسافرين من التبليغ عن المخالفات أو السلوكات التي قد تمس بالسلامة الطرقية وإحداث مركز للدعاءات Centre d'appel .

- تشديد المراقبة على الحافلات على المستوى التقني وعلى المحاور الطرقية من طرف الدرك الملكي ؛
 - تكثيف عمليات افتحاص مراكز المراقبة التقنية وتشديد العقوبات على هذه المراكز في حالة الإخلال بالتزاماتها؛
 - تجنيد مصالح النقل 24 ساعة على 24 ساعة و7 أيام في الأسبوع لمواكبة مصالح المراقبة؛
 - إحداث لجن للمراقبة والتفتيش تناط بها مهمة التصدي لكافة أشكال الفساد الإداري ومحاربة السلوكات اللا أخلاقية التي قد تصدر عن أعوان المراقبة الطرقية واتخاذ الإجراءات التأديبية في حق المتورطين منهم.
 - إعداد نظام المراقبة على بيع قطع الغيار والإطارات المطاطية للتأكد من مطابقتها لمعايير الجودة المعتمدة.
 - مأسسة التحضير المسبق لعملية نقل المسافرين خلال أوقات الدروة (الأعياد الدينية، الدخول المدرسي، ...)؛
- ث. التحسيس والتواصل والتربية الطرقية
- أما فيما يتعلق بالتواصل والتحسيس والتربية الطرقية التي تعتبر بدورها عاملا مهما في الوقاية من حوادث السير، فقد اعتمدت الحكومة استراتيجية تواصلية موسعة تستهدف التوعية المباشرة للسائقين والمسافرين داخل المحطات الطرقية وتمير خطابات ورسائل تواصلية عبر مختلف وسائل الإعلام بما فيها الانترنت.

ج. التدخل الطبي

- على المستوى الطبي، تعمل الحكومة على الارتقاء بنجاعة التدخل البعدي عبر الارتقاء بمستوى الإسعافات الطبية لفائدة ضحايا حوادث السير وذلك من خلال :
- اعتماد النقل الإستعجالي والإنعاش بالمروحية: المرحلة الأولى تهم جتي مراكش تنسيفت الحوز وتادلة أزيلال.
 - إقرار خريطة صحية للتدخل الطبي الإستعجالي وتعميم مراكز الضبط الطبي لتسريع نجاعة التدخل الطبي (Centres de régulation médicale)
 - تجهيز المراكز الاستشفائية الجهوية ب 11 وحدة للمساعدة الطبية المستعجلة (SAMU) منها 7 مشغلة حاليا و15 مصلحة متنقلة للمستعجلات والإنعاش (SMUR).
 - تبني الرقم الوطني للنداء الإستعجالي الصحي وإعادة هيكلة مسلك المستعجلات مع برمجة 80 وحدة لمستعجلات القرب و تعزيز أسطول سيارات الإسعاف وتحسين تجهيزاتها، وقد تم اقتناء 73 سيارة إسعاف في هذا الإطار؛
 - تكوين وتدريب المهنيين العاملين في مصالح المساعدة الطبية المستعجلة.

ح. تحسين الوضعية الاجتماعية للسائقين

- تم التوقيع بتاريخ 21 فبراير 2011 على اتفاقية للشراكة تهم تمكين الحاملين لبطاقة السائق المهني، غير الأجراء، من الانخراط في الصندوق المذكور عبر ملاءمة الإطار التشريعي المنظم لنظام الضمان الاجتماعي؛
- تم نشر القانون رقم 84.11 الذي يتيح هذه الإمكانية ؛
- تم إعداد مشاريع المراسيم المتعلقة باستفادة السائق المهني من خدمات الصندوق.

خ. تحسين حكامه قطاع النقل لإرساء قواعد المنافسة الحرة والشفافية وتكافؤ الفرص ومراجعة إطاره القانوني

- إن إصلاح قطاع النقل لا يمكن أن يتم بمعزل عن مراجعة نظام حكامته.

- لذلك، فإن استراتيجية الحكومة تركز على محاربة اقتصاد الربيع والحد من الاحتكارات والاستثناءات عبر سن قواعد المنافسة الشريفة في القطاع وتشجيع الاستثمار والمبادرة الحرة واعتماد الاحترافية للرفع من جودة الخدمات.
- وفي هذا الإطار، فالحكومة بصدد تعويض نظام الرخص والامتيازات بنظام التعاقد على أساس دفاتر تحملات مع اللجوء إلى طلبات عروض مفتوحة كلما أمكن ذلك.

- فيالنسبة للنقل الطرقي للبضائع

- تعمل الحكومة بشراكة مع المهنيين، على تنفيذ الإجراءات المتضمنة في العقد البرنامج لتأهيل الفاعلين في هذا القطاع، الموقع في يونيو 2011، وخاصة مراجعة شروط ولوج مهن النقل الطرقي للبضائع، وتدعيم عملية تجديد الحظيرة، وتنمية النقل الدولي للبضائع، وتأهيل وتكوين السائق المهني والتهوض بوضعيته الاجتماعية، وتأهيل الإطار القانوني المنظم بين الناقل والشاحن.

- وبالنسبة للنقل الطرقي للأشخاص

- لقد عملت الحكومة بهذا الخصوص على اعتماد نظام التصريح ودفاتر التحملات لاستغلال خدمات النقل المدرسي لحساب الغير، نقل المستخدمين لحساب الغير، النقل بالعالم القروي، النقل السياحي.
- وبالنسبة للنقل الطرقي العمومي للمسافرين بين المدن، أعدت الحكومة مقارنة تهدف إلى حذف نظام الرخص واعتماد نظام تعاقد بين الدولة والناقل بناء على طلب عروض مع تحديد ثلاث سنوات كمرحلة انتقالية بالنسبة الناقلين وأصحاب الرخص الحاليين للانتقال كلياً إلى النظام الجديد؛

ولمواكبة هذه الإصلاحات سيتم:

- اعتماد عقد برنامج لتأهيل الفاعلين في قطاع النقل الطرقي العمومي للمسافرين يتمحور حول تكريس المهنية وتحديث الحظيرة والرفع من كفاءات العاملين في القطاع؛
- تأهيل المحطات الطرقية وتبني نموذج جديد وعصري من المحطات الطرقية ومحطات ثانوية على مشارف المدن واعتماد دفتر تحملات لإحداث محطات خاصة ومكاتب مستقلة لبيع التذاكر.
- وفي إطار تجميع الجهود وتوحيدها ستُحدَّث الوكالة الوطنية للتقنين وسلامة النقل. وسيعهد إليها بتقنين وتنظيم القطاع وإعداد مخططات التنقل الوطنية والجهوية والإشراف على طلبات العروض ومنح التراخيص ومراقبة مدى التزام الناقلين بالقوانين والمساطر الجارية وتحديد الأئمة ومراقبتها والإشراف على مراكز التسجيل ومؤسسات تعليم السياقة ومراكز الفحص التقني والإشراف على المصادقة على العربات والتوعية والتربية والسلامة الطرقية.
- كما سيتم نقل المهام الموكلولة حالياً للجنة الوطنية للوقاية من حوادث السير إلى الوكالة الوطنية للتقنين وسلامة النقل بقصد تفعيل نشاط التوعية والتحسيس والتربية على السلامة الطرقية.

- أما بالنسبة لتأهيل النقل الحضري:

- واعتباراً للنواقص التي أبان عنها التدبير المفوض لقطاع النقل الحضري، يتم الآن التفكير في تصور جديد لتدبير هذا النوع من النقل، يعتمد على إحداث مجموعات للتجمعات الحضرية، يعهد إليها تديره عبر إنشاء شركة تتكلف بتدبير الممتلكات والاستثمار وشركة تتكلف بتأمين مرفق النقل الحضري على أساس عقد للاستغلال.
- كما ستعمل الحكومة على إصدار قانون يحدد التوجهات العامة لتأهيل تدبير قطاع النقل الحضري؛
- كما تُنكبُّ الحكومة على إعداد مقارنة شمولية لتنظيم وتأهيل قطاع سيارات الأجرة ومراجعة نظام الرخص وتعويضه بنظام التعاقد على أساس دفاتر تحملات خاص، للرفع من جودة الخدمات وتحسين ظروف العمل و الظروف الاجتماعية لمهنيي القطاع.

خاتمة: دعوة كافة المغاربة إلى التعبئة لتحقيق السلامة الطرقية.

إن فداحة الخسائر التي يتكبدها المغرب على مستوى الأرواح البشرية، إضافة إلى الطابع الإستراتيجي لقطاع النقل كإحدى دعائم المنافسة، والوزن الاقتصادي للقطاع، وأهميته الاجتماعية في مجال التشغيل، كلها عوامل تجعل هذا القطاع في صلب اهتمامات الحكومة.

ولعل الوقت لم يتسع لبسط كل الجهود التي تقوم بها الحكومة وشركائها في القطاع الخاص والمجتمع المدني في مجال تأهيل القطاع وإرساء السلامة الطرقية، لذا اكتفيت باستعراض بعض التدابير فقط على سبيل المثال.

غير أن هذه الجهود مهما كانت كثيفة لن تؤثر تأثيرا ملموسا في القضاء على حوادث السير ما لم يتحمل كل مواطن مسؤوليته كل من موقعه.

فإذا كان السائق متهورا والمراقب مستهترا والراجل غير مسؤول ورب الناقل أو المركبة جشعا فلن تنفع كل الجهود الأخرى في الحد من حوادث السير.

صحيح أن من واجب الحكومة تأهيل البنية التحتية وتوفير الظروف المواتية والآليات اللازمة لحكامة جيدة للقطاع، وهي ماضية في ذلك بكل إصرار وعزم. غير أن للمواطن والمقاولة والسائق والمجتمع المدني أدوارا يجب عليهم الوعي بها وأدائها على أحسن وجه. إذاك فقط يمكن تحقيق السلامة الطرقية بتضافر كل الجهود.

والله ولي التوفيق والسلام عليكم ورحمته تعالى وبركاته.