

# مذكرة حول مشروع مدونة السير

يدخل إعداد مشروع مدونة السير المعروف أمام البرلمان ضمن الخطة الاستراتيجية المندمجة الاستيعابية للسلامة الطرقية التي انطلقت فعليا في شهر أبريل 2004، والتي شكلت موضوع اجتماع اللجنة الوزارية للسلامة الطرقية الذي ترأسه صاحب الجلالة في 18 فبراير 2005 وبحضور جميع المسؤولين المتدخلين في مواجهة ومحاربة حوادث السير ببلادنا.

ويجب أن نتوقف قليلا أيضا عند الحدث الذي شكلته خطبة الجمعة 20 أبريل التي أقيمت في حضرة أمير المؤمنين وأعيد إلقاءها على الصعيد الوطني يوم الجمعة 27 أبريل، حول "كيفية استعمال وسائل النقل البرية والانديفاع والقلق والتهور والعجلة، التي يتسبب في الهلاك الذي نهى عنه الحق سبحانه تعالى بقوله: (ولا تلقوا بأيديكم إلى التهلكة وأحسنوا إن الله يحب المحسنين)" والتي جاء فيها:

"ليعلم كل من يخل بمسؤوليته، سواء كان سائقا أو مراقبا أو مكلفا بالصيانة أو غاضا الطرف عن التجاوزات والمخالفات، أنه مشارك مباشر في إزهاق الأنفس وجرم ذلك عند الله عظيم. وليعلم أرباب وسائل النقل العمومي بصفة عامة... أن سلامة المواطنين أمانة في عنقهم سيسألون عنها أمام الله... ألا فليتيق الله في نفسه وأهله ومجتمعه، كل مستعمل لوسيلة من وسائل النقل، وليغير سلوكه، وليحسن تصرفه، وليعلم أن أي مضرة بنفسه وحياته، أو بأحد غيره من الناس، نتيجة سرعتة المفرطة أو مخالفته لقوانين السير، يتحمل كامل المسؤولية عن ذلك أمام الله تعالى أولا وأمام الفرد والمجتمع المتضرر منها ثانيا، وتبقى تلك الجناية الآثمة ذنبا كبيرا وإثما عظيما في صفيحتة: (ولتسألن عما كنتم تعملون)".

وبالنظر للطرفية الراهنة والضغوط التي مورست في الفترة الأخيرة ومازالت تمارس ضد مشروع مدونة السير الذي يرمي إلى تنظيم استعمال الطريق بما يحترم الحياة، تصبح هذه الخطبة إشارة سياسية ورسالة قوية لدعم الاستراتيجية الحكومية المتبعة لمواجهة معضلة حوادث السير.

وتشكل هذه المعضلة بالنسبة للمغرب نزيفا اجتماعيا واقتصاديا حقيقيا حيث تخلف سنويا أكثر من 3700 قتيل، أي ما لا يقل عن 10 قتلى و120 جريح في اليوم، كما تقدر التكلفة السوسيو اقتصادية بما يعادل 2 % من الناتج الداخلي الخام أي أزيد من 11 مليار درهم. و لكي نفهم حقيقة حجم هذه الخسائر، يكفي أن نذكر بأن الطريق السيارة طنجة - مراكش كلفت أقل من 8 مليار و 700 مليون درهم، أو أن نعلم أن مبلغ 11 مليار درهم هو التمويل المرصود لإتجاز البرنامج الوطني الثاني للطرق القروية والذي سيفك العزلة عن أزيد من 3.5 مليون من المواطنين بالوسط القروي، كما توازي هذه الكلفة قدر الاستثمار اللازم لإنشاء أزيد من 20 معمل يشغل كل واحد ما يفوق 500 عامل.

عندما نتكلم عن الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية يجب أن نستحضر أمرين مهمين هما:

1. الحكومة الحالية، أول حكومة في تاريخ المغرب تتحلى بالشجاعة السياسية الكاملة لجعل محاربة حوادث السير أولوية وطنية متضمنة في التصريح الحكومي أمام البرلمان وبأهداف عملية واقعية ؛

2. السياسة المتبعة لمواجهة المشكلة وضعت وفق نظرة شمولية مبنية على التنسيق المندمج مستهدفة كل ما من شأنه أن يتسبب بطريقة أو بأخرى في حوادث السير بواسطة مخططات عملية ترمي إلى تحسين البنيات التحتية الطرقية، وتعزيز المراقبة بالآليات العصرية الرقمية، وتأهيل السائقين وإصلاح نظام امتحانات الحصول على رخصة السياقة، وتقوية المستعجلات ومصالح إسعاف الجرحى، ومواكبة العمل الميداني بعمل تواصل وإعلامي متواصل يشكل قطيعة مع الحملات المناسباتية و الظرفية أو الموسمية للتحسيس بالسلوكات الخاطئة وتوعيت مستعملي الطريق بمسؤولياتهم، وأخيرا إدخال إصلاحات قانونية لحماية الراكبين وتأهيل الترسانة التشريعية بما يتلاءم ومستلزمات القرن الـ 21 ومواكبة النمو المضطرد للحظيرة واللجوء المتزايد إلى التقنيات العصرية الحديثة للمراقبة وهو موضوع مشروع مدونة السير الجديدة.

إعداد هذا المشروع يشكل محورا أساسيا لهذه السياسة التي حققت نتائج إيجابية تشجع رغم تواضعها- على مواصلة الجهود والاستمرار في الخطة المسطرة لمحاربة استفحال الشعور باللاعقاب والانحراف الطرقي. وقد أعدت الصيغة الأولى للمشروع في سنة 2005 ، واستغرقت المصادقة عليه من طرف الحكومة ما يناهز السنة ولم يعرض للمصادقة عليه من طرف مجلس الوزراء إلا في 20 يوليوز 2006، لكي تجهز الصيغة النهائية للمشروع للإحالة على البرلمان في 15 يناير 2007.

تهييء مشروع مدونة جديدة تم وفق مبادئ أساسية، أولها: توضيح حقوق وواجبات مستعملي الطريق بتوضيح وتبسيط المساطر وتحديد التدابير؛ ثانيا: تنظيم القطاعات والمهن المرتبطة بالسلامة الطرقية كالسائق المهني وعون الفحص التقني أو مدرب السياقة ؛ ثالثا: توفير القاعدة القانونية الضرورية لاستعمال الدعائم المعاصرة والوسائل الحديثة لقياس وضبط المخالفات، خصوصا الوسائل الأتوماتيكية ؛ وأخيرا: وضع مقتضيات قانونية قابلة للتنفيذ لبلوغ الأهداف المسطرة والتي تكمن أساسا في: المحافظة على حياة وصحة مستعملي الطريق وحماية حقوقهم، مع رد الاعتبار لمهنيي قطاع النقل.

1. المحافظة على حياة مستعملي الطريق وسلامتهم الجسدية وممتلكاتهم بمحاربة العنف والانحراف الطرقي وهذا هو الهدف الأساسي للنص في مجمله حيث تم بناء كل التفكير المتعلق بإعداد المشروع على هذا المبدأ الجوهرى الذي على أساسه ينبغي استيعاب مجموع النص في فلسفته و تطبيقه.

ويحدث المشروع لهذه الغاية عدة وسائل من شأنها أن تدفع إلى تجنب السلوكات الخطيرة كاستعمال جهاز قياس نسبة الكحول في الدم للتصدي للسياقة في حالة سكر أو تحت تأثير المخدرات، وتقوية ترسانة المراقبة التقنية لحظيرة العربات المستعملة وإدخال إصلاح جذري على نظام الترخيص بالسياقة ومزاولة مهنة سائق نقل عمومي، وأخيرا نظام غرامات وعقوبات تدريجي متناسب مع خطورة المخالفة وتعدادها أي حالات العود.

وعن نسبة الغرامات وكذا العقوبات التي أبدت الحكومة أتم استعدادها لمراجعتها والتي تشكل مجمل الملاحظات التي تقدم بها الفاعلون والمهنيون العاملين بقطاع النقل، فتجدر الإشارة إلى أن المشروع الجديد اعتمد فيما يخص العقوبات الحبسية تلك المعمول بها اليوم وقلص عدة عقوبات موجودة في القانون الحالي كما عوض عدة عقوبات حبسية بغرامات مالية مع إبقاء نفس مستوى الغرامة بالنسبة للمخالفات الأقل خطورة ووضع مستويات أعلى لنفس نوع المخالفة كلما ارتفعت الخطورة.

2. حماية حقوق مستعملي الطريق والاستجابة لأهم الشكاوى المتعلقة بعمليات المراقبة على الطرق، بالحد من السلطات التقديرية للإدارة وأجهزة المراقبة وتحديد الإجراءات والمساطر مع النص الواضح على المخالفات والعقوبات المترتبة عنها وإعطاء حق المنازعة في المخالفة مع الحفاظ على الحق في السياقة إلى حين أداء الغرامة أو خلال فترة المنازعة.

ولإضفاء المصدقية على إجراء المنازعة ومواجهة الشطط في استعمال السلطة ينص المشروع على حمل أعوان المراقبة لشارات الهوية والصفة وعلى الإشعار الإجمالي القبلي بنقط المراقبة مع الحرص على توفر الدليل المادي لكل مخالفة حرر بشأنها محضر، من خلال تعميم -كل ما أمكن ذلك- الوسائل الرقمية وكذا الأوتوماتيكية التي تقلص التدخل المباشر للعنصر البشري في معاناة المخالفة و تساهم في محاربة الرشوة و الشعور باللاعقاب الذين يشجعان على العود والانحراف الطرقي.

ولنفس الغاية ولكي يتحمل كل متدخل في عملية النقل أو المراقبة على الطريق تبعة تصرفاته وسلوكه، ينص المشروع على تحديد المسؤولية المشتركة في حالة المخالفة ويصحح الحيف الذي كان يقع على السائق إثر تحميله كل المسؤولية في النص الحالي. ففي حالة وقوع حادثة، يتم تلقائيا بموجب المشروع الجديد انتداب لجنة تقنية متخصصة للبحث في أسباب وظروف وقوع الحادثة. ويقف تقرير اللجنة، بدقة وموضوعية، على كل المسؤوليات المباشرة وغير المباشرة، ويساعد القاضي على تبني رؤية واضحة لملاسات الحادث قبل إصدار حكمه.

3. تأهيل القطاعات والنهوض بالمهنة المرتبطة بالسلامة الطرقية اعتبارا لتصدر العنصر البشري والحالة الميكانيكية للعربات لائحة الأسباب الرئيسية لحوادث السير. وقد خصص المشروع جزءا هاما من موارده للسائق والعربة وتنظيم مؤسسات تعليم السياقة والسلامة الطرقية ومراكز المراقبة التقنية، بالإضافة إلى تأهيل مدربي تعليم السياقة والأعوان الفاحصين وسد الفراغ الذي يعاني منه قطاع النقل العمومي في مجال تنظيم مهنة السائق المحترف، حيث يشتغل هؤلاء المهنيون في ظروف جد سيئة تطبعها علاقات عمل غير منظمة ولا تخضع لأي قواعد مهنية ولا توفر لهم أي شروط للسلامة أو الضمان الاجتماعيين.

وتساهم هذه الوضعية حسب شهاداتهم الخاصة، في انتشار السلوكات الخطيرة لديهم من إفراط في السرعة، أو الزيادة في الحمولة وفي عدد الركاب، أو الاستمرار في السياقة رغم التعب وفقدان اليقظة اللازمة، مما يترتب عنه خطر حقيقي وتكلفة باهضة بالنسبة لهم وللمجتمع، ويكفي أن نستحضر عدد وفيات هذه الفئة إثر حادثة على الطريق والذي يصل إلى معدل سنوي يفوق 250 أي يزيد من 4 سائقين مهنيين أسبوعيا، وراء كل واحد منهم أسرة تفقد معيها الوحيد في أغلب الأحيان.

من أجل ذلك كله أحدث المشروع البطاقة المهنية التي تسلم من طرف الوزارة المكلفة بالنقل لسائقي النقل العمومي للمسافرين والبضائع على أساس التوفر على تكوين أساسي وكامل القدرة الجسدية والعقلية، ويتم تجديدها كل سنتين على إثر تتبع دورات تكوين مستمر وثبوت التمتع بكامل القدرة الجسدية والعقلية والالتزان النفسي. وبفضل هذه البطاقة المهنية سيسهل على هؤلاء الحرفيين الاستفادة من البرامج الاجتماعية التي أعدتها الحكومة لمساعدتهم على الولوج إلى السكن والتأمين الصحي والتمويل الضروري لامتلاك أو تحسين وسيلة عمله من سيارة أجرة أو شاحنة صغيرة أو متوسطة.

وحرصا منها على مصالح هذه الفئة استبقت الوزارة هذا الإجراء بالعمل على توفير مناهج وعروض التكوين، حيث تم إحداث المعاهد الوطنية للتكوين في النقل الطرقي، بالتنسيق مع المكتب الوطني للتكوين المهني، كما جهزت الوزارة معهد الدار البيضاء بجهاز لمحاكاة القيادة المهنية.

ومن نفس المنطلق يعيد المشروع النظر في نظام تعليم القيادة والسلامة الطرقية ومسطرة الترخيص لمزاولة تعليم القيادة والمراقبة التقنية بإخضاعها لدفاتر التحملات وعند الاقتضاء طلبات العروض. ومن بين المستجدات الهامة هناك إحداث تداريب خاصة بالسلامة الطرقية، وضع عدد أدنى لساعات القيادة المصحوبة وبرنامج تعليم نظري إجباري لمواكبة إصلاح الامتحانات النظرية والتطبيقية الخاصة برخصة القيادة وكذا وضع إطار قانوني لتأهيل الأعوان الفاحصين ومدربي تعليم القيادة مهنيا مع توفير التكوين الخاص بهاتين الفئتين حاليا داخل المعاهد الوطنية للتكوين في النقل الطرقي وإمكانية تطويره، في ما بعد، من طرف القطاع الخاص.

**4. قابلية القانون للتنفيذ** حيث اتخذت الحكومة، بالموازاة مع إعداد مشروع المدونة، مجموعة من التدابير اللازمة لتطبيقه كما راعت الموضوعية بشأن تقرير وتحديد الفترات الانتقالية خصوصا فيما يتعلق بتأهيل المهنيين ومواكبة التغيير التنظيمي لكل قطاع. وكمثال على ذلك، سيتم توضيح المدة المحددة قبل تعميم الرخصة المهنية بمقتضى مرسوم بناء على المشاورات التي سيتم القيام بها مع مهنيي القطاع، وهي رهينة بالمدة الضرورية للإحصاء المدقق لجميع الفئات المستهدفة الموجودة حاليا، ووضع مخطط مرقم وجدولة زمنية لإعداد الدورات التأهيلية لفائدها.

ومن ضمن الإجراءات والعمليات التي استبقت المشروع هناك تحيين السجل المعلوماتي للبطائق الرمادية ورخص القيادة، تفعيل برنامج نظام هذه الوثائق بحوامل مغناطيسية بالموازاة مع النظام الخاص ببطائق التعريف الوطنية، الشروع في نشر 1000 رادار أوتوماتيكي ثابت باقتناء 155 جهاز، تفعيل نظام إرسال الإشعارات المتعلقة بالمخالفات المعاينة أوتوماتيكيًا وتأمين مسطرة أداء الغرامات، الشروع في إنشاء محطات ثابتة على 7 محاور تربط بين المراكز مصدر البضائع، تنفيذ مخطط عمل تأهيل مراكز المراقبة التقنية والإعلان عن طلب عروض دولي من أجل إدخال فاعلين مهنيين في إطار شبكة قبل متم شهر أبريل، إحداث صناديق للمواكبة من أجل تأهيل قطاع النقل الطرقي وتحديث الحظيرة وتكوين السائقين، تحديد المحتوى البيداغوجي للتكوين في مهن النقل الطرقي، تفعيل النظام الخاص بمكننة امتحان الحصول على رخصة القيادة، إعداد مشاريع المراسيم والنصوص التطبيقية.

## الأشواط التي قطعها الحوار مع مهني قطاع النقل

في إطار الحوار المتفق عليه مع مختلف الفرقاء الفاعلين في قطاع النقل إثر الإضرابات التي عرفها القطاع، عقد أطر الوزارة اجتماعات متعددة (أكثر من 20 اجتماع) مع ما يفوق 50 هيئة أو نقابة أو جمعية أو تنسيقية مهنية، كان آخرها اجتماع يوم الأربعاء بمقر ولاية الدار البيضاء مع اللجنة التنسيقية لسيارات الأجرة.

وقد شكلت هذه الاجتماعات مناسبة للتواصل والحوار البناء بين الإدارة الفاعلين والشغيلة العاملة بالقطاع، تم خلالها تبادل وجهات النظر حول مختلف المشاريع الخاصة بالقطاع وتحسين ظروف ومردودية العمل داخله والاستماع إلى كل المطالب المطروحة سواء المهنية أو الاجتماعية أو تلك المرتبطة بمستجدات مشروع مدونة السير المعروض للمناقشة أمام البرلمان.

ففيما يتعلق بالمطالب الخاصة بمشروع مدونة السير وبعد الاستماع إلى الملاحظات والانتقادات والأسئلة المقدمة من طرف مختلف الهيئات المهنية وتقديم التوضيحات والأسئلة المطلوبة، تمت دعوة كل التمثيليات لموافاة المصالح المركزية للوزارة بنسخة مكتوبة من ملاحظاتها العامة أو اقتراحاتها المتعلقة ببعض بنود أو مستجدات المشروع. وقد جددت الوزارة التزامها بأخذ كل الملاحظات والمقترحات بعين الاعتبار عند تهيئ التعديلات مع التنبيه إلى ضرورة تحكيم الصالح العام عند تضارب المصالح الخاصة للفئات العاملة والفاعلة بالقطاع فيما بينها.

وقد توصلت الوزارة إلى غاية اليوم بحوالي 8 ملفات تضم مقترحات أكثر من 15 تمثيلية مهنية وهيئة نقابية، نذكر منها : الاتحاد العام للشغالين، الاتحاد العام للمقاولات والمهن، نقابة اتحاد الجامعات المهنية لسائقي شاحنات نقل البضائع، المجلس النقابي المشترك لشغيلة النقل الطرقي للمسافرين، الفدرالية الوطنية للنقل الطرقي، الفدرالية العامة للنقل بالموانئ، النقابة الوطنية لأرباب شاحنات النقل الحضري للبضائع وأرباب الرفعات بالموانئ المغربية، الجامعة الوطنية للنقل الطرقي للمسافرين، الجامعة الوطنية لنقابات أرباب النقل العمومي الطرقي للمسافرين، الجمعية الوطنية للنقل الحديث، الجامعة الوطنية لأرباب سيارة التعليم وقانون السير بالمغرب، الجامعة المهنية الحرة لتعليم السياقة، الفدرالية المغربية لمؤسسات تعليم السياقة، الجامعة الوطنية لمراكز الفحص التقني والسلامة الطرقية بالمغرب.

ومن المرتقب أن تتوصل الوزارة بباقي المقترحات في غضون الأيام المقبلة حيث تم الاتفاق مع بعض التمثيليات كاللجنة التنسيقية الوطنية لأرباب وسائقي سيارات الأجرة على أن يساعدها بعض أطر وزارة النقل على صياغة ملاحظاتها ومقترحاتها.

كما التزمت الإدارة بالعمل على إيجاد الحلول العملية لجل المطالب المهنية التي تدخل ضمن اختصاصاتها والتي لا تتطلب مساطر أو إجراءات تقنية أو إدارية أو قانونية معقد، أما المطالب الأخرى فقد تقرر، باتفاق مع الهيئات المعنية إحداث لجن تقنية مشتركة لدراستها بالتنسيق مع الإدارات المختصة واقتراح الحلول الملائمة لها.

وقد تم التذكير فيما يخص المطالب التي تتوقف على توفر التمويل بالصندوق الخاص بمواكبة الإصلاحات في مجال النقل الطرقي الذي أحدثته الدولة مناصفة بين وزارتي الداخلية و التجهيز والنقل برسم سنة 2007 والذي يمكن الاستفادة منه وفق الشروط المحددة لذلك والمنفق عليها مع المهنيين.

أما عن المطالب المرتبطة بالوضع الاجتماعية للاجتماعية للشغيلة فقد قامت الوزارة بإلقاء الضوء على البرامج الاجتماعية التي هيأتها الحكومة لفائدة الحرفيين والفئات العاملة ذات الدخل المحدود والتي تقدم حولا ضمنية إيجابية لكل مطالبهم، سواء تعلق الأمر بالولوج إلى السكن الذي يجد إجابة في برنامج فوجاريم الذي وضعت وزارة الإسكان، أو الرعاية الصحية الضرورية بأقل تكلفة من خلال برنامج عناية الذي وفرته الحكومة أو امتلاك أوتحديث وسيلة العمل أي سيارة الأجرة أو الشاحنة صغيرة أو متوسطة من خلال برنامج تمويل الذي وضعت وزارتي الصناعة والصناعة التقليدية لتحسن ظروف عمل الحرفيين ورفع مردوديتهم.

وقد تعهدت الوزارة في هذا الصدد بالعمل على تنظيم لقاءات مع كل المصالح الحكومية المختصة لتقديم هذه البرامج وطرق الاستفادة منها، كما عاود السيد وزير التجهيز والنقل تأكيده عن استعداداته التام للعمل في الإطار الحكومي على تقديم كل الدعم لإيلاء الأولوية اللازمة لهذه المطالب وكذا تأطير الشغيلة لبلوغ هذا الهدف.