عنـاصر الجواب عن السؤال الشفوي الذي تقدم به مجموعة من النواب والنائبات عن الفريق الحركي حول حوادث السير

لمحاربة معضلة حوادث السير التي تحصد أرواح 4000 شخص من المواطنين الأبرياء سنويا وتخلف 12000 شخص من ذوي الإصابات الخطيرة التي تحدث في الغالب عاهات مستديمة وتكلف الدولة ما يزيد عن 13 مليار درهم سنويا، أعدت الحكومة ابتداء من سنة 2004 إستراتيجية وطنية للسلامة الطرقية يتـم تفعيلها بواسطة مخططات إستراتيجية مندمجة للسلامة الطرقية ترتكز على تسعة محاور تتضمن إجراءات ذات قيمة مضافة آنية على مؤشرات السلامة الطرقية من بينها محور المراقبة الطرقية والعقوبات.

ولتفعيل الإجراء المتعلق بالمراقبة الطرقية والعقوبات كان من اللازم وضع، رهن إشارة أعوان المراقبة، تجهيزات وآليات القياس تتلاءم ومقتضيات المدونة وتوفر حجية إثبات المخالفة، الشيء الذي تطلب وقتا طويلا لملاءمة التجهيزات والآليات الموجودة لدى المصنعين خاصة فيا يتعلق بردارات مراقبة الإفراط في السرعة.حيث شرع في العمل بجزء من هذه الآليات خلال النصف الثاني من سنة 2011 وإلى غاية ذلك فإن الطرقات كانت تفتقد لمراقبة فعالة.

ويتضمن المخطط الاستراتيجي المندمج للسلامة الطرقية 2013 – 2016 تعزيز مراقبة تجاوز السرعة عبر اقتناء أجهـزة رادار تمكـن من التقـاط الصـور حتـى بالليـل وكذا اقتنـاء الرادارات المتنقلـة والمثبتـة علـى متـن العـربات (Radar Patrouille) والتي تمكن من معاينة مجموعة كبيرة من المخالفات وتكثيف المراقبة على الزيادة في الحمولة التقنية لمركبات نقل البضائع.

وقد أسفرت هذه الإجراءات عن كسر المنحى التصاعدي لحوادث السير خلال الإحدى عشر أشهر الأولى من سنة 2013، حيث تم تقليص نسبة الوفيات ب 8.68 % ، و نسبة الجرحى ب 7.06 % وتعتبر هذه النتائج جد إيجابية لتحقيق هدف الوزارة في تقليص حوادث السير بنسبة تتراوح بين 10 و 15 % سنويا.

إلا أن ما يمكن استنتاجه هو أن معضلة حوادث السير جد معقدة ولا يمكن ردها إلى تقصير مؤسساتيي فقط، أو قانوني لوحده، أو إلى البنيات التحتية، أو حتى إلى السلوك البشري الذي يعتبر عاملا رئيسيا. لكن جميع هذه العوامل مجتمعة تساهم في تدهور واقع السلامة الطرقية. الأمر الذي يفرض مقاربة مجتمعية، يتحمل فيها كل الفاعلين في المجتمع مسؤولية الحد من حوادث السير إلى جانب اللجنة الوطنية للوقاية من حوادث السير التي تضطلع بدور محوري في التحسيس والتربية على السلامة الطرقية لفائدة البالغين وكذا للفئات الصغرى من خلال برامج دورية وحملات استباقية في التوعية بمخاطر الطريق والاحتياطات الواجب اتخاذها من طرف مستعملي الطريق سواء كانوا راجلين أو سائقين. كما أن المجتمع المدني والأحزاب السياسية تأتي في مقدمة الجهات التي يجب أن تساهم في الحد من هذه الظاهرة.