



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

مجلس الأمة

الجرّيدة الرسمية للمدافلات

الفترة التشريعية السابعة (2016-2018) - السنة الثانية 2017 - الدورة البرلمانية العادية (2016 - 2017) - العدد: 16

الجلسة العلنية العامة

المنعقدة يوم الثلاثاء 18 ربيع الثاني 1438
الموافق 17 جانفي 2017

فهرس

- محضر الجلسة العلنية الرابعة والعشرين ص 03
- عرض ومناقشة مشروع القانون المعدل والمتمم للقانون رقم 01 - 14، المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001، والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، المعدل والمتمم.
 - رد السيد وزير الأشغال العمومية والنقل.

محضر الجلسة العلنية الرابعة والعشرين
المنعقدة يوم الثلاثاء 18 ربيع الثاني 1438
الموافق 17 جانفي 2017

الرئاسة: السيد عبد القادر بن صالح، رئيس مجلس الأمة.

تمثيل الحكومة:

- السيد وزير الأشغال العمومية والنقل؛
- السيدة وزيرة العلاقات مع البرلمان.

إفتتحت الجلسة على الساعة التاسعة
والدقيقة الخمسين صباحا

وتمثل نسبة كبيرة في عدد الوفيات سنويا على المستوى الوطني ويعتبر العنصر البشري السبب الرئيسي في هذه الحوادث بنسبة 95٪ وهذا راجع إلى الإفراط في السرعة والتجاوزات الخطيرة والتعب الناجم عن القيادة دون استراحة... إلخ. ورغم كل الجهود المبذولة من طرف السلطات العمومية فإنها لم تثمر في القضاء على هذه الآفة. ولهذا بات من الضروري مراجعة الآليات التشريعية الحالية وخاصة القانون رقم 01 - 14، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، سعيا منا للحد من هذه الظاهرة التي لا تزال تزهق يوميا أرواح المواطنين.

ولا بأس أن ألخص لكم أهم التعديلات المقترحة لهذا القانون فيما يلي:

- تنصيب مجلس تشاور ما بين القطاعات ملحق بمصالح الوزير الأول وإنشاء مندوبية وطنية للوقاية والأمن عبر الطرق، مكلفة بوضع استراتيجية وطنية للوقاية والأمن عبر الطرق، ملحققة في جزئها المعلوماتي بوزارة الداخلية والجماعات المحلية.

- مراجعة أصناف رخصة السياقة وإحداث رخصة السياقة البيومترية برصيد 24 نقطة، حيث يطبق نظام التنقيط بقائمة بيانات وطنية برخص السياقة التي تسيورها وزارة الداخلية والجماعات المحلية بالتفاعل مع قاعدة البيانات الوطنية المتعلقة بمخالفة قانون المرور والبطاقات

السيد الرئيس: بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين؛ الجلسة مفتوحة. يقتضي جدول أعمال هذه الجلسة، بعد الترحيب بالسيد وزير الأشغال العمومية، عرض ومناقشة مشروع القانون المعدل والمتمم للقانون رقم 01 - 14، المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، المعدل والمتمم؛ ودون إطالة أحيل الكلمة إلى السيد وزير الأشغال العمومية والنقل، فليفضل مشكورا.

السيد وزير الأشغال العمومية والنقل: بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين. السيد المحترم، رئيس مجلس الأمة، السيد المحترم، رئيس لجنة التجهيز والتنمية المحلية، معالي السيدة وزيرة العلاقات مع البرلمان، سيداتي الفضليات، سادتي الأفاضل أعضاء مجلس الأمة،

أسرة الإعلام، إن مداخلتني التي أشرف بعرضها عليكم اليوم تخص مشروع القانون المعدل والمتمم رقم 01 - 14، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها؛ لا يخفى على الجميع أن عدد حوادث المرور في بلدنا في تزايد مستمر

ولقد عرفت المنظومة التشريعية المتعلقة بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها تطورا كبيرا منذ الاستقلال إلى يومنا هذا، وذلك تماشيا مع التطورات والتغيرات التي عرفها المجتمع بصفة عامة، والبنية التحتية للطرق وارتفاع الخطيرة الوطنية للمركبات بصفة خاصة.

ولكن نتيجة لاستمرار عدد كبير من حوادث المرور بحصيلتها الثقيلة، خاصة من حيث الأرواح البشرية، توجب على السلطات العمومية مراجعة التشريع المنظم لحركة المرور الساري العمل به.

ولهذا جاء مشروع القانون المعدل والمتمم للقانون رقم 01 - 14، المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001، والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، المعدل والمتمم، الذي يحتوي على ثماني عشرة (18) مادة، لإعادة تكييف الإطار القانوني لنص القانون الساري المفعول، من خلال وضع إجراءات وقائية جديدة ومراجعة الإجراءات الردعية في حالة مخالفة قواعد حركة المرور عبر الطرق (المخالفات والجنح).

وتتلخص أهم التعديلات والتتيمات التي تضمنها مشروع القانون محل الدراسة كما يأتي:

- مراجعة بعض التعاريف والمصطلحات التي تضمنها نص القانون رقم 01 - 14، المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001، والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، المعدل والمتمم.

- توسيع شهادة الكفاءة المهنية لتشمل نقل المواد الخطيرة.

- إدراج أحكام جديدة تتعلق بمراقبة الحمولة الزائدة للمركبات.

- مراجعة أصناف رخصة السياقة.

- إحداث نظام الرخصة بالنقاط، والذي يُخصّص رصيда نهائيا من النقاط يحدد بأربع وعشرين (24) نقطة.

- إلغاء الرخصة الاختبارية واستبدالها بمفهوم الفترة الاختبارية المدرجة في رخصة السياقة والمحددة بسنتين (2)، يخضع لها كل حائز جديد لرخصة السياقة.

- إستحداث مجلس تشاوري مابين القطاعات يوضع لدى الوزير الأول، يكلف بتحديد السياسة الاستراتيجية الوطنية للوقاية والأمن في الطرق والتنسيق المؤسساتي بين كافة الفاعلين المعنيين.

الرمادية، وهو أمر ضروري لسير هذا النظام والتقليل من تدخل العامل البشري لهذه العمليات، وتبقى كفاءات تسيير رخصة السياقة الحالية سارية المفعول إلى غاية الوضع الفعلي لنظام الرخصة بالتنقيط.

- الزيادة في قيمة غرامة المخالفات وإعادة تصنيفها مع الجنح حسب درجة خطورتها، بهدف التشديد في نظام العقوبات المتعلق بمخالفة قواعد حوادث المرور.

- إلغاء الرخصة الاختبارية واستبدالها بعبارة الفترة الاختبارية المدرجة في رخصة السياقة.

- توسيع شهادة الكفاءة المهنية لنقل المواد الخطيرة.

- مراجعة مدة تعليق رخصة السياقة في حالة الجنح.

وفي الأخير، لا يفوتني إلا أن أشكر كل أعضاء لجنة التجهيز والتنمية المحلية على مستوى مجلسكم الموقر على مساهمتهم الفعالة في إثراء هذا المشروع الذي يهدف أساسا إلى وضع حد لهذه المسألة.

وفقنا الله جميعا والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

السيد الرئيس: شكرا للسيد ممثل الحكومة، وزير الأشغال العمومية والنقل؛ الكلمة الآن للسيد مقرر لجنة التجهيز والتنمية المحلية، ليقرأ على مسامعنا التقرير التمهيدي الذي أعدته اللجنة في الموضوع.

السيد مقرر اللجنة المختصة: شكرا سيدي الرئيس؛ بسم الله الرحمن الرحيم ثم الصلاة والسلام على المصطفى الكريم.

السيد رئيس مجلس الأمة المحترم، السيد وزير الأشغال العمومية والنقل، ممثل الحكومة،

السيدة وزيرة العلاقات مع البرلمان، زميلاتي، زملائي أعضاء مجلس الأمة الموقر، أسرة الإعلام،

السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

مقدمة

سعت الجزائر منذ عقود إلى تنظيم استعمال شبكة الطرق بإصدار القوانين والتشريعات قصد ضمان تنقل مستعملها بكل سلامة وأمان.

كما قدم ممثل الحكومة شرحا وافيا للتعديلات والتميمات التي تضمنها نص القانون.

2- مناقشة المشروع:

خلال المناقشة، ثمن أعضاء اللجنة في مداخلاتهم مشروع هذا القانون وأشادوا بكل الإصلاحات التي يعرفها قطاع النقل، وعبروا عن آرائهم وطرحوا جملة من الأسئلة والملاحظات حول الأحكام التي تضمنها هذا المشروع، والتي كانت محل رد ممثل الحكومة، حيث أوضح ما يلي باختصار:

بخصوص شروط الترشح للحصول على رخصة السياقة، أوضح السيد ممثل الحكومة أنها محددة قانونيا وذلك حسب الصنف الذي تتضمنه رخصة السياقة. وفي هذا الصدد أيضا أشار السيد الوزير أنه تم مراجعة أصناف رخصة السياقة وتم تحديد ما في المادة (10) مكرر من مشروع القانون محل الدراسة. وفي نفس السياق أوضح أن رخصة السياقة هي ترخيص إداري يؤهل حائزه لقيادة مركبة ذات محرك في المسالك المفتوحة لحركة المرور.

وبشأن نظام الرخصة بالنقاط، أوضح ممثل الحكومة أنه أداة معيارية وبيداغوجية، يهدف من خلالها إلى جعل السائقين يتحملون مسؤولياتهم تجاه مخالفتهم لقواعد حركة المرور، من خلال نظام تسيير النقاط المخصصة لكل حائز رخصة سياقة والمحددة بأربع وعشرين (24) نقطة كرصيد نهائي.

وفيما يخص الممهلات غير المطابقة للمعايير المعمول بها والمتسببة في العديد من حوادث المرور، أوضح ممثل الحكومة أن الممهلات تشكل في الأساس وسائل عادية تخصص للحد من السرعة في بعض المسالك، لذلك يجب وضعها طبقا لمعايير ومقاسات موحدة عبر التراب الوطني.

وفي هذا الصدد، أوضح أنه سيتم إعادة تأهيل الممهلات القانونية والقضاء على الممهلات «العشوائية» وهي المهمة التي كلفت بها وزارة الداخلية، والجماعات المحلية، وذلك لأن عملية وضع هذه الممهلات وتحديد أماكن إقامتها تخضع لرخصة مسبقة من الوالي، بناء على اقتراح من رئيس المجلس الشعبي البلدي، طبقا للمادة (27) المنصوص عليها في مشروع القانون محل الدراسة.

وبشأن الإجراء الجديد الذي تم اتخاذه والخاص برفع تسعيرة المراقبة التقنية للسيارات، أوضح السيد الوزير أن

- إنشاء مندوبية وطنية للأمن في الطرق تابعة للوزارة المكلفة بالداخلية، تكلف بتنظيم السياسة الوطنية للوقاية والأمن في الطرق من الناحية العملية.

- مراجعة قيمة الغرامات الجزافية ورفعها فيما يخص المخالفات.

- إعادة تصنيف بعض المخالفات والجنح حسب درجة خطورتها.

- مراجعة إجراءات الاحتفاظ برخصة السياقة، وتعليقها، وإلغائها وعدم صلاحيتها.

- مراجعة مدة تعليق رخصة السياقة في حالات الجنح وكذا المدة الواجب احترامها قبل الترشح للحصول على رخصة جديدة بعد إلغائها.

وقد أحيل هذا المشروع على لجنة التجهيز والتنمية المحلية، من قبل السيد عبد القادر بن صالح، رئيس مجلس الأمة، بتاريخ 05 جانفي 2017 قصد دراسته ومناقشته.

ولهذا الغرض، عقدت اللجنة اجتماعا بدعوة من رئيسها السيد عباس بوعمامة، صباح يوم الأربعاء 11 جانفي 2017، استمعت فيه إلى عرض حول مشروع القانون، قدمه ممثل الحكومة، السيد بوجمعة طلعي، وزير الأشغال العمومية والنقل، بحضور السيدة غنية الدالية، وزيرة العلاقات مع البرلمان، تناول فيه أسباب تقديم المشروع والأهداف المتوخاة منه، تبع بمناقشة طرح فيها أعضاء اللجنة أسئلتهم وقدموا ملاحظاتهم، كما استمعوا إلى رد ممثل الحكومة على مجمل مداخلاتهم.

وفي نفس الإطار، عقدت اللجنة جلسة عمل بمكتبها صباح يوم الخميس 12 جانفي 2017، برئاسة رئيس اللجنة، وضعت فيها اللمسات النهائية على هذا التقرير التمهيدي، الذي يحتوي على مقدمة، عرض ومناقشة النص وخلاصة.

عرض ومناقشة مشروع القانون

1- عرض ممثل الحكومة:

قدم ممثل الحكومة عرضا مفصلا حول محتوى مشروع القانون، أوضح فيه أن الهدف من مراجعة القانون المعمول به هو التقليل من حوادث المرور ومن عدد الوفيات المسجلة سنويا خصوصا وأن كل المجهودات المبذولة من قبل السلطات العمومية في هذا المجال لم تثمر في التقليل من هذه الآفة التي يتسبب فيها العنصر البشري بنسبة 95 بالمائة.

الحكومة أن الإجراءات المتخذة في هذا المجال تهدف بالدرجة الأولى إلى إلزام السائقين باحترام حركة المرور، من أجل الحفاظ على سلامتهم وسلامة المواطنين من جهة والتقليص من حوادث المرور عبر الطرق من جهة أخرى.

وفيما يخص نوعية التكوين المقدم للسائقين من طرف مدارس السياقة، أشار السيد ممثل الحكومة أنه من بين الإجراءات الوقائية التي جاء بها مشروع القانون محل الدراسة، اقتراح تعزيز تكوين وتأهيل السائقين وبالأخص السائقين المهنيين.

وفي نفس السياق، أوضح أنه تم إحداث مركز وطني لرخص السياقة يتكفل بتأطير نشاطات تعليم سياقة المركبات وتنظيم الامتحانات الخاصة برخص السياقة.

فيما يخص أهمية التوعية والتحسيس، ودورها في مكافحة ظاهرة إرهاب الطرقات، أكد ممثل الحكومة على إلزامية تعميم الثقافة المرورية وتعليم القواعد الخاصة بحركة المرور من طرف مدارس مختصة ومؤهلة لذلك وهو ما جاء في نص المادة (60) من القانون.

وفي هذا الصدد، أوضح السيد الوزير بأنه يتم حاليا التنسيق مع وزارة التربية الوطنية لإدراج برامج خاصة بالتربية المرورية في المدارس من أجل ترسيخ الثقافة المرورية لدى التلاميذ.

الخلاصة

إن حوادث المرور في تزايد مستمر وذلك رغم كل الجهود المبذولة من قبل السلطات العمومية في هذا المجال، وأمام هذه الوضعية بات من الضروري مراجعة النظام التشريعي المعمول به .

ولأجل ذلك جاء مشروع القانون المتمم للقانون رقم 01 - 14، المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001، والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، المعدل والمتمم، لإعادة تكييف نص القانون الساري المفعول، من خلال إدراج تدابير وميكانيزمات قانونية جديدة وملائمة تهدف إلى حماية حقوق وواجبات المواطن من دون المساس بمقتضيات الأمن. ذلكم، سيدي رئيس مجلس الأمة المحترم، زميلاتي، زملائي، أعضاء مجلس الأمة الموقر، هو التقرير التمهيدي الذي أعدته لجنة التجهيز والتنمية المحلية حول مشروع القانون المعدل والمتمم للقانون رقم 01 - 14، المؤرخ في 29

التسعيرة المعتمدة حاليا تعد بسيطة ولا تغطي تكاليف مراقبة تقنية نوعية ودقيقة، الأمر الذي أدى ببعض المؤسسات القائمة على هذه العملية بالوقوع في الإصدار الألي لشهادات المراقبة دون إجراء مراقبة حقيقية وفعالية للسيارات.

وبخصوص حالة سحب رخصة السياقة لسائح أجنبي متواجد بالجزائر في حالة ارتكابه لمخالفة، أوضح ممثل الحكومة أنه تم توقيع قرار وزاري مشترك مع وزارة الداخلية والجماعة المحلية، يتضمن منع سحب رخصة السياقة للأجانب المتواجدين بالجزائر لفترة محددة، حيث يلزمون فقط بدفع الغرامة الجزافية المتعلقة بالمخالفة المرتكبة من طرفهم.

وفي هذا الصدد، أوضح السيد الوزير أن الأحكام الجديدة التي جاء بها مشروع القانون (محل الدراسة) والخاصة بإدراج نظام الرخصة بالنقاط، تم إلغاء إجراء سحب رخصة السياقة، فطبقا لهذا النظام وفي حالة ارتكاب السائق مخالفة لحركة المرور المنصوص عليها في الفصل السادس من هذا القانون يتم سحب النقاط بقوة القانون ويلزم المعني بدفع الغرامة المالية حسب نوع المخالفة المرتكبة (المادة 62 مكرر)، كما نص القانون على إمكانية استرجاع صاحب الرخصة للنقاط الضائعة وذلك بعد متابعة تكوين على نفقته. وأما في حالة نفاذ كل النقاط، تصبح رخصة السياقة غير صالحة تلقائيا، حيث يتعين على المعني إعادة رخصة سياقته إلى المصالح المؤهلة التابعة للوزارة المكلفة بالداخلية، وفي هذه الحالة، أوضح السيد الوزير أنه يمكن للمعني طلب الحصول على رخصة سياقة جديدة بعد انتهاء أجل ستة (6) أشهر ابتداء من تاريخ إعادة رخصته إلى المصالح المؤهلة.

وفيما يخص إشكالية النقاط السوداء المسجلة عبر شبكة الطرق الوطنية، أشار السيد ممثل الحكومة أنه تم إحصاء هذه النقاط السوداء، وسيتم العمل على إزالتها وتنحيتها وهذا ما سيسمح بالتقليص من حوادث المرور.

وبشأن تشديد العقوبات ورفع مبلغ الغرامات المالية المترتبة على المخالفات المرورية المنصوص عليها في هذا القانون والتي تعد ثقيلة على السائقين ذوي الدخل البسيط، خاصة إذا كانت الرخصة تشكل للبعض مصدر رزقهم كالسائقين للمركبات والشاحنات، أوضح ممثل

جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001، والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، المعدل والمتمم، المعروض عليكم للمناقشة، وشكرا على كرم إصغائكم.

السيد الرئيس: شكرا للسيد مقرر اللجنة المختصة؛ على قراءته التقرير التمهيدي الذي أعدته اللجنة في الموضوع. ننتقل الآن إلى الجزء الثاني في هذه الجلسة والمتعلق بالنقاش العام ومع أول مسجل في القائمة وهو السيد عبد الوهاب بن زعيم، الكلمة لك.

السيد عبد الوهاب بن زعيم: شكرا سيدي الرئيس، بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين.

السيد رئيس مجلس الأمة المحترم،

السادة أعضاء الحكومة،

زميلاتي، زملائي، أعضاء مجلس الأمة،

أسرة الصحافة،

السلام عليكم ورحمة الله تعالى بركاته.

إن قانون المرور هو قانون البقاء على قيد الحياة والهدف منه هو الحفاظ على أرواح الناس وما أدراك ما أرواح الناس، لذلك - السيد الوزير - إن انعدام إشارة، كان يجب أن نوضع، يقتل أناسا، إن وجود حفرة غير مرخص أعمالها يقتل أناسا، إن عدم وجود مثلث الخطر في السيارة يقتل أناسا؛ ومن ثمة لدي عدة ملاحظات أرجو أخذها بعين الاعتبار، لنحافظ على أرواح الناس.

كان من المفروض - سيدي الوزير - أن نبدأ هذا القانون بتوضيح مخالفة عدم احترام قواعد السياقة السليمة لكافة سائقي المركبات، لأن عدم توضيح ذلك يجعل هناك تعسفا في استعمال القانون.

كذلك، السيد الوزير، الغموض والاختلاف في تطبيق الأحكام الخاصة بالدراجات النارية، لاسيما من حيث اقتصار المصالح الإدارية على منح بطاقة الترخيم لبعض الأصناف فقط، مع الامتناع عن منح أصناف أخرى التي تعذر بموجبه تطبيق أحكام قانون المرور عليها.

- عدم حمل لوحة ترقيم عدد الركاب مع إمكانية تسوية الوضعية الإدارية للدراجات المتواجدة على مستوى

المحاضر.

وهنا وجب وضع آليات وقوانين لتسوية هذه القضية.

- عدم توضيح إجراءات الحصول على ترخيص قيادة الدراجة النارية (المادة 42) من المرسوم التنفيذي رقم 04 - 381، المؤرخ في 28 نوفمبر 2004، المحدد لقواعد حركة المرور عبر الطرق.

- عدم خضوع مختلف أصناف الدراجات النارية للمراقبة التقنية الدورية وكذلك إجراءات عقد البيع التي تخضع لها المركبات وكان الواجب أن يتضمنها القانون بالتنسيق مع الوزارات الأخرى.

- صعوبة تطبيق الإجراءات المتعلقة بالمركبات المهجورة المتوقفة في الطريق العام التي تتطلب تدخل عدة جهات وفعلا تشكل خطرا مميتا، صف إلى ذلك الخطر الأمني.

- نقص الهوية الكاملة، وهذا مهم جدا، سيدي الوزير، لمخالفتي قانون المرور.

- إنعدام إسم الوالدين في البطاقة الرمادية، مما صعب تنفيذ العقوبة على الممتنعين لتسديد الغرامة الجزافية في الأجل القانونية على مستوى الجهات القضائية المختصة التي ترفض استلام المحاضر المحالة إليها لنقص المعلومات الخاصة بالهوية وكذلك نقص إسم الوالدين في رخصة السياقة، كان من المفروض استدراك ذلك في هذا القانون.

مع العلم أن هناك 75٪ أو 80٪ من الغرامات غير محصلة، لأن أسماء الوالدين غير موجودة ومعظم السائقين يصرحون بأسماء خاطئة للوالدين والمحكمة لاتصرح بذلك.

- عدم التحيين الدوري لمخططات المرور لمسيرة توسيع النسيج العمراني وتزويد حظيرة المركبات وكذا التنسيق ما بين الجهات المكلفة بتحضير هذه المخططات.

- عدم تحيين مخطط النقل الحضري أدى إلى ظهور مواقف غير مرخص بها، ناهيك عن وجود مواقف غير مهيأة ساهمت في عرقلة المرور.

- إنجاز مشاريع مستقطبة للجمهور عامة أو خاصة، دون الأخذ بعين الاعتبار مدى قابلية الاستيعاب للمركبات المتوافدة وهنا كان لابد من الاستشارة الإجبارية لوزارة النقل في هذه المشاريع.

- إنعدام شريط مرور الدراجات العادية والنارية في وسط الطريق الذي ينص عليه القانون غير موجود بتاتا.

- عدم مراعاة الجانب الجمالي في إنجاز وصيانة المفترقات ومحاور الدوران على حساب معيار الانسيابية المرورية بالنقطة وهذا طبعا يدخل في إطار عملكم الوزاري.
- نقص فادح في مواقف المركبات الأمر الذي ساهم في انتشار ظاهرة الحظائر غير الشرعية، خاصة في مستوى الشوارع الرئيسية.

- حجز أماكن على الطريق العام لفائدة موظفي وعمال وأصحاب مؤسسات، بعد الحصول على الترخيص من قبل مصالح البلدية، مما يؤثر على السيولة المرورية.
- عدم وجود - وهذا أمر مهم السيد الوزير - محاشر كافية، كان لابد من وضع آلية قانونية تجعل مؤسسات خاصة تعمل بحقوق واضحة ودفتر شروط واضح مع المحاشر.

- تفتقر كذلك العديد من محطات الوقود للمساحة الكافية لاستيعاب المركبات المتوافدة إليها، لاسيما تلك التي تقع بوسط المدينة، مما جعلها تفتح رواقا كاملا بالطريق المحادي لها وتشكل طابورا من المركبات خارج المحطة بالطريق العام.

- وقوع بعض الأسواق بوسط المدينة وافتقارها للمواقف، ساهم بالوقوف والتوقف العشوائي على حواف الطريق.
- تسجيل دخول وخروج شاحنات نقل البضائع لوسط المدينة وفي كل الأوقات، لاسيما أوقات الذروة المرورية وعدم تحديد مسارها، مما أثر على قاعدة الطريق وحركة المركبات على مستواها، ناهيك عن خطر حوادث المرور في الأحياء والمدارس والمساحات العمومية.

- القيام بأشغال على مستوى الطريق العام وعدم التزامها بقواعد السلامة المرورية يشكل خطرا على مستعملي الطريق وعدم إعادة تهيئة الطريق بصفة جيدة وكذلك انعدام إشارات المرور في بعض المناطق وهذا ما يؤدي إلى حوادث مميتة.

السيد الوزير، كل هذه الإجراءات والملاحظات كنا نتمنى أن تكون في مشروع القانون.
هذا ما لدي والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

السيد الرئيس: شكرا للسيد عبد الوهاب بن زعيم؛ الكلمة الآن للسيد أحمد بوزيان.

السيد أحمد بوزيان: بسم الله جل وعلا والصلاة

والسلام على المصطفى وآله وصحبه من اصطفى.
سيدي دولة رئيس مجلس الأمة الموقر،
السيد معالي وزير الأشغال العمومية والنقل،
السيدة معالي وزيرة العلاقات مع البرلمان،
زميلاتي، زملائي، أعضاء مجلس الأمة الأفاضل،
الحضور الكريم،
سلام الله عليكم ورحمته تعالى وبركاته.

أستهل كلمتي بمقتطف من كلمة فخامة رئيس الجمهورية، السيد عبد العزيز بوتفليقة، بمناسبة الملتقى الوطني الأول حول حوادث المرور في الجزائر.

يقول فخامة الرئيس: «إن التجاوزات الخطيرة التي يتسبب فيها بعض سائقي السيارات، من عديمي الحس المدني، والمستهترين بحياة الناس تدخل في خانة الانحراف الخطير، بل في خانة إجرام حقيقي يقترب في الطرقات، بل أنها تمثل 87٪ من حوادث المرور، والبقية تقتسمها حالة الطريق وحالة السيارة، من حيث هما من العوامل المتسببة في الحوادث».
سيدي الرئيس، السيدة والسيد عضوا الحكومة، زميلاتي، زملائي،

من هنا يمكننا القول بأنه من الإفراط الممقوت تجاهل الأرقام المخيفة الناجمة عن حوادث المرور، التي أصبحت تتصف بأنها الإرهاب الجديد الذي يهدد المجتمع.

إن حوادث المرور بما تحصد من أرواح ومما تخلفه من مآسي وأرامل ویتامی وبشر مقعدين يكملون حياتهم عالية على المجتمع، ناهيك عن المئات من زبدة المجتمع التي يخسرها الوطن كل عام، من أطباء ومهندسين وباحثين ومثقفين وفاعلين في جميع المجالات والذين يمثلون قسما وافرا من رأس مال المجتمع والدولة هي التي تكفلهم، إن ما نقوله ليس مجرد إنشائيات جوفاء والتاريخ يعلمنا أن فرنسا والبشرية جمعاء بكت العالم والكيميائي بيار كيري الذي راح ضحية حادث مرور في بداية القرن الماضي بأحد شوارع باريس فخرس العالم عالما كان يسعى إلى اكتشاف علاج لورم داء السرطان.

إن مسعى الحكومة للحد والتقليل من حوادث المرور تجسد بشكل ملفت في تعديلين كبيرين اتسما بتضخيم العقوبات المادية وتكريس إجراءات ردعية من قبيل سحب رخصة السياقة وكذا إحالة بعض الحالات إلى قانون العقوبات ومع ذلك فإن الأرقام لم تسجل أي تراجع ملموس

- الملاحظة الأولى:

- نلاحظ أن مشروع القانون وسع من نطاق تطبيق هذا النظام، بحيث يشمل تقريبا كل مخالفات المرور، كما أن حداها الأقصى لا يتجاوز 5000 دج، لذا نطالب بمراجعة تطبيق نظام الغرامات برفع مستوياتها.

- إضفاء الانسجام في تحديد الغرامات الجزافية بين الدرجة الأولى والثانية والثالثة 2000 دج، 2500 دج، 3000 دج، ومن ثم نرى ضرورة إعادة النظر في تصنيف المخالفات، من حيث جواز تسويتها، عن طريق نظام الغرامات الجزافية وذلك بتضخيم الغرامات على المخالفات التي تكون سببا مباشرا على حوادث المرور، وإدراجها ضمن أحكام تكون أشد عقوبة، مثلا هل تتساوى مخالفة انعدام ماء الزجاج الأمامي مع مخالفة انعدام الفرامل؟

- الملاحظة الثانية:

هي أن نظام الغرامة الجزافية لم يحقق في الجزائر النتائج المرجوة منه، على الرغم من أن نفس النظام في الدول المتقدمة حقق نجاحا كبيرا، فما علة ذلك؟ بمعنى آخر هل يرجع تعطيل نظام الغرامة الجزافية إلى تعقيد آليات جمعها أو إلى أسباب أخرى؟ هذا يستدعي مرة أخرى إعادة النظر في هذا النظام.

2- تقييم العقوبات الإدارية:

نرى أن الجزاءات الإدارية من الوسائل التي يمكن اللجوء إليها لمواجهة ظاهرة حوادث المرور بوصفها تدابير تحفظية.

ونلاحظ هنا أن حقوق الأشخاص مضمونة، حيث يجوز لكل متضرر أو من يطبق عليه هذا النظام الطعن فيه أمام الجهة القضائية المختصة.

3- تقييم العقوبات الجزائية:

نلاحظ أن أحكام هذا التعديل تضمنت العقوبات التكميلية التي تتناسب وطبيعة جرائم المرور وهي تعليق وإلغاء رخصة السياقة ومنع الحصول عليها.

وأما العقوبات التي نرى ضرورة النص عليها في مشروع هذا القانون بما تنطوي عليه من ردع ومن نجاعة في مواجهة هذه الظاهرة، فتتمثل في مصادرة المركبة المستعملة في الجريمة المرورية إذا كانت ملكا للسائق، أو توقيف المركبة عن السير لمدة سنة أو سنتين.

خلاصة القول، فإن القوانين والإجراءات الردعية وحدها لا تكفي إلا بتولد ثقافة واعية لدى المواطن، تجعله

يمكن أن نحمله لهذه التعديلات، علما بأن الجزائر تصنف مع الأوائل عالميا في قائمة حوادث المرور، فأين الخلل؟ لذلك لا بد من وقفة صارمة للبحث عن أنجع الحلول، وهذا لن يكون إلا بنظرة شاملة واحترافية مبنية على الأبحاث السوسولوجية والدراسات العلمية، وتحفيز ذوي الكفاءات والمهارات، وتنشيط وتدعيم المؤسسات المختصة بذلك، مع طلب التعاون والتنسيق مع مختلف الهيئات.

سيدي الرئيس، السيدة والسيد عضوا الحكومة، زميلاتي، زملائي،

لقد استبشرنا خيرا بمشروع هذا القانون، الذي نرجو أن يحقق الآمال المرجوة منه والتي تصب في مصلحة المجتمع، ونتمن من هذا المنبر مجهودات الحكومة التي تحرص على سلامة المواطن الذي هو عماد الدولة من خلال هذا المشروع الطموح، المطروح للمناقشة والذي نرى بأن أغلب موادها ناجعة في إطار هذا المسعى، خاصة فيما يتعلق بإحداث رخصة السياقة بالنقاط، والأحكام الجديدة المتعلقة بمراقبة الحمولة الزائدة للمركبات، وكذا الشروط المتعلقة بوضع الممهلات وأماكن إقامتها وغيرها. ومع ذلك ومن منطلق إسداء الرأي، نشير إلى ضرورة أن تراجع الحكومة ما هو منوط بها من السهر على منظومة السير التي من أهم عناصرها ملائمة الطرقات وكذا الإشارات المنظمة للمرور، ومخططات حركة المرور، بحيث تراعي الواقع الذي شهد تضخم خطيرة المركبات تضخما رهيبا.

أما بخصوص نص المشروع ذاته والتعديلات التي طالها، فهناك ثلاثة مصادر للأحكام الجزائية ذات الصلة بحوادث المرور وهي:

- قانون المرور،

- قانون العقوبات،

- قانون الإجراءات الجزائية.

أي أن المشرع الجزائري أخضع جرائم المرور، من حيث الجزاء إلى ثلاثة أساليب لمعالجة جنح المرور وهي:

- الخضوع الاختياري للغرامة الجزافية،

- الجزاءات الإدارية،

- الجزاءات القضائية.

والحقيقة أن المشرع لم يخرج عن الاتجاهات الحديثة لمعالجة الظاهرة، هذا من حيث المبدأ.

1- تقييم الغرامات الجزافية وما نراه في الموضوع:

ولتدارك ما تخلفه هذه الآفة ومحاولة التخفيف من آثارها المدمرة، فإننا ملزمون أن ننبه لبعض الجوانب والنقاط التي نراها سببا مباشرا أو غير مباشر في تفاقم هذه الظاهرة، وبمعالجتها فإننا بالتأكيد سنساهم بطريقة ما في حل المشكلة.

1- نقص التكوين:

- يبلغ عدد مدارس السياقة على المستوى الوطني 6826 مدرسة.

- وعدد معلمي السياقة 16200 معلم.

- بينما يبلغ عدد الممتحنين 352 ممتحنا فقط.

- أما مراكز الامتحان فهي لا تتجاوز 141 مركزا على المستوى الوطني، أنجز منها 35 مركزا منذ سنة 2005، مع تسجيل عدم توفر هذه المراكز على أبسط الضروريات اللازمة لهذه المرافق، مثل قاعات انتظار لائقة، ما يجنب المقبلين على الامتحان حر الصيف وبرودة الشتاء، وعدم وجود دورات مياه... وغيرها من المرافق.

إن نقص عدد الممتحنين مقارنة بالعدد الهائل للمرشحين لاجتياز امتحان الحصول على رخصة السياقة، يشكل ضغطا كبيرا على الممتحنين أنفسهم، ويجعلهم يعملون تحت هاجس الوقت، ما يؤثر بطريقة مباشرة على جدية الامتحان ومصداقيته، كما أن ظروف إجراء الامتحان التي تتم غالبا داخل السيارة بين الممتحنين والمرشح تشكل نقطة سوداء أخرى، فلماذا لا يتم تجهيز مراكز الامتحان بقاعات مخصصة لهذا الغرض.

كل هذه التفاصيل تؤثر بطريقة سلبية على المترشحين لامتحان الحصول على رخصة السياقة بطريقة أو بأخرى. وفي ذات السياق، أصبح من الضروري أن تتدخل مصالح الوزارة لضبط وتوحيد قيمة رسوم الحصول على رخصة السياقة، والتي تعرف اختلافا واضحا من منطقة لأخرى ومن ولاية لأخرى.

أمام هذه المعطيات يظهر بوضوح النقص الهائل في التأطير البشري والتكوين، فكيف يعقل أن نقوم بتوجيه الممتحنين لمدن بعيدة عن أماكن إقامتهم الأصلية، دون أن نوفر لهم الشروط الضرورية المادية مثل السكن وغيرها لأداء عملهم في أحسن الظروف؟!!

إن عدم الاهتمام بالجانب البشري وعدم توفير المحيط المريح للعمل والظروف المادية المناسبة، سيفتح الباب واسعا أمام انتشار ظاهرة الفساد والرشوة، وسينعكس ذلك سلبا

يذعن ذاتيا لها وإننا نرى أن ذلك لن يتأتى إلا بالتطبيق العادل لهذه القوانين، بعيدا عن مظاهر المحسوبية والمحابة التي لا تخفى على أحد.

وفي الأخير، ننوه مرة أخرى بهذا القانون الذي نتمنى أن يكون لبنة تضاف إلى منظومتنا القانونية تخدم المجتمع وتساهم في سلامته جميعا وفرديا.

شكرا لكم على كرم الإصغاء والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

السيد الرئيس: شكرا للسيد أحمد بوزيان؛ الكلمة الآن للسيد بلقاسم قارة.

السيد بلقاسم قارة: شكرا سيدي الرئيس؛ بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين.

السيد رئيس مجلس الأمة المحترم،
السيد وزير الأشغال العمومية والنقل،
السيدة وزيرة العلاقات مع البرلمان،
زميلاتي، زملائي، أعضاء مجلس الأمة،
أسرة الإعلام،
الضيوف الكرام،
السلام عليكم ورحمة الله وبركاته.

بداية، أشكر معالي السيد وزير الأشغال العمومية والنقل على عرضه المفصل الذي قدمه أمامنا، والشكر أيضا للجنة المختصة على الجهد الذي بذلته في إعداد التقرير التمهيدي حول هذا المشروع القانوني الهام الذي نحن بصدد دراسته اليوم.

السيد الرئيس،

لا نختلف مع الإحصائيات والمعطيات التي تؤكد أن السلوك البشري هو السبب الأول في ارتفاع حوادث المرور، وهنا يأتي دور القانون في ضبط هذا السلوك، لكن هناك عوامل مرافقة للسبب البشري، يمكن أن تكون عاملا مباشرا أو غير مباشر في ارتفاع هذه الظاهرة، كتنوع المركبات غير المطابقة لمعايير السلامة، وشبكة الطرق، وقطع الغيار المغشوشة، ونقص التكوين النوعي، كلها عوامل يمكن لو أعطيناها الاهتمام اللازم أن نخفف بشكل كبير من حوادث المرور.

المسافرين، ما يجنبنا الكثير من الكوارث التي تحدث يوميا، حيث إنه في كل دول العالم لا يتم تسجيل مشاريع الطرق فيها دون الأخذ بعين الاعتبار برمجة إنجاز مراكز الراحة. وأختم حديثي عن دور الطرق في ارتفاع حوادث المرور بالتنبيه لظاهرة نقص وأحيانا غياب إشارات المرور في بعض مقاطع الطرق، وكذلك نقص إشارات تحويل الاتجاهات عبر المدن التي تدل السائقين من وإلى الوجهات التي يقصدونها، وهي الملاحظة التي سجلتها شخصيا في بعض ولايات الوطن، وكلنا نعرف أهمية وضرورة وجود إشارات المرور عبر الطرق في ضبط سلوك السائقين وتوجيههم.

كما أشير لفوضى تنصيب الممهلّات العشوائية وغير المطابقة للمقاييس عبر الطرق، ويترتب عن ذلك أعطاب جسيمة للمركبات، بل ويتعدى ذلك أحيانا لتسجيل حوادث مميتة، تكون هذه الممهلّات سببها المباشر.

3- السرعة المفرطة، خاصة لدى الحافلات ومركبات الوزن الثقيل، وبهذه المناسبة أثنى تصريحات معالي السيد وزير الأشغال العمومية والنقل يوم 8 جانفي والتي أعلن من خلالها اعتماد تقنية تركيب عدادات قياس سرعة مركبات النقل العمومي والحافلات، وتحديد الساعات المسموح بها لسائقي المسافات الطويلة.

حيث إن اعتماد هذه التقنية ستسهل عملية المراقبة على الجهات المختصة، لأن هذه العدادات ستكشف أي تجاوز يسجله السائق في عدم احترام السرعة المسموح بها، وهي تقنية معروفة وتستهملها الكثير من الدول.

4- ضرورة التقيد والالتزام ومراقبة عدد الساعات المسموح بها للسائق بمزاولة عمله، بالنسبة للحافلات ومركبات الوزن الثقيل، على المسافات الطويلة، حيث لا يجب أن تتجاوز سبع ساعات متواصلة، وهذا بالنظر للتأثير السلبي على صحة وتركيز السائق، وما يترتب عن ذلك من خطر على السائق نفسه والراكبين ومستعملي الطريق.

5- ضرورة تشديد الرقابة على نوعية قطع الغيار المسموح بدخولها السوق الوطنية وتداولها، وهنا يأتي دور مصالح وزارة التجارة عبر هيئاتها الرقابية للوقوف في وجه إغراق السوق الوطني بقطع الغيار المغشوشة وغير المطابقة، وقد أثبتت الإحصائيات أن عدم مطابقة قطع الغيار لمعايير السلامة، يعتبر من الأسباب المباشرة أيضا لارتفاع نسبة حوادث المرور المسجل على المستوى الوطني، وأخص

وبطريقة مباشرة على نوعية التكوين وعلى المترشحين أنفسهم الذين سيصبحون سائقي المستقبل.

وأغتنم هذه الفرصة لأثمن القرار الأخير لمصالح وزارة النقل والتي قررت الشروع في منح رخص الاعتماد لمراكز التكوين التابعة للمؤسسات العمومية، من أجل التكفل بتكوين سائقي الوزن الثقيل والنقل العمومي للحصول على شهادة الكفاءة المهنية، على أن يتم تعميم القرار ليشمل الخواص أيضا، إلا أنني أشدد هنا على ضرورة التزام الخواص بقواعد التكوين وتسليم الشهادات بما يتناسب وروح القانون ودفتر الشروط المنظم للعملية، حتى لا نقع في نفس أخطاء مراكز مراقبة السيارات التي أصبح بعضها يمنح شهادات مراقبة عن طريق المجاملة.

2- إهتراء شبكة الطرق، خاصة البلدية والولائية منها، وعدم تماشيتها مع توسع حظيرة المركبات التي تكاد أن تبلغ 6 ملايين مركبة على المستوى الوطني، ما يحتم على السلطات العمومية بذل المزيد من الجهود لتأهيل وصيانة شبكة الطرقات الموجودة وتوسيعها حتى تستوعب هذا العدد الهائل.

وهذه الملاحظة تنطبق على الطريق السيار الذي يشكل خطرا قاتلا على مستعمليه في بعض المقاطع والنقاط، خاصة في فصل الشتاء، وهذا بسبب رداءة الإنجاز، حيث تشكل بركا مائية، وما يمثله ذلك من خطر حقيقي على مستعمليه. وهنا أفصح قوسا ونحن نتحدث عن الطريق السيار وشبكة الطرق الوطنية وعلاقتها بارتفاع نسبة حوادث المرور.

السيد الرئيس، لقد تابعنا ككل الجزائريين، بكل ألم، أخبار المجازر المرورية التي عرفتها ولايتا المسيلة والوادي، السبت 7 جانفي، والتي راح ضحيتها 20 قتيلا و 18 جريحا، فيما يمكن أن نسميه بالسبت الأسود.

وإن اختلفت أسباب هذه الحوادث، لكن ما استوقفني هو السبب المعلن عن حادثة حافلة ولاية المسيلة والذي وقع عند الساعات الأولى من صباح السبت، حيث تم الإعلان أن السبب كان غفوة السائق أثناء القيادة، ما أدى لانحراف الحافلة ووقوع الكارثة.

وهذا يدعوني للتساؤل عن غياب مراكز الراحة على الطرقات الوطنية أو حتى على الطريق السيار، فكيف يعقل إغفال إنجاز مراكز الراحة على طول شبكات طرقتنا؟ وما لهذه المراكز من أهمية ودور في راحة السائقين وحتى

ربط الموضوع بالتأمين، حيث إنه حان الوقت لمراجعة قيمة التأمين الممنوحة كتعويض عن الحوادث المميتة والتي هي اليوم بعيدة كل البعد عن الواقع الاقتصادي الراهن، ما يدعو القائمين على ملف التأمين والنقل لمراجعة وتحسين قيمة التعويض بما يتناسب والواقع المعيش.

السيد الرئيس،

إننا اليوم أمام مسؤولية مشتركة نتقاسمها جميعا، حكومة ومنتخبين ومجتمعا مدنيا وأفرادا، للعمل معا على التقليل من ظاهرة ارتفاع حوادث المرور، وعلى كل طرف أن يتحمل مسؤوليته ويقوم بواجبه من موقعه الذي هو فيه. وفي الأخير، أرجو من مصالح وزارة الأشغال العمومية والنقل، أن تأخذ بعين الاعتبار ما تراه مناسبا من هذه الملاحظات والاقتراحات أثناء إعدادها للنصوص التنظيمية والتطبيقية لمشروع هذا القانون. شكرا على حسن إصغائكم، والسلام عليكم ورحمة الله.

السيد الرئيس: شكرا للسيد بلقاسم قارة؛ بودي فقط أن أقول بأن عدد المتدخلين كثير في هذه الجلسة، ولهذا أرجو من الزملاء الذين سيتدخلون ألا يكرروا ما قيل من طرف زملائهم من قبل، الكلمة الآن للسيد فتاح طالبي.

السيد فتاح طالبي: شكرا سيدي الرئيس؛ بسم الله الرحمن الرحيم.

سيدي الرئيس،

السيدة والسيد عضوا الحكومة،

زميلاتي، زملائي،

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته.

سيدي الرئيس، تدخلني بخصوص مشروع القانون الذي يعدل ويتمم القانون رقم 01 - 14، المؤرخ في 29 جمادى الأولى 1422 الموافق 19 غشت 2001، والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، يركز أساسا على ضرورة التنبيه، تنبيه كل الجهات ذات العلاقة المباشرة وغير المباشرة لتطبيق هذا القانون لأن الكل يعتقد بأن هذا القانون الردعي سيوصل إلى الهدف، أي التقليل من حوادث المرور ويفرض احترام حق الطريق.

أعتقد - سيدي الرئيس - بأن هذه النظرة وهذا الاعتقاد خاطئ والأيام ستؤكد ذلك، لأن الردع وحده غير كاف،

بالذكر العجلات المطاطية غير المطابقة لمعايير السلامة والتي يتم تداولها بالسوق وتتسبب بحوادث قاتلة، لأنها كثيرا ماتنفجر أثناء السير، وكان آخرها الحادث المأساوي الذي وقع الأربعاء الماضي.

6- أتساءل اليوم عن الدور الذي تلعبه، والقيمة المضافة التي أعطتها مراكز المراقبة التقنية للمركبات في الحد من ظاهرة ارتفاع حوادث المرور؟ خاصة مع انتشار ظاهرة الغش والتدليس في مراقبة صلاحية المركبات واكتشاف الأعطاب.

ويؤكد ذلك تصريح السيد مدير المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية في مقابلة صحفية، الذي أكد وجود تجاوزات خطيرة من طرف بعض وكالات المراقبة بمنحها شهادات صلاحية المركبات عن طريق المجاملة، ما يحتم ضرورة إعادة النظر في عمل هذه الوكالات بما يخدم أهداف هذا القانون.

7- وبمناسبة دراستنا لمشروع هذا القانون الهام، يبدو أن الوقت قد حان لتتحرك مصالح وزارة الأشغال العمومية والنقل من أجل وضع إطار قانوني يكون أكثر وضوحا وصرامة قصد تنظيم مهنة النقل العمومي، لأنها أصبحت في الواقع مهنة قائمة بذاتها كغيرها من المهن، تستدعي من المصالح المختصة وضع دفتر شروط دقيق ومضبوط يحدد الشروط الأساسية والقواعد التي يجب توفرها واحترامها ماديا وبشرياً لمزاولة هذه المهنة، وألا نتركها مهنة مهملة تمارس دون أي ضابط أو إطار قانوني.

8- ضرورة تظافر جهود مختلف القطاعات وأخص بالذكر وزارة التربية الوطنية، عبر المؤسسات التعليمية، ووزارة الشؤون الدينية، عبر مؤسسة المسجد، ووسائل الإعلام العمومي والخاص، وكذلك هيئات المجتمع المدني، من خلال تسطير برنامج وطني لنشر الثقافة المرورية، والتنبيه لمخاطر وأثار عدم الالتزام بالسلوك المروري السليم، كل من موقعه، كأن ندخل مادة التربية المرورية ضمن مناهجنا التربوية، وأن يخصص خطباء المساجد دروسا دورية تنبه لمخاطر السلوكات المتهورة لبعض السائقين، والتشديد على بيان تعاليم الإسلام في المحافظة على النفس والمال، وأن تقوم وسائل الإعلام المختلفة بغرس وإشاعة ثقافة مرورية حضارية.

السيد الرئيس،

ولا يمكن الحديث عن حوادث المرور وآثارها المدمرة دون

بل لابد من التركيز على التربية، التوعية، التحسيس؛ هذه الثلاثية هي الأساس وبعدها يأتي القانون الردي.

وهذه الثلاثية تساهم فيها كل الجهات ذات العلاقة وبقدر كبير المؤسسات التعليمية ودور العبادة، وسائل الإعلام المختلفة وغيرها.

أما بخصوص الملاحظات التي سجلتها هنا بخصوص المواد الواردة في المشروع فهي كالآتي:

بخصوص المادة 27: جميل ما ورد في المادة ولكن الحقيقة والواقع غير ذلك، وأخاف أن تبقى هذه المادة حبرا على ورق، لأن الواقع يؤكد ذلك، فكل بلدية لها معيار خاص بها، حتى إذا أعطيناها المعايير مسبقا، في حالة المخالفة، هل تطبق عقوبات على البلديات التي لا تحترم المعايير؟

المادة 56: تعليقي على هذه المادة يكون بسؤال من هي الجهة التي تقوم بهذا الفحص الطبي، هل يكفي فحص طبيب خاص أم شرط أنه ينتمي إلى القطاع العام؟ وإذا كان الفحص غير سليم أو غير صحيح أو كانت فيه مجاملة كيف يكون الأمر؟

المادة 62 مكرر 1: هنا والله أتساءل: لماذا 8 أيام كاملة للتبليغ عن المخالفة، لماذا لا يكون الإرسال في نفس اليوم، حتى نقضي على المحسوبية والفساد، 8 أيام - سيدي الرئيس - قد تفسد إقامة العدل بين المواطنين المخالفين، وتفتح باب الفساد على مصراعيه!

المادة 63: أتمنى من هذه الهيئات التي ستنشأ بأن تضع بين أولوياتها التربية والتوعية التي تخص جوهر القانون لأن تسيير ملف دون سند ارتكازي، أوكد للجميع، لا يوصل للهدف المرجو.

المادة 66: الفقرة 5: المتعلقة بمخالفة الراجلين للقواعد المتعلقة باستعمال الممرات المحمية، هذه الفقرة، سيدي الرئيس، فيها ما يقال:

أولا: هل ستقوم البلديات بواجب إعداد وتهيئة هذه الممرات؟ وهل هذه الممرات ستكون بوسط المدينة فقط أو عبر كل الشوارع؟ لأن الواقع يثبت أن الممرات - إن وجدت - تكون بوسط المدينة فقط والكثير من البلديات ليس بها ممرات أصلا.

ثانيا: فيم تفيد المخالفة والغرامة لشيخ مسن، أو عجوز أو بطل أو فقير متسول أو طفل عبر الطريق وخالف الممر المخصص لذلك، الواقع يثبت مثل هؤلاء لن يسددوا

الغرامة، ماذا نفعل لهم؟ أجدد قولي هنا دائما بأنه لا مفر من التربية، لأنها السبيل الوحيد لتقويم السلوك المعوج والناقص.

المادة 66: الجزء ب - الفقرة 3: المخالفات من الدرجة الثانية، هنا نفتح قوسين لأقول كيف نقدر الأسباب الحتمية المذكورة في هذه الفقرة، فما تراه أنت حتميا قد أراه أنا عاديا، ماذا لو صرح السائق للعون بأنه أحس بدوار في رأسه مثلا، فاضطر للتوقف، هل هذا سبب حتمي أم لا؟ هنا نفتح باب الاجتهاد واسعا لدى الأعوان وما أدراك ما باب الاجتهاد وما ينجر عنه وقد نظلم الكثيرين!

المادة 66: الجزء د - الفقرة 11: والله أتساءل: كيف نقيم العدل بين السائقين وكيف نتكلم عن العدل والفقرة بها تفرقة، كيف نغرم المركبات التي يقل وزنها عن 3.5 طن بـ 5000 دج لكل 250 كلغ زيادة ونغرم المركبات التي يفوق وزنها 3.5 طن بـ 5000 دج لكل 500 كلغ زيادة؟ وشكرا سيدي الرئيس.

السيد الرئيس: شكرا للسيد فتاح طالبي؛ الكلمة الآن للسيد محمد عمارة.

السيد محمد عمارة: بسم الله والصلاة والسلام على رسول الله.

السيد رئيس مجلس الأمة المحترم، السيدات والسادة معالي الوزراء، زميلاتي، زملائي، أعضاء مجلس الأمة الأفاضل، أسرة الإعلام،

السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

سيدي معالي وزير النقل، إن مشروع قانون المرور الجديد هو تعديل هام وضروري وواجب العمل به لردع مستعملي الطرقات الذين لا يحترمون القانون.

والجزائر ليست استثناء، لأن الكثير من الدول الأوروبية تعمل بهذه الطريقة وتفرض عقوبات صارمة على المخالفين. لقد تضمن هذا المشروع وضع نظام لرخصة السياقة بالتنقيط، مع تشديد العقوبة على المخالفين ولا بد من التطبيق الصارم لمشروع هذا القانون للحد من تفاقم ظاهرة إرهاب الطرقات، وكما أنه من بين العقوبات المقترحة في قانون السلامة المرورية الجديد غرامات مالية ضد كل

راجل لا يحترم الإشارات الضوئية للمارة وضد كل راكب لا يقوم بوضع حزام الأمان؛ وبالإضافة إلى الغرامة التي ستفرض على السيارات والمركبات لذا بات إلزاما على أصحابها الإسراع إلى إصلاح وسائل تنقلهم. وبما أن مشروع القانون يحمل العديد من أصناف المخالفات ويجب العمل عليها وكل العقوبات المقترحة في قانون السلامة المرورية التي تهدف وبالدرجة الأولى إلى خدمة السائقين وأصحاب المركبات بصفة خاصة والحفاظ على سلامتهم، من خلال العقوبات الردعية التي تحمي وتحفظ السلامة المرورية، والتي وبتحقيق هذه الأخيرة تحفظ حياة المواطن على وجه الخصوص.

سيدي الرئيس، معالي الوزير، لا بد ألا ننسى أن كل مشروع قانون، وبعد تمريره على الجهات المعنية، يحتاج إلى دراسة معمقة قبلية مضبوطة ولا بد من وضع وتوفير كل آليات التطبيق حتى لا يكون هذا المشروع القانوني مجرد حبر على ورق، كما لا بد من الجهات المعنية المسؤولة عن تطبيقه، بما فيهم رجال الأمن من شرطة ودرك وطني، العمل المكثف من أجل توعية المواطنين وتحسيسهم بخصوص مشروع هذا القانون الجديد، من خلال خلايا الإعلام والاتصال، حتى يتسنى للجميع معرفة بنوده واحترامها وإدراك مدى خدمته للصالح العام والحفاظ السلامة المرورية.

سيدي الرئيس، معالي الوزير، لما نطلع على مشروع قانون المرور الجديد هذا والذي أصبح يطبق عالميا ونأخذ فرنسا كمثال لهذه التجربة أليس من الضروري أن ننتبه إلى اختلاف المقاييس والتي أبرزها المساحة؟ فمساحة الجزائر جد شاسعة، إذن لا بد لكم - سيدي - أخذ هذا بعين الاعتبار فيما يتعلق بسائقي المركبات والحافلات والشاحنات نصف المقطورة الذين يقطعون مسافات كبيرة ولربما من بين أسباب الحوادث، في الكثير من الأحيان، هو التعب وقطع مسافات دون مناوبة بين السائقين، لذلك، سيدي الوزير، لم لا نستفيد من تقنية السياقة عن طريق الشريحة حتى تكون المناوبة مفروضة على السائقين، من خلال استخدام هذه التقنية وبالتالي هناك تجنب لحوادث المرور.

كما أغتنم الفرصة لإعادة التذكير بنقطة تهيئة الطرقات والتي بات إلزاما إدراجها ضمن مشاريع الأشغال العمومية، لأن الكثير من الطرقات المهترئة أصبحت تشكل خطرا

على السائقين، بالرغم من احترامهم لكافة قوانين المرور. إذن، لا بد من إعادة النظر في هذا الأمر، مضيفا إلى ذلك ضرورة إتمام الأشغال العمومية عبر الطرقات المتأخرة في الإنجاز عن مواعيد تسليمها لأنها أحيانا تدخل بطريقة أو بأخرى ضمن الأسباب الحقيقية لحوادث المرور.

وفي الأخير، سيدي الرئيس، معالي الوزير، لا بد من التأهب لكل الثغرات التي قد تكون في المستقبل والتي لا بد من تجنب تأثيرها السلبي أو إعاقته لسير تطبيق هذه الإجراءات مستقبلا، كما نشمن مشروع القانون ونطالب بالمقابل الصرامة في تطبيقه وتحسين وضعية الطرقات، مع مراقبة وضعية نوعية قطع الغيار والعجلة المطاطية وتبقى الآمال قائمة على هذا المشروع، للحد من تفاقم ظاهرة إرهاب الطرقات والتي مازالت ولا زالت وبكل أسف حصيلتها في حصد الأرواح في تزايد يومي. شكرا على كرم الإصغاء والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

السيد الرئيس: شكرا للسيد محمد عمارة؛ الكلمة الآن للسيد جمال سعيد.

السيد جمال سعيد: شكرا سيدي الرئيس؛ بسم الله والصلاة والسلام على رسول الله.

سيدي الرئيس المحترم،
معالي وزير الأشغال العمومية والنقل،
السيد وزيرة العلاقات مع البرلمان،
زميلاتي، زملائي،
أسرة الإعلام،

السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

ضروري جدا تفادي حوادث المرور وما تفرزه من آفات على المستوى الاقتصادي، إلا أن ردع المخالفين لم يعد كافيا إذ لم نراع النقاط التالية:

1- ضرورة توفير الوسائل اللازمة للتمكن من الكشف عن الحمولة الزائدة لمركبات الوزن الثقيل.

2- مراقبة قطع الغيار المتواجدة في السوق وغير المطابقة للمعايير الدولية، انطلاقا من الموانئ والمطارات وصولا إلى بائعي الجملة والتجزئة، وذلك ما تجلّى من خلال مداخلتني السابقة حول موضوع مراقبة ومرافقة تنفيذ قانون

الجمارك الجديد.

3- ضرورة مراقبة عمل مدارس السياقة وإلزامها بالتكوين الفعلي، لأجل الحصول على رخصة السياقة.

4- تجديد الطرقات وإنجاز ممهلات مطابقة للمقاييس الدولية، حفاظا على المركبات وحالة الطرق وهنا أفتح قوسا: في بعض الأحيان يملأ حافة الطريق المعبد بـ (Tuf) الصخر المسامي، وبعد وضعه يقومون بالتحاليل، في حقيقة الأمر بعد عملية الإنجاز تجري التحاليل، لأنه يوجد خليط بين الحجر المسامي والطين غير القابل للانزلاقات.

5- العمل على الجانب التوعوي، انطلاقا من المدرسة إلى عمل الشرطة الجوية وأنه كذلك إلى الممهلات بالأخص في بعض الدواوير، يطلب من المسؤولين أن تنجز البلدية طريقا لكنها تنجزه دون ممهلات وهناك سكان منتشرون في البلدية فيحفرون الطرقات بدلا من وضع ممهلات ففي كل 1 كلم تجد 50 حفرة، فكل مواطن يحفر أمام بيته حفرة، إنه شيء مؤسف!

6- تغليب البعد الوقائي على البعد الردعي وتحصيل الغرامات لمنع حدوث المخالفة بدلا من تنفيذ العقوبة على المخالفين.

7- إدراج محاولات التبليغ عن وجود حواجز أمنية عن طريق الإشارات الضوئية في سجل المخالفات التي تستلزم التصدي لها لما قد تفرزه من إمكانيات التواطؤ، هنا كذلك أفتح قوسا: شيء جميل عندما نرى التضامن ما بين الجزائريين، ولكن عملية التنبيه من بعض السائقين بالإشارة الضوئية يعد عملا مخالفا للأخلاقيات ولكن الأمن لا يكمن في السرعة بل أننا ننبه كل المهربين ومن يقومون بعملية الاختطاف؛ وشكرا.

السيد الرئيس: شكرا للسيد جمال سعيد؛ الكلمة الآن للسيد عبد القادر بن سالم.

السيد عبد القادر بن سالم: شكرا سيدي الرئيس؛ بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين.

السيد رئيس مجلس الأمة المحترم،
السيد وزير النقل والأشغال العمومية، ممثل الحكومة،
السيدة وزيرة العلاقات مع البرلمان،

زملائي أعضاء مجلس الأمة،

أسرة الإعلام،

السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

يعتبر قطاع النقل من القطاعات الهامة في العصر الحاضر، خاصة وأنه شريان الحياة، وأحد مقومات ومؤشرات التطور، وقد تقاس الأمم بحركية هذا المؤشر، كونه ينعكس على الاقتصاد والنمو وكذا على الحركية الاجتماعية، إلا أن الأمم وبقدر ما هي حريصة على تطوير هذا الجانب، فإنها تسعى إلى تقنيته عبر منظومات تشريعية تتجدد كلما دعت الضرورة إلى ذلك.

والجزائر كسائر الأمم لم تغفل عن سن مجموعة من القوانين تخص هذا الموضوع، تماشيا مع التغيرات والمتغيرات التي يطرحها واقع الحال.

السيد الرئيس،

إن اهتمام الدولة بسن قوانين تتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرقات، إنما هو اهتمام بسلامة المواطن والحفاظ على حياته، وكذا التشريع لضوابط وأسس من شأنها خلق تقاليد كاحترام القانون الذي ينعكس حتما على المنظومة السلوكية للأفراد، تتحدد من خلاله المسؤوليات والإثنيات كالحقوق والواجبات والعقاب والجزاء وهلم جرا.

إن الحقيقة التي لا يمكن التغافل عنها، هي أن حوادث المرور في الجزائر أضحت مخيفة، وقد تصنف أحيانا بالمغامرات الجنونية، وهي تحصد مئات الأرواح يوميا والأرقام المعلنة خير دليل، ومن ثمة بات من الضروري تحسين قانون المرور للردع والعبرة ولفرض أسلوب جديد من الانضباط يخص منظومة المرور وهو ما يسعى إليه مشروع هذا القانون المعدل الذي جاء في وقته المناسب والذي أجاب من خلال مواده الثماني عشرة (18) على أسئلة المواطن الجزائري وحيرته

حيال ما شاهده يوميا من حوادث تقشعر لها الأبدان.

إن قراءة متأنية لمواد هذا القانون ومن خلال قرابة الستين مخالفة والتي لا نعتبرها، كما يذهب البعض، بأن ظاهرها رحمة وباطنها عذاب، بل مخالفات ذات طابع تربوي تعليمي، تهدف إلى غرس ثقافة مرورية تترسخ لدى الأجيال، سواء كانوا سائقين أو ركابا، وبالتالي فإن مصطلح مخالفة لا يمكن أخذه بمنظور تشاؤمي؛ وبالتالي فعلى وزارة النقل ومديرياتها الولائية مرافقة مشروع هذا القانون الذي يحوز على الإجماع بلقاءات تحسيسية، ولم لا توزع مواده

ختاماً، أشكر السيد رئيس اللجنة وأعضاءها على مجهوداتهم في الإثراء والنقاش. وشكراً على حسن الإصغاء.

السيد الرئيس: شكراً للسيد عبد القادر بن سالم؛ الكلمة الآن للسيد محمد بن طبة.

السيد محمد بن طبة: بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على النبي الكريم. السيد رئيس مجلس الأمة المحترم، السيد وزير النقل، ممثل الحكومة، السيدة وزيرة العلاقات مع البرلمان، زميلاتي، زملائي، أعضاء مجلس الأمة الموقر، أسرة الإعلام، السلام عليكم ورحمة الله وبركاته.

إن مما يحفظ حياة الناس ويكملها ويجملها احترام الناس لبعضهم البعض وسعيهم الحثيث على الانضمار ضمن منظومة الحقوق والواجبات والتزامهم بالنظام العام الذي هو مظهر بين من مظاهر تحضر الأمم والجماعات، وإن مشروع القانون المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها ولما يكتسبه من أهمية بالغة في الحفاظ على أمن وسلامة المواطنين لجدير بالاحترام والتطبيق، لأن ما جاء به قبل أن يكون قانوناً هو ضرورة شرعية تدخل ضمن المصالح المرسلّة والتي هي أصل من أصول التشريع الإسلامي وحجة عند جمهور الأصوليين وأئمة الفقه المعتمدين.

وبناء عليه، فإن مخالفة قانون المرور وإن لم يترتب عليه أي شيء يذكر، يعد صاحب المخالفة في نظر الشرع أثماً، ولكن للأسف في بلادنا وفي غياب وازع القانون ووازع الشرع وغيرهما من الوازعات التي تمثل صمام الأمان ضد السلوكات الطائشة، اللامسؤولية والقاصمة والقاتلة أحياناً، في غياب هذه الوازعات تحولت السيارة في الطريق إلى طائفة ومن حافلة الركاب إلى أكوام توسد الطين والتراب، وقبل ذلك إلى أشلاء متطايرة في الهواء، لقمة سائغة لكل غراب، وهنا لا يسع الحنين إلا أن يردد: عَجَب يا وطني عَجَب، في وطني يشتري الموت بثمن بخس، دراهم معدودة، وفي وطني يزهد في الحياة أقوام لتقص جوانح أمهات مكدودة، في وطني صرنا نحن إلى تطبيق الشطر الأول من قوله

عبر مناشير على المؤسسات وأصحاب المركبات كخريطة طريق؟ لأن مشروع هذا القانون - في رأينا - قد أحاط بكل جوانب حركة المرور عبر الطرق، واضعاً في الأساس أهمية الجانب المادي والبشري، فهو - أعني مشروع القانون - لم يبحث في الشكل، بل أعطى للموضوع طابعاً اجتماعياً بمعنى أن هذه المواد لم تكن مواد قانونية صرفة، بل اتخذت الطابع الاجتماعي النفسي من خلال اللمسة التربوية. ونحن أيضاً نتصفح هذه المواد، نلاحظ الدور الذي يجب أن يقوم به السائق، فهو لم يعد ذاك الشخص الذي لا يعرف إلا المقود، بالمنظور التقليدي، بل أضحي جزءاً من العملية - أي المنظومة - من خلال تكوينه وتحضيره لأن يكون قائداً لمركبة، سواء كانت عمومية للمسافرين أو فردية، أي أن حريته تنتهي عندما تبدأ حرية الجماعة، وبهذا المنظور فإن مشروع هذا القانون في رأينا - إن وجد المرافقة - ستكون نتائجه مثمرة في القريب العاجل.

نذكر على سبيل الحصر (المادة 56) والتي تحتوي على أهمية إخضاع السائقين إلى فحص طبي دوري وهذا في حد ذاته قوة لهذا القانون الذي راعى جوانب عدة للحفاظ على سلامة الركاب والسائقين على السواء. السيد الرئيس، إن الإجماع على مشروع هذا القانون - بحسب ما لمسنه - جاء بعد إجابة مواد على تساؤلات كثيرة كانت تطرح في وقت سابق، خاصة سحب رخصة السياقة وما سينجر عنها، خاصة لأولئك الذين يعيلون أسراً، وكذا الفترات الاختبارية للسائقين وأشياء أخرى إيجابية تصب كلها في ترقية المنظومة.

أخيراً، تبقى بعض الأسئلة تطرح نفسها وهي:

1- وجوب وجود مرافقة دائمة لإنجاح مشروع هذا القانون والذي يعد في حد ذاته مشروع مجتمع تساوى فيه كل الأطراف وتسهيل كل الظروف لإنجازه في أرض الواقع.

2- مراجعة سيارة الأجرة وكذا حافلات النقل الجماعي التي لم تعد صالحة من الداخل، ما ينعكس سلباً على الركاب، تسرب الغبار، البرد، تهري المقاعد وهلم جرا.

3- وجوب مساهمة الإعلام والمجتمع المدني في تمرير هذا المشروع، حتى يصبح ثقافة لدى الكبار والصغار.

4- العدالة في تطبيق مواده، مع ضرورة الاتزان وتغليب الجانب التربوي والبيداغوجي من قبل الأعوان.

3- إن النقاط السوداء أكثر من أن تحصى وأما إحصاؤها فسيكون عملية مفضية ولا منتهية، مادام كثير من الطرق عندنا يوم تستلم ظاهرها فيه الرحمة ويسر الناظرين وباطنها من قبله العذاب، وكم من طريق استلم جزء منه، فلما كمل الجزء الثاني صار الجزء الأول ينادي أغيثوني! أغيثوني!

ولكم - سيدي الوزير - مثال في الطريق الذي ينجز قبل أكثر من عامين، بين بوسعادة وولاية المسيلة، مروا بين سرور وصولاً إلى الشريعة، ولاية بسكرة.

معالي الوزير، هل أتاكم خبر الطريق الرابط بين أولاد جلال، ولاية بسكرة والبعاج، ولاية الوادي؟ والمكتوب عليه منذ سنين عدة «طريق فاسد» وهل أتاكم حجم الحركة المرورية فيه؟ وهل اطلعتم على حجم الحوادث فيه وكذا الطريق بين بسكرة وتقرت والطريق بين تقرت والوادي؟ إن حجم الخسائر في هذه الطرقات ترجع في نسب كثيرة متفاوتة إلى الطرقات نفسها، غير أننا لانستثني العامل البشري الذي يتحمل أيضاً مسؤولية كبيرة.

سيدي الرئيس، معالي الوزير، زميلاتي، زملائي، ختاماً أذكر، عن أبي سعيد الخدري رضي الله عنه قال: «قال رسول الله صلى الله عليه وسلم: «إياكم والجلوس في الطرقات، قالوا يا رسول الله ما لنا من مجالسنا بد نتحدث فيها، فقال رسول الله صلى الله عليه وسلم: فإذا أبيتم إلا المجلس فأعطوا الطريق حقه، قالوا يا رسول الله فما حق الطريق، قال غض البصر وكف الأذى ورد السلام والأمر بالمعروف والنهي عن المنكر». وفي ظننا أن قانون المرور هو لكف الأذى؛ وهو نوع من الأمر بالمعروف والنهي عن المنكر، شكراً لكم على كرم الإصغاء والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

السيد الرئيس: شكراً للسيد محمد بن طبة؛ الكلمة الآن للسيد عبد الكريم قريشي.

السيد عبد الكريم قريشي: شكراً سيدي الرئيس؛ بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على رسوله الكريم. السيد رئيس مجلس الأمة المحترم، السيدة وزيرة النقل والأشغال العمومية، السيدة وزيرة العلاقات مع البرلمان،

تعالى «والخيل والبغال والحمير لتركبوها وزينة ويخلق ما لا تعلمون...» للأسف لم تشرفنا الخيل والبغال والحمير واخترعنا ما لم يكن يعلم في قرون مضت، صنعنا مركبات وعوض أن نركبها امتثالاً، ركبنا هي سفها منا واختلالاً وعوض أن يكون لنا فيها جمال حين نمرح ونسرح، صار لنا فيها وبال حين نفرح ونترح، قتل الإنسان في بلد ما أكفره، غاب وازع الضمير وغاب وازع السلطان عن الكبير والصغير والغني والفقير، تغيرت البلاد ومن عليها ووجه الأرض مسود وقبيح.

في ظل هذا الوضع الكارثي، فإننا نشيد بهذا المشروع الذي جاء في محاولة لتخفيف هذا الثقل من خلال رؤية جديدة ومقاربة واقعية صارمة، لتعيد الأمل إلى طرقتنا ومرتاديها ونضرب على أيدي هواة الجريمة ومعتاديهما.

سيدي الرئيس، معالي الوزير، معالي الوزيرة، رغم إشاداتنا بهذا المشروع، هناك ملاحظات بودنا أن نلخصها فيما يلي:

1- إن المهملات والتي يجب وضعها طبقاً لمعايير ومقاسات موحدة عبر التراب الوطني، كما جاء في القانون، تحولت إلى معوقات في كثير من الأحيان، يشارك فيها المواطن، ظناً منه أنها تقية، وتشارك فيها أحياناً الجهات التقنية المختصة تساهلاً وإهمالاً وفي كل ذلك إغراض عن القانون وتعد على الأعراف.

ثم ألا ترون، معالي الوزير، أن إخضاع إقامة ممهل لرخصة من الوالي ألا يزرى ذلك به ويلهيه عن كبرى المهام التنموية؟ وكان الأولى، في رأينا، أن نخضع إقامة هذه المهملات لاقتراح من الجهات التقنية للبلدية ورخصة من رئيس البلدية لأنه أدرى بشعاب البلدية من غيره.

2- إن تشديد الإجراءات العقابية ورفع التسعيرة والغرامات المالية كلها جزء من الحل، ولكن يبقى الاعتماد على التكوين ونشر الثقافة المرورية وقبل ذلك وبعده ترسيخ الإيمان بالسلوك الحضاري في نفوس المواطنين وهو الذي سيكون الحل الأمثل وهو الذي سيعطي الثمرة المرجوة من هذه المقاربة.

سيدي الرئيس، معالي الوزير،

إننا أنتجنا مواطناً عندما يكون راجلاً، المواطن الراجل لا يدرك بأنه معني باحترام الإشارات المرورية وأن الطريق يأتيها من حيث شاء، فتواصل معه هذه النظرة وهو يملك دراجة فسيارة ثم حافلة.

مرورية يرتكبها مستعمل الطرقات، سواء أكان ماشيا أم على دراجة أم سيارة.

- غياب أي إشارة للحيوانات التي يستعملها الجزائريون للتنقل داخل المدن وخارجها، كالإبل والأحصنة والحمير «أكرمكم الله»، كأن الذي أعد هذا المشروع لا يعيش في الجزائر.

- تحدث المشروع عن الممهلات كونها تحد من السرعة، إلا أن السؤال المطروح أو الذي يجب أن يطرح، متى يتجسد ما جاء في المادة 27 التي تؤكد على أن توضع الممهلات بمعايير ومقاسات موحدة عبر التراب الوطني، وأنتم تعرفون - معالي الوزير - شكل هذه الممهلات؟

- إن المتتبع لحوادث مرور الطرقات وأوقات حدوثها لا يستطيع أن يعرف أن هناك وقتا محددا للسياسة ووقتا للراحة مقننين، حسب ما جاء في المادة 49، والسؤال المطروح كيف تستطيع الرقابة معرفة عدم احترام السائق لوقت الراحة ونحن نشاهد برمجة خطوط لنقل الأشخاص على طول ألف وألفي كيلومتر؟

- كيف ومتى يجري الفحص الطبي الدوري والإجباري على أن يكون الفحص شاملا للجوانب الجسمية والنفسية للسائق؟

- ذكر النص أن استرجاع النقاط يمكن أن يكون بعد دفع الغرامات الجزافية.

- كذلك يكون استرجاع النقاط بعد أن يقوم السائق بتكوين، وهذا اعتراف من الوزارة من أن هناك نقصا في التكوين، وهو النقطة الأساسية والجوهرية في مشروع هذا القانون والتي يجب أن نعطيها الاهتمام الكامل.

وعليه، إذا أردنا أن نحد من حوادث المرور، أرى أنه من الواجب القيام بما يلي:

1- التركيز على نوعية التكوين الذي تقدمه مدارس التعليم.

2- نوعية الطرقات.

3- نوعية المركبات.

وللمساهمة في التخفيف من هذا المشكل العويص:

1- تحسين نوعية الطرقات والدليل على ذلك أنه لما تضاعفت الطرقات المزدوجة قل الكثير من حوادث المرور.

2- مراقبة السيارات وخاصة تلك التي تستورد حاليا بأسعار منخفضة.

زميلاتي، زملائي،

أسرة الإعلام،

الحضور الكريم،

السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

سيدي الرئيس،

السيدات والسادة،

أولا، أشكر السيد الوزير على عرض مشروع هذا القانون كما أشكر لجنة التجهيز على التقرير التمهيدي الذي أعدته والذي وضع أمامنا.

مما لا شك فيه أن الحكومة قامت بمحاولات كثيرة للتخفيف من حدة هذه الحوادث المروعة التي تزهق الآلاف من أرواح الجزائريين وتخلف عشرات الآلاف من الجرحى والمعوقين، وإننا وإذ نشكر الحكومة على ما تقوم به في هذا المجال، فإننا ننوه بالمجهودات التي يقوم بها رجال الأمن الوطني والدرك الوطني، من خلال تواجدهم في الطرقات الوطنية والولائية والبلدية في هذا البرد القارس وتحت الشمس الحارة في فصل الصيف، وما يقومون به من تنظيم للأيام التحسيسية والتوعوية من مخاطر حوادث المرور والآفات الاجتماعية التي تهدد الأسرة والمجتمع على السواء.

يأتي مشروع هذا القانون الذي ناقشه اليوم، لتنظيم حركة المرور عبر الطرقات وسلامتها وأمنها، ضمن مسعى الحكومة للحد من الأعداد الكبيرة لحوادث المرور، من خلال التدابير التي ستتخذها والمتمثلة، خاصة، في إنشاء مجلس تشاوري يحدد السياسة الاستراتيجية للوقاية والأمن في الطرق، وكذا إحداث مندوبية وطنية للأمن في الطرق تكلف بتنفيذ الاستراتيجية التي يحددها المجلس التشاوري الذي سبق الحديث عنه، كما تقوم الحكومة من خلال مشروع هذا القانون بمراجعة الإطار التشريعي الساري المفعول والتي نأمل أن تحقق الأهداف المنتظرة منها والمتمثلة على الخصوص في التخفيف مما تتركه هذه الحوادث من مآسي وأحزان.

سيدي الرئيس، السيدات والسادة،

المتمعن لهذا المشروع يلاحظ مايلي:

- كثرة الإحالة على التنظيم والتي نتمنى ألا يتأخر صدور نصوصها.

- الاعتماد على الغرامات الجزافية مقابل كل مخالفة

3- التشدد في منح رخصة السياقة ويكون ذلك على الشكل التالي:

- الاستمرار في الإجراءات التي خرجت بها الوزارة المعنية مؤخرا والمطبقة حاليا.

- مراقبة مدارس التعليم، ومعاينة المدارس التي تكثر الحوادث لدى المتعلمين لديها، ذلك أن معيار الكفاءة لهذه المدارس هو قلة الحوادث للمتعلمين لديها، وأظن أنه لا يوجد معيار آخر يمكن الرجوع إليه لتقييم عمل هذه المدارس.

- مراقبة المهندسين المتحنيين ومعرفة عدد الحوادث للذين امتحنوا عند هؤلاء الأشخاص ذلك أن المهندس الجاد لا يسمح بإعطاء رخصة السياقة إلا لمن يستحقها؛ وبالتالي يجب معاينة هؤلاء المهندسين الذين منحوا الرخص للذين امتحنوا لديهم.

- مراقبة الشهادات الطبية الممنوحة من قبل بعض الأطباء والتي قد لاتأخذ بعين الاعتبار حقيقة المهمة التي أعطيت من أجلها، فليس هناك كشف دقيق للمتقدمين للحصول على رخص السياقة، إذ يجب أن يحتوي الكشف على الكثير من الجوانب ولاسيما الجوانب الحسية الحركية (sensorimoteur).

- ضرورة إجراء كشف نفسي للتأكد من الصحة النفسية للمرشح، فالكثير من الحاصلين على رخص السياقة يعانون من اضطرابات نفسية كالقلق والاكتئاب والإدمان وغيرها...

لذا، أقترح أن يشمل الفريق الساهر على الامتحان مجموعة من المختصين وهم كما يلي:

- أ - المهندس الممتحن.
- ب - المهندس الميكانيكي.
- ج - شرطي أو دركي متخصص في المرور.
- د - طبيب عام.
- هـ - أخصائي في علم النفس.

ولا يمكن أن تمنح الرخصة إلا بموافقة جميع هؤلاء المختصين، من خلال توقيعهم على ملف المترشح.

- إعادة النظر في السن المحددة لمنح رخصة السياقة وكذا السن التي يجب أن تنتهي فيها هذه الرخصة.

وإذا تعذر تطبيق ذلك، أقترح تكليف جهاز الشرطة أو الدرك الوطني بإجراء الامتحانات للحصول على رخص

السياقة.

لأننا، وللأسف الشديد، ركزنا على العقوبات وتجاهلنا الأسباب الحقيقية للحوادث وهو تكوين هذا الإنسان الذي يقود هذه المركبة ويقتل الآخرين.

وعليه، أتمنى من معالي الوزير مراعاة ذلك في النصوص التنظيمية لمشروع هذا القانون.

وفي الأخير، أشكركم على الإصغاء والمتابعة والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

السيد الرئيس: شكرا للسيد عبد الكريم قريشي؛ الكلمة الآن للسيد محمد الطيب العسكري.

السيد محمد الطيب العسكري: شكرا سيدي الرئيس؛ بسم الله الرحمن الرحيم.

السيد الفاضل، رئيس مجلس الأمة،

السيدة الفاضلة والسيد الفاضل معالي الوزيرين،

زميلاتي، زملائي أعضاء مجلس الأمة الموقر،

أسرة الإعلام،

الحضور الكريم،

طابت جلستكم والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور تشكل معضلة حاسمة تؤثر على جميع قطاعات المجتمع، أضف إلى ذلك كل المعاناة التي يعاني منها الضحايا وأسرهم، أيضا فإنه من واجب جميع الجهات الفاعلة ذات الصلة بالموضوع التجنيد لحل أزمة السلامة على الطرق ولذلك يجب القيام بكل الإجراءات اللازمة لوضع حد للمجزرة. وفي الواقع الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور ليست حتمية، يمكن تجنبها، يجب أن تكون سلامة الطرق مصدر انشغال كبير للدولة، فهي تمثل المجال الذي هو في المقام الأول مسؤولية السلطات المحلية والوطنية، الأمر الذي يتطلب بوضوح المزيد من الاهتمام، ولذا فإننا نشتم ونرحب بمشروع هذا القانون الخاص بتنظيم وسلامة حركة المرور وخاصة بتجديد العقوبات ضد المخالفين وإدراج رخصة السياقة بالنقاط التي من جهة تعتبر أداة تعليمية ووقائية تحت السائق على حيازة سياقة مسؤولة لكي يحتفظ بكامل النقاط، ومن جهة أخرى سيسمح بالتخلي عن السحب

الفوري لرخصة السياقة والمبالغ فيه في بعض الأحيان. إن مشروع القانون الخاص بتنظيم وسلامة حركة المرور والذي تناقشه اليوم ينص، إذن، على إنشاء نظام الرخصة بنظام النقاط وتجديد العقوبات ضد المخالفين. كما علمنا، من خلال هذا المشروع، في هذا النظام رخصة السياقة لديها 24 نقطة، سيتم تخفيضها أثناء كل مخالفة مرتكبة من صاحبها.

تبقى رخصة السياقة سارية المفعول مادام السائق مازال يمتلك نقاطا من الممكن استعادة النقاط وهكذا جاء المشروع الجديد بإنشاء نظام الرخصة بالنقاط الذي سيسير من قبل وزارة الداخلية، من خلال سجل وطني لرخص السياقة وذلك لجرد جميع المخالفات المرورية على المستوى الوطني وينص كذلك مشروع القانون - كما نعلم - على فرض عقوبات أكثر صرامة ضد المخالفين لقواعد المرور.

لدي - معالي الوزير - بعض الانشغالات تتطلب توضيحات، في انتظار صدور النصوص التطبيقية:

- الانشغال الأول: في حالة وكما ينص مشروع القانون، عدم دفع الغرامة الجزافية، المتعلقة بالمخالفات، يتم سحب نقطتين تلقائيا، بعد أجل 54 يوما ابتداء من تاريخ معاينة المخالفة.

نلاحظ هنا أن هذه المخالفة ليس لها علاقة بالسياقة ولذا كنت أود ألا تكون العقوبة بسحب نقطتين، ولكن تكون العقوبة مالية بدفع - مثلا - ضعف المبلغ أو إضافة نصف المبلغ. - الانشغال الثاني: عندما تصبح رخصة السياقة غير صالحة، فمشروع القانون لم يحدد كيفية إعلان السائق بذلك، وإجباره بإعادة الرخصة، هل يتم ذلك عن طريق البريد العادي المسجل؟ عن طريق البريد الإلكتروني؟ عن طريق رسالة قصيرة بالهاتف؟ ومن طرف مصلحة محلية أو وطنية؟

- الانشغال الثالث: عندما تصبح رخصة السياقة غير صالحة فما هي المدة المسموح بها للمعني بالأمر لإعادة رخصة سياقته إلى المصالح المؤهلة، التابعة للوزارة المكلفة بالداخلية؟ وما هو عقابه إذا تجرأ واستمر بالسياقة قبل استعادة رخصة سياقته؟

- الانشغال الرابع: عدد النقاط يمكن أن يصبح سلبيا مثلا: عندما لم يبق للسائق إلا نقطتان ويرتكب مخالفة من الدرجة الثالثة أو الرابعة فمشروع القانون لم يتطرق إلى هذه

الحالة، هل رخصة السياقة الجديدة هذه التي تخضع للفترة الاختبارية لها كامل النقاط أو هي منقوصة؟

- الانشغال الخامس: لمعالجة الفوضى العارمة الملحوظة على مستوى الطرقات في مجال التكفل بمشكل الممهلات التي تتسبب في بعض الأحيان في الحوادث، يقدم المشروع الجديد مزيدا من التفاصيل، فيما يخص كيفية وضع الممهلات والرخص اللازمة لتنفيذها ونعلم أنه حاليا رغم وجود إطار قانون يضبط ويحدد شروط وكيفيات وضع هذه الممهلات، إلا أن احترامه يظل غائبا، ورغم إرسال منشور وزاري مشترك إلى السلطات المحلية يحثهم على اتخاذ القرارات اللازمة للقضاء على الممهلات التي وضعت بشكل عشوائي ودون معايير، مثلما يضبط العقوبات ضد كل من ينجز ممهلا دون رخصة، إلا أن الوضع لا يزال على حاله ويدعو فعلا إلى القلق، السؤال المطروح هنا: هل هذا القانون الجديد سيغير شيئا في هذا الشأن؟

- الانشغال السادس والأخير: هو متعلق بالمرحلة الانتقالية، نتمنى أن المرحلة الانتقالية إلى غاية التجسيد الفعلي لنظام الرخصة بالنقاط لا تكون طويلة، فمشروع هذا القانون يشير إلى إنشاء سجل وطني لرخصة السياقة، السجل الرقمي الوطني لرخصة السياقة على مستوى الوزارة المكلفة بالداخلية، فهل بادرت الوزارة الوصية بهذه العملية ومتى، معالي الوزير، يتم إصدار أول رخصة سياقة بالنقاط؟ هنا تنتهي مداخلتني، أشكركم على كرم الإصغاء والمتابعة والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

السيد الرئيس: شكرا للسيد محمد الطيب العسكري؛ الكلمة الآن للسيد عبد القادر معزوز.

السيد عبد القادر معزوز: بسم الله الرحمن الرحيم.

السيد الفاضل، رئيس مجلس الأمة المحترم،

السيد وزير الأشغال العمومية والنقل،

السيدة وزيرة العلاقات مع البرلمان،

السيدات والسادة أعضاء مجلس الأمة،

أسرة الإعلام،

السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

إن الأرقام المخيفة التي يقدمها لنا المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات جد مرعبة وغير قابلة لأي تحليل.

سيدي الرئيس، يجب على الوزارة الوصية - في رأينا - أن تعمل بالتنسيق مع وزارة الاتصال لتسطير برامج لشرح وتوعية مخاطر حوادث المرور والتعريف والترويج لمشروع هذا القانون الجديد، كما نطالب - سيدي الوزير - بإدراج مادة التربية المرورية في البرنامج المدرسي وكذلك لتنمية الثقافة المرورية بشكل جيد.

سيدي الوزير، بالرغم من كل ما يبذل في إطار القوانين الردعية والتوعية التحسيسية، لكن يبقى غير كاف إذا لم يكن هناك ضمير حاضر ووازع ديني متوفر، فإن النتائج تكون غير مرضية. في الأخير، أشكركم على حسن الإصغاء والسلام عليكم.

السيد الرئيس: شكرا للسيد عبد القادر معزوز؛ الكلمة الآن للسيد محمد خثير.

السيد محمد خثير: بسم الله الرحمن الرحيم، والصلاة والسلام على رسول الله.

السيد رئيس مجلس الأمة المحترم، السيد وزير الأشغال العمومية والنقل، ممثل الحكومة المحترم،

السيدة وزيرة العلاقات مع البرلمان المحترمة،

مثلو وسائل الإعلام المختلفة،

تحية طيبة وعام سعيد ويناير أطيب.

لقد جاء مشروع هذا القانون، المعدل والمتمم، للقانون رقم 01 - 14، المؤرخ في 19 أوت 2001، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، انطلاقاً من أسباب عديدة، على رأسها تضاعف حوادث المرور التي حصدت أرواح آلاف الجزائريين، ناهيك عن عدد الجرحى والخسائر المادية.

كان يجب - سيدي الرئيس - أن تتفطن الجهات المعنية إلى هذا الإرهاب الجديد، بوضع قوانين وآليات ردع قوية، لأن العامل البشري يبقى تقريباً وحده المتسبب في كل هذه المآسي.

وقد ذكر أحد الزملاء في تدخله أن العالم الكبير بيار كيري كان ضحية حادث مرور، فأغتنم هذه الفرصة لأترحم على روح النائب والفنان عطاء الله الذي كان أيضاً ضحية

سيدي الرئيس، خلال السداسي الأول لسنة 2016 سجل رقم 1119 قتيلاً و21290 جريحاً، مع العلم أن هذه الحوادث تكلف خزينة الدولة حوالي 100 مليار سنوياً. أمام هذا الواقع المر والحقائق المفزعة، كان لزاماً على السلطات العمومية أن تعمل جاهدة لتبني قوانين ردعية إزاء هذا الواقع الذي أصبح كابوساً يعاني منه كل الجزائريين. ويتضح من خلال مناقشتنا لقانون 01 - 14، المعدل والمتمم، والمتعلق بحركة المرور والذي جاء من أجل الحفاظ على سلامة السائقين والراجلين، ليس القضاء نهائياً على هذه الظاهرة ألا وهي ظاهرة إرهاب الطرقات.

سيدي الوزير، إن النفس البشرية لا تقدر بثمن والحفاظ عليها ليس بالأمر السهل، لكن نرى أن قيمة المخالفات من الدرجة الرابعة قد تصل إلى 7000 دج مرتفعة جداً، لاسيما وأن القدرة الشرائية للمواطن أصبحت نوعاً ما ضعيفة، ولذا نطالب بمراجعة هذا الأمر من خلال التنظيم.

سيدي الوزير، إن إلغاء مشروع القانون، السحب الفوري لرخصة السياقة، واستبداله بنظام رخصة السياقة بالتنقيط، قد أثلج صدور الجزائريين والجزائريات لأنه عادل وعادل جداً، حيث إنه لا يجعل المذنبين في نفس الكفة، فمن أخطأ مرة ليس كمن يخطئ ويتمادى في الخطأ، حيث إن هذا النظام يمنح الفرصة لتصحيح الخطأ وهو وارد بشكل كبير.

لكن، سيدي الوزير، هنا نفتح قوساً: ألم يكن من الأجدر أن يتزامن إصدار مشروع هذا القانون مع بداية العمل برخصة السياقة بالتنقيط؟ وإن لم يكن هذا النظام مرتبطاً بمركز البطاقة الوطنية ويسير من طرف مصلحة خاصة من طرف وزارة الداخلية فلن يكون له في نظرنا أية فعالية.

سيدي الوزير، هناك أسئلة نرى أنها جوهرية من بينها: أ- ما هو الدور الذي تلعبه الوكالات الوطنية لمراقبة السيارات، في ظل الارتفاع المذهل لحوادث المرور بسبب أعطاب السيارات؟

ب - وجوب، القضاء على الممهلات العشوائية التي أصبحت إحدى عوامل الازدحام المروري وأعطاب كارثية للمركبات.

ج - تفعيل مخطط وطني لتحديد حظيرة مركبات النقل العمومي، بالتنسيق بين وزارة النقل والبنوك ووكلاء السيارات للقضاء على حافلات الموت.

حادث مرور.

إن سحب رخصة السياقة لم نجن منه سوى انتشار الرشوة وتفشيها وتضاعف سماسرة الوساطة والضحية دائما هو المواطن البسيط.

وبالتالي، كان يجب الرفع من قيمة المخالفة لتستفيد منها الخزينة العمومية، عوض دفعها لهؤلاء الوسطاء مقابل استرجاع رخصة السياقة أو تفعيل العمل برخصة السياقة بالتنقيط للقضاء على هذه الظاهرة.

السيد الرئيس، لا تزال الحوادث المتسببة في قتل الأرواح تصنف ضمن القتل الخطأ وغير العمدي، فكيف لسائق ثمل أو متهور يتسبب في قتل الأبرياء، أن يحاكم بتهمة القتل الخطأ؟ الجميع يلاحظ ما يقوم به بعض السائقين المجرمين في طرقاتنا غير مبالين بقانون المرور، خاصة في الطرقات التي تتعدم فيها المراقبة، إنهم يشكلون إرهابا حقيقيا، يجب ردعه؛ وهنا يجب تفعيل المراقبة المستمرة عن طريق الحواجز الأمنية المتحركة، المموهة عبر كل الطرق وتسلط أقصى العقوبات على هؤلاء المجرمين، كما يجب استعمال التكنولوجيات الحديثة في مراقبة الطرق، عن طريق تثبيت الكاميرات والرادارات الثابتة، فمن غير اللائق ونحن في سنة 2017 أن نرى شرطيا أو دركيا مختبئا تحت جسر أو خلف شجرة يتابع سرعة السيارات.

فعلا للمسجد دور وللتلغزة دور وللمدرسة دور وللجمعيات دور أيضا في التقليل من الحوادث ولكن تبقى المخالفة والرفع من قيمتها المالية أحسن عقاب لهؤلاء بشرط أن يطبق القانون على الجميع، فالقانون إذا طبق على الجميع يكون محترما.

ونحذف من قاموسنا لفظة زميل التي غالبا ما تستعمل للدوس على القانون، كما يجب تحديث إشارات المرور والإكثار منها، خاصة الضوئية منها وخاصة عند تقاطع الطرق، لأننا فعلا نلاحظ الإرهاق الذي يصيب رجال الأمن، خاصة الشرطة وهم يقومون بتنظيم حركة المرور في فصلي الحرارة والبرودة الشديدة.

أخيرا، السيد الرئيس، وقد انقضت سنة 2016، لا بد من كلمة حق لرجل أفنى شبابه وحياته كلها في خدمة هذه الأمة، هو الوحيد الذي يستحق لقب رجل السنة ورجل المرحلة؛ إنه فخامة رئيس الجمهورية، السيد عبد العزيز بوتفليقة، حفظه الله، فتحية لك أيها الرئيس وتحية لكل

أسلاك الأمن وعلى رأسها أفراد الجيش الوطني الشعبي، شكرا والسلام عليكم.

السيد الرئيس: شكرا للسيد محمد خثير؛ وبه نكون قد أعطينا الفرصة لكل الراغبين في التدخل؛ بأخذ الكلمة. وعليه، أسأل الآن السيد الوزير هل يريد أخذ الكلمة أم نمحنه بعض الوقت لكي يجهز نفسه للرد على الأسئلة المطروحة في هذه الصبيحة؟ تفضل الكلمة لك.

السيد وزير الأشغال العمومية والنقل: شكرا سيدي الرئيس.

السيد رئيس المجلس،

السيدات والسادة أعضاء مجلس الأمة،

أشكركم وأشكر كل المتدخلين على طرح هذه الانشغالات وأسألكم سؤالا واحدا، لماذا تم تعديل هذا القانون؟ مع العلم أننا كلنا معنيون بهذا الأمر، أي سلامة الطرقات.

نعدل هذا القانون لأن إرهاب الطرقات يقتل سنويا 4400 ويجرح 50000 شخص في العام ويكلف الخزينة العمومية 120 مليار دينار ما بين الصحة والداخلية وكل القطاعات. عندما نرى تعديل هذا القانون ونقارنه مع القوانين المعمول بها في أوروبا وفي البلدان المجاورة، نجد أن تعديل هذا القانون يعطي إمكانية لكل السلطات لكي نخفف من نسبة إرهاب الطرقات ونقول إن الجزائري لما يذهب إلى تونس أو المغرب أو فرنسا أو أوروبا له الحق في السياقة في هذه البلدان، إذن يجب أن تكون رخصة السياقة وبإجراء مقارنة مع رخصة السياقة في هذه البلدان، يجب - على الأقل - وبالمقابل أن تكون ممكنة.

إذن، كل الانشغالات والاقتراحات والتوجيهات التي سمعتها ستؤخذ بعين الاعتبار في النصوص التطبيقية التي ستصدر في أقرب وقت، فهي لا تتطلب مدة كبيرة، يعني أصبحت المسألة مستعجلة لكي نعالج هذه الآفة، إذن هناك مشروع لإعادة النظر في الإجراءات التي تخص إمتحانات رخصة السياقة؛ هناك مرسوم وقرارات وزارية، آخرها قرار وزاري مشترك بين وزارة الأشغال العمومية والنقل ووزارة الداخلية والجماعات المحلية، تحدد آليات نزع الممهلات غير الموضوعية، وفقا للمعايير التقنية المعمول بها. حاليا يتم

هذا الأسبوع ويتعلق الأمر بمشروع قانون الجمارك وكذلك مشروع قانون المرور الذي كان موضوع مناقشة هذه الجلسة. إذن جلسة الغد ستكون جلسة تصويت؛ وعليه أطلب من الجميع الحضور. شكرا لكم جميعا والجلسة مرفوعة.

رفعت الجلسة في الساعة الحادية عشرة
والدقيقة الخامسة والثلاثين صباحا

التفكير في إدراج التربية المرورية في المداس وهذا في شكل مرسوم ويعد بالتنسيق مع وزارة التربية.

سيتم إنشاء محطات للوزن الثقيل ثابتة أو متحركة لمراقبة الحافلات، متجاوزة الحمولة، إعادة النظر في شروط الترشح للحصول على رخصة السياقة وكذا إلزامية التكوين المهني لسائقي نقل المسافرين والبضائع وهذا وارد في المرسوم الصادر مؤخرا، كما أعلمكم أنه تم إعادة النظر في شروط الترشح لمدرسي تعليم السياقة، وهذا حسب المرسوم المعدل والمتمم والصادر مؤخرا.

فيما يخص جهاز مراقبة سائقي الشاحنات والحافلات، قانون 2001 يلزم أن نضع في هذه الحافلات جهاز المراقبة، أي مراقبة السائق ومراقبة السرعة والمراقبة التقنية للشاحنة، يعني مثل العلبة السوداء بها كل المعلومات.

قدمنا مرسوما منذ عام للحكومة وكان القرار النهائي أن الجزائري غير مهيا لهذا الجهاز، سنعيده للحكومة في الأسابيع القادمة، لإعادة تقييم هذا المرسوم، لأن جهاز المراقبة أصبح إجباريا ويمكن أن يكون في الشاحنات والحافلات الجديدة، يعني في دفتر الشروط سوف يسجل ويكون ضمن الوسائل التي سوف نستوردها، أي جهاز المراقبة ضمن الحافلات إجباري عند شراء الشاحنة.

عندما نقول أننا كلنا معنيون بهذا الأمر ناقلين، مسافرين، راجلين وكلنا يجب أن نكافح عن طريق مشروع هذا القانون لمكافحة جرائم الطرقات. الإحصائيات موجودة هنا، يعني 95٪ من العامل البشري هو المتسبب في حوادث المرور فيجب أن نعالج هذا الأمر أولا، لا يمكننا أن نعالج كل الأشياء في نفس الوقت، فهدفنا هو الإنقاص من هذه الكارثة، أظن أنه في النصوص التطبيقية سوف نأخذ بعين الاعتبار كل هذه الانشغالات، من دون شك، وأؤكد أن هدف وزارة الأشغال العمومية والنقل يتمثل، أولا، في التخفيض من نسبة هذه الآفة ومعالجتها يوميا.

أظن أن كل الأسئلة طرحت في اللجان التقنية وتم الرد عليها من طرف اللجنة وشكرا لكم.

السيد الرئيس: شكرا للسيد وزير الأشغال العمومية والنقل؛ نستأنف أشغال مجلسنا غدا على الساعة الثانية والنصف، بعد الزوال، وستخصص الجلسة لتحديد الموقف من مشروع القانونين اللذين درسناهما خلال

ثمن النسخة الواحدة
12 دج

الإدارة والتحرير
مجلس الأمة، 07 شارع زيغود يوسف
الجزائر 16000
الهاتف: 73.59.00 (021)
الفاكس: 74.60.34 (021)
رقم الحساب البريدي الجاري: 3220.16

طبعت بمجلس الأمة يوم الأحد 22 جمادى الأولى 1438
الموافق 19 فيفري 2017

رقم الإيداع القانوني: 99-457 — ISSN 1112-2587