

من خطاب

فخامة رئيس الجمهورية السيد:

عبد العزيز بوتفليقة

بمناسبة الملتقى الوطني حول :

الوقاية من حوادث المرور

المنعقد بجامعة سعد وادلب

- البليدة - يوم 18 ماي 2004.



والصلاة والسلام على أشرف المرسلين وعلى آله وصحبه إلى يوم الدين.

السيدة رئيسة الجامعة،
حضرات السيدات الفضليات و السادة الأفاضل،

أبيت إلا أن أحضر ملتقاكم الوطني هذا الذي وسمتموني بشرف
افتتاح أعماله لإضفاء عليه ما يستحقه من مغزى في ظرف تشكل فيه حوادث
المرور، التي غالبا ما يستهان بما تخلفه من عواقب، داء معضلا و خسارة
فادحة بالنسبة للبلاد.

إنني لم أتوان عن الاستجابة للدعوة التي جاءتني من جامعة
"سعد دحلب"، و ذلك لأنها تتيح لي فرصتين، فرصة للوقوف إجلالا
لذكرى هذا المناضل الكبير الذي جاهد من أجل القضية الوطنية، و فرصة
لتوجيه رسالة عرفان، من هذا المكان الرمز، إلى كافة الطلبة الذين هبوا يوم
19 مايو 1956 ملبيين النداء، و ضحوا بدراستهم واختاروا درب الكرامة
والحرية.

السيدة الرئيسة، حضرات السيدات الفضليات و السادة الأفاضل،

إن اليوم العالمي للصحة، الذي أفرد، هذا العام، لأمن التنقل، ليستوقف المجموعة الدولية قاطبة حول خطورة ظاهرة حوادث المرور واتساع رقعتها، الحوادث التي تثقل اليوم كاهل المجتمعات كافة وتكلفها ثمنا جد باهظ.

إن هذه الظاهرة تعتبر كأحد أكبر المشاكل المعاصرة التي تواجهها البشرية.

و الحقيقة أن البلدان جميعها منشغلة عميق الانشغال بملايين الضحايا التي تخلفها هذه الحوادث، و بجسامة الأعطاب النفسية والعواقب الاقتصادية و الاجتماعية الناجمة عنها، و التي ترمي بالعائلات المكلومة في غياهب يأس عميق، بل وتحول، في أحيان كثيرة، و يا للأسف، حياتها إلى مأساة لا نهاية لها.

إنه بات اليوم من غير المقبول أن ترزأ العائلات في المزيد من الرجال و النساء والأطفال الذين يودى بحياتهم على حين غرة و هم يزاولون أعمالهم المعتادة، أو أن يحكم عليهم بأن يفنوا معظم عمرهم في المستشفيات، أو أن ينتهي بهم المطاف إلى ملازمة كرسي متحرك.

السيدة رئيسة الجامعة، حضرات السيدات و السادة،

إن الإصابات الناجمة عن حوادث المرور تمثل، على الصعيد الدولي، مشكل صحة عمومية و مشكل تنمية جسيما وذا بال. و لقد وردت في تقرير منظمة الصحة العالمية و البنك العالمي، حول حوادث المرور في العالم، إحصائيات مريعة، تثبت أن هذه الحوادث تقتل، كل سنة، ما يقارب 1.200.000 شخص، و تتسبب في جرح 50 مليون شخص آخرين، يبقى خمسة ملايين و نصف مليون منهم معوقا تماما مدى الحياة.

و تبين هذه الإحصائيات، كذلك، أن كلفة حوادث المرور هي كلفة باهظة تبلغ، سنويا، ما بين 1% و 2% من الناتج الداخلي الخام، وأنها ترهق غاية الإرهاق ميزانيات الصحة العمومية التي تخصص 25% من نفقاتها لضحايا حوادث المرور الذين يشغلون 10% من أسرة الحضيرة الاستشفائية المتوفرة.

فالعديد من الأسر تسقط فجأة في شباك الحاجة بل و حتى الفاقة، بسبب النفقات المترتبة عن العلاج الطبي، أو عن فقدان المعيل.

فكل الدراسات المنجزة من طرف الاختصاصيين تجمع على ملاحظة أن الناجين من حوادث المرور و الأشخاص المحيطين بهم يتلقون دائما صدمات تقلل من قدراتهم البدنية و الفكرية أو المعنوية، مما يسبب لهم إعاقات لا يمكن تجاوزها أحيانا.

إن عبء حوادث الطرقات الثقيل قد يزداد ثقلا، حسب نفس المؤسسات الدولية، ما لم يتم اتخاذ مبادرات جديدة في إطار سياسات عمومية محددة ترمي إلى عكس النزعة الآيلة إلى تفاقم هذه الظاهرة.

و ترى هذه المؤسسات، في فرضيتها السلبية، أنه من الآن إلى سنة 2020 يمكن للعدد الإجمالي للوفيات و الإصابات الناتجة عن حركة المرور أن يرتفع إلى معدل 60% في العالم، مع تحسن نسبي للوضع في البلدان المتقدمة، و لكن مع تفاقم كبير يفوق 80% في البلدان ذات الدخل الضعيف أو الدخل المتوسط.

إن توقعات المنظمة العالمية للصحة تشير إلى أن الإصابات الناجمة عن حوادث المرور ستنتقل من المرتبة التاسعة اليوم إلى المرتبة الثالثة في سنة 2020 ضمن جدول الأسباب الرئيسية العشرة للوفيات، قبل أمراض القلب و الشرايين و السل و داء فقدان المناعة المكتسب SIDA، و حتى الحروب.

السيدة رئيسة الجامعة،

حضرات السيدات الفضليات و السادة الأفاضل،

إن هذه المعايينة المأساوية لا ينجو منها أي مجتمع و هي آيلة من سيء إلى أسوأ، في البلدان السائرة على طريق النمو.

إن الجزائر لتشهد في هذا المجال، بالقياس إلى عدد ساكنتها و حضيرتها الوطنية للسيارات، كارثة حقيقية، إذ أنها تأتي في المرتبة الرابعة من بين البلدان الأكثر عرضة بمعدل متصاعد مريع، أي أكثر من 30% من القتلى في الفترة ما بين 1990 و 2003، و الضّعف تقريبا من الجرحى خلال نفس الفترة.

و قد سجلت مصالح الأمن الوطني، في الفترة ما بين 1994 و 2003 مجموعا بلغ 319.000 حادثا جسديا تسبب في 38.500 قتيل و 427.000 جريح. و قد تفاقمت هذه الظاهرة خلال سنة 2003 بتسجيل معدل يومي بلغ 12 قتيلا و 174 جريحا.

إن نسبة خطر الحوادث في الجزائر تفوق 12 مرة ما هو مسجل في إيطاليا، و 10 مرات ما هو مسجل في فرنسا، و 25 مرة ما هو مسجل لدى البلدان الإسكندنافية. وعلى المستوى المغربي، تحتل الجزائر، و يا للأسف، الصدارة بمعدل 1.81 قتيل عن كل 1.000 نسمة، وتليها تونس بنسبة 1.59 ثم المغرب بنسبة 1.26 قتيل عن كل 1.000 نسمة.

و زيادة على هذه الخسارة الفادحة في الأرواح، تتسبب هذه الآفة في خسارة مالية تبلغ 400 مليون دولار سنويا، حسب تقديرات منظمة الصحة العالمية.

إنه لا يمكن القبول بهذه الحسابات المفحمة و المرهقة، خاصة وأنها ليست قضاء على البلاد كان على ربك حتما مقضيا، بل نتاج إهمال البشر و تهور بعض مرتفقي الطرقات.

لكن عدم انضباط الإنسان و تهوره هما اللذان يُحولان هذه الوسائل، التي ابتدعت من أجل التقدم و النفع و الراحة و تيسير الحركة، إلى أدوات فتاكة تحصد الأرواح وتزرع الأرزاء و الأقراح.

إن التجاوزات التي يتسبب فيها بعض سائقي السيارات من عديمي الحس المدني و المستهترين بحياة الناس تدخل في خانة الانحراف الخطير، بل في خانة إجرام حقيقي يقترب في الطرقات، بما أنها تمثل 87% من حوادث المرور، و البقية تقتسمها حالة الطريق و حالة السيارة من حيث هما من العوامل المتسببة في الحوادث.

صحيح أنه ليس هناك من يزعم أنه قادر على بلوغ ما يسمى اليوم «غاية لا حادث» التي تنشدها بعض بلدان أوروبا الشمالية، أي الحيلولة دون وقوع أية إصابة خطيرة من جراء الطريق. غير أنه من الواضح، بالنسبة لنا، أن مستوى الخسائر المسجلة اليوم لم يعد مقبولا لأنه قابل، إلى حد كبير، للتقليص لأن حوادث المرور يمكن توقعها، و من ثمة تفاديها. و بالتالي، فإن إدراك الآثار المدمرة لهذه الظاهرة يفرض علينا مقابله عاجلا برد فعل ملائم و مضبوط.

السيدة رئيسة الجامعة،

حضرات السيدات الفضليات و السادة الأفاضل،

إن التصدي لآفة حوادث المرور ينبغي، من الآن فصاعدا، أن يشكل كفاحا حقيقيا وبلا انقطاع. إن النضال هذا ستنتم مباشرته في إطار استراتيجية وطنية تكتسي طابع الأولوية و الديمومة و تقم ضمنها، ليس مختلف المستويات المؤسساتية فحسب، بل كذلك المجتمع المدني والحركة الجموعية.

و الإستراتيجية هذه، التي ستوفر الشروط و الوسائل الضرورية لبسط سياسة فعالة للتقليص من خطر حوادث المرور و التخفيف من آثارها، لا يمكنها أن تكفي بمسعى قمعي يقتصر على تدخل قوات الأمن و كفى.

حقا، سيشكل تكثيف المراقبة و تشديد العقوبات، توخيا لتغيير السلوكات، و فرض احترام القوانين، و تحييد كل أرعن متهور من السائقين، سيشكلان شقا هاما من الإستراتيجية الوطنية. لكن، ينبغي أن تنطوي هذه الإستراتيجية، كذلك، على إجراءات لتعزيز الوقاية من حوادث المرور و لتطوير التكوين و التربية، سعيا لخلق ثقافة حقيقية «لأمن المرور»، و على برامج تدخل من قبل مصالح الصحة العمومية تكون أكثر نجاعة.

لقد بات لزاما، فيما يتعلق بأعمال القمع و الوقاية، أن يفرض احترام القانون و التنظيم الساريين في مجال أمن التنقل بمزيد من الحزم و الصرامة و الاستعجال، خاصة فيما يتصل بتحديد السرعة، و بالسياسة في حالة السكر، و استعمال حزام الأمن، و وضع الخوذ بالنسبة لسائقي الدراجات النارية.

و ينتظر من مصالح الأمن، من جهتها، أن تضطلع بتطوير أساليب عمل جديدة، وذلك بتزويد منظوماتها بالوسائل العصرية لتنظيم حركة المرور، و التمكن من المخالفين و متابعتهم، و الحرص على إفادة الأعوان المكلفين بالطريق العمومي بدورات تدريبية لتحسين مستواهم، مما يسمح لهم بأداء المهمة المسندة إليهم على أحسن وجه.

و في هذا الإطار، يتعين على الحكومة أن تتولى بالمراجعة العدة القانونية والمعيارية، لضمان شروط فعالية أكبر للوقاية و للزجر فيما يخص احترام قواعد المرور ضد أولئك الذين يعرضون حياة الآخرين للخطر.

يتعلق الأمر، على وجه الخصوص، بتكليف شروط الحصول على شهادة الأهلية للسياسة و كذا شروط إنشاء مدارس تعليم السياسة، و تنقل السيارات.

كما أن المؤسسات المكلفة بالأمن، والمحاكم المتخصصة، والجهات الجبائية التي لا تحصل سوى 3.6% من الغرامات المالية، ينبغي لها أن تضم جهودها من أجل إحكام تطبيق العقوبات الصادرة في حق المخالفين للقانون، بحيث يوضع حد للضعف الفادح الذي يميز نظام المتابعة القضائية و تسديد الغرامات المالية.

إن ضرورة تعزيز أمن التنقل، بالنظر إلى التطور المكثف للمبادلات و زيادة التنقلات، تقتضي، بالشكل نفسه، التشديد على تقليص المخاطر المتصلة بتصميم شبكة الطرقات، سواء أعلق الأمر بالمسارات داخل نطاق المدينة أم بالتنقلات ما بين المدن.

بالفعل، لقد أصبح حتميا التكفل بالآثار الناجمة عن التزايد البالغ في عدد السيارات المستعملة، وفق شروط تستجيب للمعايير الدولية من حيث النوعية و الأمن، وذلك على الخصوص فيما يتعلق بالمعدات وإشارات المرور.

و عند هذا المستوى، فإنه يتعين على سائر الفاعلين المعنيين بتصميم الطرقات وتجهيزاتها و إنجازها و صيانتها، العمل على تعزيز أمن حركة المرور.

و على صعيد آخر، ينبغي الإسراع باستكمال عدة المراقبة التقنية للسيارات للتأكد دوريا من مطابقتها لمعايير الأمن واللياقة، و من ثمة التوصل إلى تطهير الحضيرة الوطنية للسيارات التي يشكل قدمها النسبي أحد كبريات أسباب اللأمن في التنقل. كما ينبغي إدراج تدابير الوقاية من الحوادث ضمن كافة سياسات تسيير حركة المرور.

أخيرا، و فيما يتعلق بالصحة العمومية، فإنها تأتي، بداهة، في صلب جهاز أمن التنقل، و هذا من خلال تسييرها لمنظومة موثوقة من المعلومات حول مسببات حوادث المرور و التبعات الناجمة عنها، من جهة، و من جهة أخرى، من خلال التكفل الفعال بالحوادث على الصعيد الطبي أو الجراحي.

السيدة رئيسة الجامعة،

حضرات السيدات الفضليات و السادة الأفاضل،

سبق لي أن أكدت أن أمن الطرقات هو قضية الجميع، حيث ينبغي أن تشرك فضلا عن الشركاء المؤسساتيين، سائر المنظمات الجمعوية و الأسر و المعلمين. ينبغي لكل واحد من هؤلاء أن يتحمل قسطه من المسؤولية ضمن برامج التحسيس و الإعلام حول مخاطر الطرقات و حول الآثار الوخيمة المترتبة عن حوادث المرور.

في هذا المضمار، يكون للمدرسة دور بالغ الأهمية بتلقين تعليم ملائم حول الوقاية من هذه الحوادث، و بتنظيم مشاهد تبين عمليا الحركات و السلوكات و الإحتياطات الأساسية التي ينبغي لكل طفل أن يتخذها عند تنقلاته من مقر سكنه إلى المؤسسة المدرسية.

إن المسعى القائم على حملات التحسيس و التوعية، مهما كانت منتظمة و مفيدة، لم يعد يكفي لدحر آفة حوادث المرور. إن تجنيدا عاما للسلوك الاجتماعي و لمؤسسات الدولة في إطار عمل طويل المدى، بالاعتماد في نفس الوقت على تربية مبكرة للوقاية من الحوادث و على تطبيق صارم لقوانين و نظم أمن التنقل لكفيل بالتقليل من فداحة هذه الظاهرة تقريبا معتبرا، مما يؤدي إلى الحد من الأرزاء و المآسي التي تتكبدها الساكنة...