

قانون الالتزامات والعقود؛

3- مشروع قانون رقم 32.10 يتم بموجبه القانون رقم 15.95 المتعلق بمدونة التجارة؛

4- مشروع قانون رقم 36.10 بتغيير وتتميم القانون رقم 22.01 المتعلق بالمسطرة الجنائية؛

5- مشروع قانون رقم 35.10 بتغيير وتتميم قانون المسطرة المدنية كما صادق عليه الظهير الشريف بمثابة قانون رقم 1.74.447 الصادر في 11 من رمضان 1394 (28 سبتمبر 1974)؛

6- مشروع قانون رقم 42.10 يتعلق بتنظيم قضاء القرب وتحديد اختصاصاته؛

7- مشروع قانون رقم 34.10 يغير وتتم الظهير الشريف بمثابة قانون رقم 1.74.388 بتاريخ 24 من جادى الأخيرة 1394 (15 يوليو 1974) المتعلق بالنظام القضائي للمملكة؛

8- مشروع قانون رقم 36.09 يتعلق بحظر استحداث وإنتاج وتخزين واستعمال الأسلحة الكيميائية وتدميرها؛

9- مشروع قانون رقم 31.06 يتعلق بالساحل.

كما توصلت الرئاسة بمراسلة من الوزير المكلف بالعلاقات مع البرلمان، يخبر من خلالها المجلس طلب السيد وزير العدل بتأخير السؤال الفريد الموجه لقطاع العدل إلى آخر الجلسة.

وبالنسبة للأسئلة الشفهية والكتائية التي توصل بها مجلس المستشارين إلى غاية يوم الثلاثاء 12 يوليو 2011:

- عدد الأسئلة الشفهية: 13 سؤالا؛

- عدد الأسئلة الكتابية: 4 أسئلة؛

- عدد الأجوبة الكتابية: جوابان.

ولكم الكلمة السيد الرئيس.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد الأمين.

كما توصلت الرئاسة، طبقا للمادة 128 من النظام الداخلي، بست طلبات إحاطة،

أولها لفريق التحالف الاشتراكي، الكلمة لأحد السادة أعضاء فريق التحالف الاشتراكي لبسط نقطة الإحاطة.

إذن ننقل إلى الإحاطة الثانية، التي وردت على المجلس للفريق الحركي. ننقل إلى الإحاطة الثالثة وهي للفريق الفيدرالي، الكلمة لأحد السادة أعضاء الفريق الفيدرالي.

المستشار السيد محمد دعيدة:

شكرا السيد الرئيس.

في إطار المادة 128 من القانون الداخلي لمجلس المستشارين، أحيط

محضر الجلسة رقم 768

التاريخ: الثلاثاء 10 شعبان 1432 (12 يوليو 2011)

الرئاسة: المستشار السيد عبد الرحمان أشن، الخليفة الخامس لرئيس المجلس.

التوقيت: ساعة وخمسون دقيقة، ابتداء من الساعة الثانية والدقيقة الخامسة والثلاثين بعد الزوال.

جدول الأعمال: مناقشة الأسئلة الشفهية.

المستشار السيد عبد الرحمان أشن، رئيس الجلسة:

بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين.

أعلن عن افتتاح الجلسة.

السيد الوزير،

السادة المستشارون المحترمون،

عملا بأحكام الدستور ووفقا لمقتضيات النظام الداخلي لمجلس المستشارين، يخصص المجلس هذه الجلسة لأسئلة السادة المستشارين وأجوبة الحكومة عليها.

وقبل الشروع في تناول الأسئلة الشفهية المدرجة في هذه الجلسة، أعطي الكلمة للسيد الأمين لإطلاع المجلس على ما جد من مراسلات وإعلانات. الكلمة لكم السيد الأمين، تفضلوا.

المستشار السيد أحمد حاجي، أمين المجلس:

بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على سيدنا محمد وعلى آله وصحبه وسلم.

شكرا سيدي الرئيس.

سيدي الوزير المحترم،

السادة المستشارون المحترمون،

في البداية، أحيط المجلس الموقر علما أننا سنكون على موعد مباشرة بعد جلسة الأسئلة الشفهية مع جلسة عمومية، تخصص للدراسة والتصويت على عدد من النصوص التشريعية الجاهزة، تليها جلسة عمومية تخصص لاختتام الدورة الربيعية لهذه السنة.

كما توصلت رئاسة المجلس بالنصوص التالية:

1- مقترح قانون يقضي بتغيير وتتميم الظهير الشريف بمثابة قانون رقم 1.72.184 بتاريخ 15 من جادى الأخيرة 1392 (27 يوليو 1972) المتعلق بنظام الضمان الاجتماعي كما تم تغييره وتتميمه؛

2- مشروع قانون رقم 24.09 يتعلق بسلامة المنتوجات والخدمات وتتميم الظهير الشريف الصادر في 9 رمضان 1331 (12 أغسطس 1913) بمثابة

شكرا لكم السيد رئيس الفريق. الإحاطة الموالية المدرجة في جدول أعمال هذه الجلسة لفريق الأصالة والمعاصرة إن كان هنالك من متدخل.

المستشار السيد عبد الحكيم بنشماش:

السيد الرئيس المحترم،
أخبرنا بأنه قرر مكتب مجلس المستشارين إلغاء إحاطات اليوم، وبالتالي احنا نتفاجأ في آخر دقيقة بأنه تبرمج الإحاطات، وهذا ارتباك واضح من جانب المجلس، احنا ما يمكننا لنا نتوضعو في هذا الموقف. أخبرتمونا بأن مكتب مجلس المستشارين قرر الاستغناء عن الإحاطات لإفساح المجال للجلسة التشريعية على اعتبار أنه كين 15 أو 16 مشروع قانون مبرمجين في هذه الجلسة.

وبالتالي فنحن لا يعوزنا موضوع الإحاطة من كثرة المواضيع، ولكن أخبرتمونا بأنه ما كينش إحاطات اليوم.

السيد رئيس الجلسة:

صحيح، شكرا السيد المستشار.

بالفعل، ذلك ما كان مقررا في اجتماع المكتب أمس، وفي اجتماع ندوة الرؤساء اليوم قرر السادة رؤساء الفرق الذين حضروا هذا الاجتماع، وكان زميلكم عضو المكتب الأستاذ عابد شكيل حاضرا معنا، حيث تقرر برجة أو إدراج الإحاطات في هذه الجلسة، وتكلف بإخبار رئيس فريق الأصالة والمعاصرة بهذا في آخر لحظة. ولذلك، نحن نأخذ بالفعل ملاحظتكم بخصوص الإخبار الذي توصلتم به بالأمس على أنه لم تكن هنالك إحاطات، وتقرر مؤخرا هذا في ندوة الرؤساء كما قلت.

شكرا لكم السيد المستشار.

المستشار السيد عبد الحكيم بنشماش:

ندوة الرؤساء قررت في آخر دقيقة برجة الإحاطة، فنحن نحتفظ بحقنا في أن نخطط المجلس الموقر علما ومن خلاله الرأي العام الوطني، علما كذلك، بسلسلة تكاد لا تنتهي من التساؤلات ومن الشكوك القوية التي تثار اليوم، والتي يثيرها الرأي العام الوطني، خصوصا فيما يتعلق بمآل الميزانيات الضخمة التي خصصت للحسابات الخصوصية.

أتم تعرفون، السيد الرئيس، الحسابات الخصوصية وما يضح فيها من ملايين من المال العام الوطني، اليوم كين تساؤلات تثار حول مآل هذه الحسابات، علما بأن البرلمان بغرفتيه لا يتوفر على أدوات مراقبة أوجه صرف... نحن كان بودنا أن يمتلك السيد الوزير الأول جرأة الهجيء إلى هذا المجلس لكي يخبر الرأي العام الوطني بهذه الإمكانيات التي توضع رهن تصرفه، وما إذا كانت هذه الأموال تصرف في الوجهة التي يجب أن تصرف فيها.

كذلك هناك تساؤلات قوية تطرح حول طريقة تعامل الحكومة مع اتساع رقعة الاحتجاجات وأشكال الاحتجاجات التي أصبحت تمارس في

مجلسنا الموقر ومن خلاله الرأي العام الوطني بما قام به السيد وزير السياحة، أيام قليلة قبل التصويت على الدستور الجديد، في إطار خطة جديدة ورؤية 2020 للسياحة لإنجاز مشاريع المنتجعات السياحية الساحلية المدرجة ضمن المخطط الأزرق، حيث التأم تكتل اقتصادي ومالي غير مسبوق، ضم كل من مدير صندوق الإيداع والتدبير والبنك الشعبي، كؤوسيتين عموميتين، والتجاري "وفا بنك" و"مجموعة الضحى" والسيد الرئيس المدير العام لمجموعة (Alliance)، وذلك بهدف إنقاذ مشروع السعيدية السياحي، الذي سبق لمجموعة الضحى بإيعاز من الحكومة بعد إفلاس الشركة الإسبانية (Fadesa) أن تولت إنجاز هذا المشروع المقام على ما يناهز 700 هكتار من الملك الخاص للدولة الذي تم تفويته للشركة الإسبانية.

وإذا كان ظاهر الأشياء هو إعطاء دفعة جديدة للمشاريع السياحية المدرجة في إطار المخطط الأزرق، فإن باطن الأشياء والهدف من هذه العملية هو إنقاذ الهولدينك العقاري "الضحى" الذي كان أكبر المتضررين من الأزمة العالمية، حيث تراجعت الطلبات الإسبانية والبريطانية على عقارات منتجع السعيدية، مما اضطر شركة الضحى إلى بيع فندقين خلال سنة 2009 بحسارة قدرت بنحو 260 مليون درهم، كما باعت فندق ثالث بسعر التكلفة.

وإذا كان قطاع العقار بالمغرب هو أكبر المستفيدين من النفقات الجبائية، حيث استفاد سنة 2009 بنسبة 14,20% أي ما قيمته 4,08 مليار درهم، وسنة 2010 بنسبة 14,90% من النفقات الجبائية، أي 4,43 مليار درهم، وهكذا يكون قطاع العقار قد استفاد من 8,51 مليار درهم خلال السنتين الأخيرتين فقط، دون الحديث على الامتيازات الضريبية والاستفادة من العقار العمومي التي أقرها قانون المالية لسنة 2010.

لذلك، من حقنا اليوم أن نتساءل:

كيف تهب مؤسسات عمومية لإنقاذ شركة عقارية خاصة؟
وما هي المخاطر المحدقة بمدخرات المأجورين وأموال الأيتام والمهاجر المعبأة من طرف صندوق الإيداع والتدبير في هذه المشاريع السياحية؟
وأخيرا، هل سنتشرف بحضور السيد المدير العام لصندوق الإيداع والتدبير إلى مجلسنا الموقر لإعطاء كل الملاحظات والتوضيحات حول توظيف الأموال العمومية التي يديرها صندوق الإيداع والتدبير، والذي لا يخضع لمراقبة الدولة على المؤسسات العمومية في إطار قانون 69.00 ولا لمراقبة البرلمان، فهل سنتمكن في إطار مقتضيات الفصل 102 من الدستور الجديد من الاستماع للسيد المدير العام؟

شكرا السيد الرئيس.

السيد رئيس الجلسة:

ألا تتكل على الدولة في كسب قوتها برأسال بسيط. هؤلاء الباعة المتجولون، نساء، رجال، منهم اللي تيفيق، السيد الرئيس، في الرابعة صباحا ويقصد أسواق الجملة، كل واحد منهم له اختصاص، كين اللي تبيع الخس، كل واحد واش تبيع، أو الخبز أو كل حاجة، كل هذا لكسب بعض النقود لصرفها على أبنائهم. تصور معي، السيد الرئيس، هذه النقود اللي تمشي تصرف على مجاز عاطل، منهم من يعالج نفسه ومنهم من يصرفها على تدريس أبنائه، إلى غير ذلك.

السيد الرئيس، نخذر الحكومة من أن تلجأ إلى الطريقة السهلة باستعمال القانون لحجز السلع والكرارص، كين اللي تيجوزوا لو الكروسة ديالو أو السلعة ديالو، لأن تبعات.. هذا السلوك ستكون كارثة لعدد كبير من الأسر المغربية، لأن الدار البيضاء وحدها، السيد الرئيس، تضم وحدها أزيد من 130 ألف من الباعة المتجولين، إذن إلى درنا 10 مدن، إذن مليون و300، في 3 أفراد إذن 4 ملايين، إذن لا نريد لهذه الأعداد الهائلة أن تلجأ إلى التسول أو إلى الانحراف ما دامت لها العزيمة لكسب الرزق المشروع دون الاتكال على الدولة.

ختاما، هذا الملف تضخم وأصبح يفوق الجماعات المحلية. وعليه، فإن الحكومة مطالبة بالتدخل العاجل في إطار برنامج وطني لمعالجة هذا المشكل بطريقة تحفظ كرامة هؤلاء المواطنين وبدون حكرة، ولا نريد لوزارة الداخلية وحدها أن تتحمل تبعات إشكال اجتماعي، نطاقه يتجاوز حدود تدخلها واختصاصاتها وإمكانياتها المادية.

اللهم إني قد بلغت، وشكرا جزيلًا للسيد الرئيس.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا للسيد رئيس الفريق. الكلمة لآخر متدخل في إطار نقطة إحاطة، الكلمة لرئيس فريق التحالف الاشتراكي، تفضلوا.

المستشار السيد عبد اللطيف أعمو:

شكرا السيد الرئيس.
السادة الوزراء،
السادة المستشارون،
السيدات المستشارات،
بالفعل كما أخبرنا بأن إحاطات هذه الجلسة سيتم إلغاؤها، وفوجئنا كرملائنا بإدراجها، لا بأس.

كما نود أن نخيط المجلس علما بحالة أو وضع قضيتنا الوطنية. منذ الحراك الذي عرفه المغرب منذ بداية السنة الحالية ونحن مازلنا نتألم من الخيبة التي حصداها من خلال علاقتنا مع البرلمان الأوربي، حتى استحوذ النقاش العمومي حول قضية الإصلاحات الدستورية، وهذا شيء أساسي وجوهري، فتح بدون شك أفقا كبيرة أمام المغرب.

إلا أنه لوحظ أن هناك نوع من الارتخاء، لا على المستوى الدبلوماسي،

بلادنا. اقربنا اليوم والبارحة بأن بعض المواطنين عمدوا إلى قطع الطريق على القطار، والجراند الوطنية نقلت صورا عن شل حركة القطارات، هذا مؤشر خطير، ينذر بعواقب وخيمة على الاقتصاد الوطني. ما هو موقف الحكومة؟ لأن الانطباع اللي كنتعطيه الحكومة للرأي العام الوطني، وكأن المهمة ديالها انتهت في أجواء الحديث عن انتخابات سابقة لأوانها، يبدو وكأن الحكومة قد استتقلت بشكل يدعو إلى الاستغراب من التدبير العقلاني للشأن العام.

ما هو موقف الحكومة من هاذ أشكال الاحتجاج؟ اللي على كل حال احنا كنفهمو وكنتفهمو بأنه قد تكون وراءها أسباب اللي هي معقولة، ولكن نوصلو إلى مستوى شل حركة القطارات، هذا ينذر بعواقب وخيمة، خص الحكومة تمتلك الشجاعة وتخبر الرأي العام الوطني بموقف صريح.

ما يمكنش ندبرو الشأن العام في بلادنا بهذا المنطق الغريب، والحكومة تتصرف كما لو أن المهمة ديالها انتهت، الحكومة مازالت وصية على الشأن العام ومن واجبها ومن حق المغاربة عليها أن تكون حازمة وأن تكون مسؤولة في تدبير الشأن العام الوطني.

ما يمكنش، السيد الرئيس، حقيقة هذا مؤشر يدعو إلى الاطمئنان أن تكون مساحات الحرية قد اتسعت إلى هذا الحد، ولكن ما يمكنش نقبلو من الحكومة تتصرف وكأن المهمة انتهت، المهمة رسميا ودستوريا لم تنته بعد، واحنا من موقعنا نثير هذه الأسئلة لكي تمتلك الحكومة الشجاعة باش تعبر عن موقفها صراحة.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا. الإحاطة الموالية لفريق التجمع الدستوري الموحد.

المستشار السيد إدريس الراضي:

شكرا السيد الرئيس.

السادة الوزراء،

السيدات والسادة المستشارون،

السيد الرئيس، شريحة عريضة من الشعب المغربي فضلت الاعتماد على نفسها لكسب قوت أسرها عوض الاعتماد على الدولة. هذه الفئة، السيد الرئيس، يجب العناية بها، ألا وهم البائعون المتجولون في الدروبة بالمدن أو بالقرى بجانب الطرق.

هنا حالتين مختلفتين، العالم القروي، السيد الرئيس، كل جماعة تتميز بمنهج معين، هناك جماعات تنتج القوق، الخس، الليمون، البطاطا، إلى غير ذلك، فإذا أنجزت الحكومة محطات تضعها رهن إشارة أبناء المنطقة، لا نظن، السيد الرئيس، أن أبناء هذه القرى سيذهبون في هجرة إلى المدن.

البائعون المتجولون بالمدن، السيد الرئيس، هناك فوضى لا ننكرها بمختلف مدن المملكة في الساحات العمومية والشوارع الرئيسية وغيرها، نحن ضد الفوضى، لكن ضد قطع الرزق على هذه الشريحة التي اختارات

إضافة لمرافق أخرى هامة، كما شهدت مواجهات عنيفة بين رجال القوة العمومية والمحتجين، احتجاجات اتخذت منحى تصاعدي بعد تحرك بعض الأيدي الخفية التي اعتادت أن تقتات في المياه العكرة، والتي أرادت الإساءة إلى المنطقة وسكانها الذين قدموا تضحيات جسام من أجل الوطن وخاضوا معركة الاستقلال ومن بعدها ساهموا في دسترة الحياة السياسية، وهامهم اليوم يساهمون بكل تفان وإخلاص في تحقيق معركة التنمية.

السيد الرئيس،

إن احتجاج الشباب وسكان إقليم خريكة، كان يهدف تحقيق مطالب اجتماعية صرفة، يبقى أهمها حقهم في التوظيف وفي العيش الكريم، وهي مطالب لا يسعنا، وكغيرنا في الفريق الاستقلالي، إلا أن ندعمها ونساندهم فيها، لكن هناك وكالعادة من اعتاد استغلال هذه التعبيرات الاجتماعية السلمية وتوظيفها من أجل الإساءة إلى سكان المنطقة وتقاليدهم وأعرافهم، وإنكار ما تقوم به الحكومة في المجال الاجتماعي، وخاصة عن طريق الاعتناء بأصحاب الحاجات الخاصة والمهمشين في إطار المبادرة الوطنية للتنمية البشرية وتوظيف الشباب الحاصل على الشهادات العليا، ناهيك على البرامج الأخرى التي تمس القدرة الشرائية للمواطنين.

لذا، ندعو في الفريق الاستقلالي إلى فتح تحقيق عاجل في الموضوع، والضرب بيد من حديد على كل من سولت له نفسه الإساءة إلى المملكة المغربية وإلى المغاربة وقيمهم وثقافتهم وطمأنينتهم وأمنهم واستقرارهم، وخاصة شباب خريكة الذي يجب بلده ومنطقته.

وشكرا.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا لكم السيد الرئيس.

بعد هذا ننتقل لمعالجة الأسئلة الشفهية المدرجة في جدول أعمال هذه الجلسة، وهي ثمانية أسئلة موجهة لكل من قطاع التجهيز والنقل وإلى قطاع العدل وإلى قطاع الطاقة والمعادن، ونستهلها بأول سؤال موجه إلى السيد وزير التجهيز والنقل.

موضوع السؤال الأول: البرنامج الوطني لإنجاز الطرق الوطنية، الكلمة لأحد السادة المستشارين من فريق الأصالة والمعاصرة لبسط السؤال، تفضلوا السي السني.

المستشار السيد أحمد السني:

شكرا السيد الرئيس.

بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين.

السيد الرئيس،

السيد الوزير المحترم،

أختي، إخواني المستشارين المحترمين،

السيد الوزير المحترم، نعلم جيدا أن شبكة الطرق الوطنية والجهوية

وأنا أتحدث على الدبلوماسية الرسمية وكذلك الدبلوماسية البرلمانية. أقول هذا لأن ما يصلنا من أمريكا الجنوبية، بالخصوص خلال هاذين الشهرين من ما تقوم به خصوم وحدتنا الترابية، يجعلنا نلفت الانتباه إلى ضرورة أن قضية وحدتنا الترابية وقضية الصحراء وما وصلت إليه، يستدعي أن تكون حاضرة بقوة في كل الاهتمامات بالدرجة الأولى للمغرب، حكومة وبرلمانا.

فكذلك نستحضر أن هذه القضية يجب أن تأخذ بعين الاعتبار ضمن الأولويات، وما تتطلبه من إعادة النظر في ترتيبها ضمن الحراك الوطني، وأن السير بعيدا في الاحتجاجات وحمل الشعارات في مواجهة الدستور المصوت عليه، لن يسهل ولن يفيد هذه القضية.

مسألة تتطلب منا أن ننتبه، وهذا واجبنا أن ننبه الحكومة في هذا المجال، كذلك امتدادات الحركات المشبوهة على الصعيد الإفريقي في هذا المجال، طبعاً انشقاق السودان وانبثاق وظهور دولة جديدة تتسابق إليها الجزائر وأطاعها، وكذلك في تموقعنا في الامتدادات نحو مكانتنا الطبيعية في الحركة الإفريقية وفي إفريقيا.

مسألة أخرى نريد أن نثير الانتباه إليها وهو ما تقوم به إسرائيل الآن من محاصرة قوية عن طريق العنف، ومازلت دماء يناير من السنة الماضية في قافلة الحرية، الآن تحاول إسرائيل وقف كل الحركة التضامنية العالمية لرفع الحصار على قطاع غزة وعلى الضفة الغربية.

لا بد لنا من هذا المنبر أن نثير الانتباه وأن نعلن من جديد تضامننا مع القضية الفلسطينية.

وشكرا.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا لكم السيد المستشار، الكلمة لآخر متدخل في إطار نقطة إحاطة المجلس للفريق الاستقلالي للوحدة والتعادلية.

المستشار السيد محمد الأنصاري:

شكرا السيد الرئيس.

السيد الوزير،

أختي، إخواني المستشارين،

سأخني منحي الزملاء الذين أكدوا على أن الإحاطات لم تكن مقررة اليوم، ولكن في آخر لحظة تم العدول عن عدم تقديمها، وبطبيعة الحال سنساهم في هذا الإطار كفريق استقلالي في هذه الجلسة بالإحاطة التالية:

يود الفريق الاستقلالي للوحدة والتعادلية أن يحيط الرأي العام علما بقضية تتعلق بأعمال التخريب التي شهدتها إقليم خريكة أخيرا، والتي ألحقت أضرارا جسيمة بعدد من المرافق التابعة للمكتب الشريف للفوسفاط.

السيد الرئيس،

كما يعلم الجميع، لقد عاشت ثلاث جاعات حضرية بخريكة أحداث شغب أليمة، تسببت في إتلاف محتويات مقتصدية الفوسفاط بالمدينة،

إذن الوزارة والحكومة حاضرة لتقديم كل ما تقوم به، وهو الكثير في مجال الطرق.

نذكر فيما يخص البرنامج الوطني للطرق القروية ولفك العزلة على أنه انطلقنا منذ سنة 2006 في برنامج طموح جدا ديال فك العزلة للساكنة القروية، البرنامج اللي كيستهدف إنجاز 15.500 كلم من الطرق القروية ولفك العزلة ل 3 مليون ديال السكان.

وأشير أن هناك مؤشر اللي كيبر نسبة الولوج ديال الساكنة القروية للطرق، هاذ المؤشر كان في سنة 2005 يصل فقط إلى 54%، هاذ المؤشر اليوم بلغ رقم ديال 72%، علما بأن الهدف من البرنامج هو إيصاله إلى 80% بعد إنجاز هاذ 15.500 كلم من الطرق عبر جميع الأقاليم بمبلغ يصل إلى 14 مليار درهم.

أشير إلى أنه في ما يخص هاذ البرنامج على أنه فيما يخص مستوى التقدم دبالو على 15.500 كلم، الطول الذي انتهت به الأشغال أو هو في طور الانجاز أو تم الإعلان على الصفقات المتعلقة به هو 11.228 كلم، إذن نسبة متقدمة ديال الإنجاز.

كما أن الوزارة، طبعاً، لها برنامج في المجالات الأخرى من قطاع الطرق، بما فيه الصيانة الطرية، كقوموا بإصلاح الشبكة الحالية ب2000 كلم سنويا، ولا بد ما تقارنو هاذ الرقم بما كان يعتاد سابقاً، اللي ما كانش كيتعدى 1400 كلم سنويا، إضافة إلى الإنجازات الأخرى، لا فيما يتعلق في إصلاح أضرار الفيضانات ولا فيما يخص إصلاح القناطر، ولا فيما يخص طبعاً توسيع شبكة الطرق السيارة التي ننجز 160 كلم سنويا من طرق سيارة منذ سنة 2006، علماً بأنه هذا المعدل كان قبل سنة 2001 يصل إلى 40 كلم في السنة.

وشكراً.

السيد رئيس الجلسة:

شكراً لكم السيد الوزير، الكلمة لأحد السادة المستشارين للتعقيب عن جواب السيد الوزير.

المستشار السيد عبد الكريم الهمس:

شكراً السيد الوزير.

السادة الوزراء،

السادة المستشارون المحترمون،

السيد الوزير،

قلتم أنه ما تم الاستدعاء دبالكم، في حين أنه تم الاستدعاء دبالكم لمناقشة اقتصاد الربيع في لجنة المالية ورفضتم الحضور.

السيد الوزير، يمكن تعطينا تفسير على مجموعة من الطرق اللي هي تهم العالم القروي كالطريق الرابطة ما بين وزان وجاعة موقريصات، واللي تم الاتفاقية مع مجموعة من الجماعات، إلا أنها بقيت حبر على ورق ولم تخرج

بمختلف أقاليم المملكة لها دور هام في تسريع وتيرة الاقتصاد الوطني، فرغم الجهود التي بذلت في مجال فك العزلة عن العالم القروي إلا أن التساقطات المطرية الأخيرة التي كانت كافية لإظهار ضعف البنية التحتية، إذ انقطعت العديد منها وانهارت قناطر في بعض الأقاليم التي كانت بالنسبة لها شرايين الوصل والحياة.

لقد عهدنا فيكم، السيد الوزير المحترم، تقديمكم في كل سنة لبرنامج الوزارة حول سياسة فك العزلة عن العالم القروي، ويبدو أنكم هذه السنة تأخرتم عن ذلك لوجود العديد من المشاكل، من ضمنها يمكن، السيد الوزير، القول ضعف الاعتمادات أو اختلال في البرمجة.

السيد الوزير، إن العديد من الأقاليم والجهات تفتقر إلى حد الآن إلى طرق تلمي الحاجيات الضرورية للسكان، وخصوصاً في المناطق الجبلية حسب ما يبدو، ولا يمكن لسياسة القرب أن ترسخ أو تنجح دون برنامج وطني مستعجل للطرق، خاصة بالعالم القروي لفك العزلة عن الفلاح باعتبارها عنصراً أساسياً للنهوض باقتصاد العالم القروي.

من هذا المنطلق، السيد الوزير، نسألكم:

ما هي إستراتيجية الحكومة حول البرنامج الوطني لإنجاز الطرق بمختلف أنحاء المملكة؟

وهل تستجيب بنية طرقنا لمقتضيات مدونة السير؟

السيد الوزير، كثيراً ما تبجحت الحكومة وقالت على أنها تقترب من نهاية فك العزلة عن العالم القروي... شكراً.

السيد رئيس الجلسة:

السيد المستشار، لقد أنهيتهم حقكم في الكلام، والكلمة للسيد الوزير للإجابة عن سؤالكم، تفضلوا السيد الوزير.

السيد كريم غلاب، وزير التجهيز والنقل:

شكراً السيد الرئيس.

بسم الله الرحمن الرحيم.

السيدات والسادة المستشارون المحترمون،

فيما يخص سياسة قطاع الطرق، كانت لي عدة مناسبات لتقديمها وللإجابة على تساؤلات السادة المستشارين في مناسبات عدة، وليس هناك أي تأخير من طرف الحكومة في تقديم لا الخطوط العريضة ولا الخطوط الدقيقة في هذه السياسة، علماً بأنه خلال الاجتماعات التي تخصصها اللجنة المختصة في ذلك بمجلس المستشارين لمناقشة القانون المالي، دائماً تقدم ما هو البرنامج المخصص لكل القطاعات بما فيه قطاع الطرق الذي نخصص له وقت مهم من التقديم ومن النقاش، ولم يسبق أنه استدعاني مجلس المستشارين لتقديم حصيلاً أو الخطوط العريضة أو برامج هذا القطاع ولم آتي.

فيما يخص قطاع الطرق وقطاع بناء الطرق، بحيث أنه السؤال الي طرحتو كيتكلم على حالة الطرق، إذن أكدتم على أنه لم تستدعوا الوزارة لمناقشة حالة الطرق، كما قلت ذلك، وإذا استدعيتم الوزارة لقطاعات أخرى أو لمواضيع أخرى لم نرفض أي اجتماع، نحن على أتم الاستعداد للقيام بكل اللقاءات، ونظل في اجتماعات لا على مستوى مجلس النواب ولا على مستوى مجلس المستشارين لتقديم كل الشروحات في كل القطاعات.

فيما يخص تازة-الحسيمة، كصحح ما جاء في كلمتكم، لم يتقدم صاحب الجلالة بإعطاء انطلاقة الأشغال، أشرف صاحب الجلالة نصره الله على حفل التوقيع على اتفاقية تمويل وبرمجة هذه العملية، ثم الانطلاقة الفعلية للأشغال كانت مبرمجة سنة ما بعد، وهو ما نعيشه اليوم، وكما جاء في تدخلكم نحن جاهزون الآن، حيث أن أكدتم على أنه الدراسة جاهزة والصفقة جاهزة، وهذا العمل كله الوزارة هي التي قامت به، واحنا الآن نبشر الجميع على أنه الأشغال ستنتقل -إن شاء الله- قريبا عبر مقاطع، وسنحترم حرفيا الاتفاقية التي تم توقيعها في حضرة صاحب الجلالة.

ثم أخيرا، فيما يخص المنطقة التي تكلمتو عليها ديال امسون، واد أمليل وتاهلة، كلها داخلة في برامجنا لإصلاح قطاع الطرق، والخبر السار والمهم بالنسبة لهاذ المنطقة كلها، خصوصا بالمحولات التي أضفناها استجابة للسكان في تاهلة وفي امسون، هو الفتح القريب -إن شاء الله- ديال الطريق السيار ما بين فاس وتازة ووجدة، الذي نعمل على إنهاؤها خلال هذا الشهر إن شاء الله. وشكرا.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد الوزير.

كما تقدم الفريق الاشتراكي إلى السيد وزير التجهيز والنقل بسؤال كذلك موضوعه: "الحوادث التي تتعرض لها الطائرات"، تفضلوا الأستاذ وشاك.

المستشار السيد حفيظ وشاك:

شكرا السيد الرئيس.

السيد الوزير،

السيدة الوزيرة،

إخواني المستشارين،

السؤال ديالنا طرحناه السنة الفارطة في شهر يونيو، وكان كيتعلق بالتأخيرات اللي كتعرفها الخطوط الجوية الملكية، وفي نفس السياق أنه من الصدف أن هاذ السنة وفي نفس الشهر الخطوط الملكية كتعرف عدة مشاكل.

تعرضت طائرات الخطوط الجوية الملكية في الشهور الأخيرة إلى عدة أعطاب خطيرة، كادت أن تؤدي بحياة العديد الكثير من الركاب، خاصة

إلى الوجود.

السيد الوزير، أغتم الفرصة وأطلب منك تقديم شروحات حول الطريق الضخم اللي أعطى الانطلاقة ديالو سيدنا الله ينصرو في مدينة الحسيمة، هو الطريق المزدوج تازة الحسيمة الذي يعبره مجموعة من الجماعات القروية ومجموعة من الجماعات الحضرية، اللي أصبحت الآن، وأنا من بين رؤساء الجماعات الحضرية، كرئيس جماعة حضرية اللي وقفت مجموعة من المشاريع اللي تنتظر الإشارة ديالكم، السيد الوزير، اللي الآن الصفقة، مكتب الدراسات الألماني وجدها، وعندني اجتماع يوم الجمعة مع السيد وزير الداخلية اللي كلف جوج ولاة باش ناقش هاذ الموضوع، وبقينا مبلوكين لأن المجلس الجهوي للحسابات تيقول لك الطريق غادي تدوز على أكنول، إذن ما يمكناش نبرمجو الصفقة.

إذن، السيد الوزير، خاص تعطي إشارة أنك تتحمل معنا هاذ النقطة هذا، واحنا كتعرضو لإهانات وللمجموعة من الأشياء في الجماعة، والناس ديال الجالية يمكن الآن كتنسأل، حاول تقيم شروحات في هاذ المشروع الضخم باش يعرفوا الناس فوقاش غادي تبدأ هاذ الطريق، وأشنو طريقة المعاملة مع الجماعات الحضرية والقروية في تأهيلها.

هناك مجموعة من الطرق اللي هي الشرايين ديال الطريق الجهوية والطريق الوطنية 6 اللي كترتبط ما بين مجموعة من الجماعات ديال إقليم تازة، الطريق الرابطة ما بين تاهلة والطريق الوطنية 6، الحالة ديالها مزرية، الطريق الرابطة ما بين واد أمليل وباب أزهر وباب بودير ومدينة تازة، واللي تعتبر منطقة سياحية، 5420، لا تشرف لا الوزارة ولا المسؤولين ولا المنتخبين في الإقليم.

يعني هنا الساكنة تتساءل واش تم الإقصاء ديالها من طرف وزارتم، السيد الوزير؟ واش كيأديو ضريبة من الضرائب؟ إذن هاذ الناس هاذو خص تم الاستجابة ديالهم.

الطريق الرابطة بين أكنول وامسون، 508، منقطعة، الطريق الرابطة ما بين جماعة اجبارنة وجماعة بني فتح، الطريق الرابطة ما بين ملال وتايناس واللي الآن معزولين الناس، وتم البناء ديالها في ظرف واحد السنة، هاذ الطريق ما بين ملال والناس معزولين، رئيس جماعة كيز حتى الكودي ديال التراكس، والشركة ما تعرضاتش للحساب، في ظرف عام تم انهيار ديال... شكرا السيد الرئيس.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد المستشار، الكلمة لكم السيد الوزير للرد عن تعقيب السيد المستشار.

السيد وزير التجهيز والنقل:

أولا تشكر السيد المستشار اللي أكد على أنه لم يتم استدعاء الوزارة

شكرا السيد الرئيس.

السيدة الوزيرة،

السيدات والسادة المستشارين المحترمين،

أولا قبل الجواب على هذا السؤال، لابد من التذكير، فقط من باب التوضيح على أنه الخطوط الملكية المغربية هي شركة عمومية، طبعا في ملك الدولة، لكن منذ أن اعتمد المغرب سياسة فتح الأجواء، التسيير العملي واليومي لهذه الشركة والجودة واحترام الأوقات، إلى غير ذلك، هو تسيير ذاتي ديال الشركة، يعني الوزارة طبعا مستعدة باش تقدم إجابات وتعطي وجهة نظرها، لكن لا تقوم الوزارة بالتسيير اليومي للشركة، هذا فقط من باب التوضيح.

طبعا كنتأسفو لهذه التأخيرات الأخيرة، خصوصا قبل أسبوع أو أسبوعين التي عرفتها هذه الشركة، وطبعا خصها تبذل كل الجهود ديالها باش تقوم هذه الوضعية وتقدم خدمات في المستوى المطلوب للزبائن، سواء المغاربة أو الأجانب.

في هاذ الاتجاه هذا، كذا ذكر كذلك بأنه هاذ سياسة فتح الأجواء اللي اعتمدها الدولة منذ سنة 2004، والتي أعطت نتائج مهمة جدا، يحتدى بها على الصعيد الإقليمي، أحيلكم على التقرير الأخير اللي قامت به المفوضية الأوروبية اللي كضرب المثال بالمغرب لدى الدول الأخرى، هي أحسن وسيلة لجعل من شركة الخطوط الملكية المغربية، اللي هي شركة عمومية، أن تحسن خدماتها وأن تقدم خدمات في أعلى مستوى من الخدمة لدى الزبناء، فهاذ الأمر هو الذي اعتمد والزبون ديال سنة 2011 ما هواش زبون ديال سنة 2000 مثلا، لأنه عندما تتأخر الطائرة أو عندما تكون أعطاب أو عندما تكون إشكالات أو عندما لا يرضى على الجودة، عنده الاختيار دائما أو في أغلبية الحالات لإيجاد طائرة أخرى أو لإيجاد شركة أخرى في إطار المنافسة والمنافسة الشريفة.

الآن هاذ الحالات اللي تكلمتمو عليها لا ديال الرحلات AT685، AT533، AT483، ديال الخطوط الملكية المغربية، اللي طبعا تأكدنا من ما هي الأمور اللي وقعت، وتكلمتمو عليها، الرجوع نحو المطار كان اضطراري وضروري حسب كل ما يتعلق بالسلامة، بحيث أن كان ناتج عن اصطدام مع طيور أثناء التحليق، وهذا ضروري وهذا شيء مع الأسف يحدث، ولكن ما تمكناش نلومو الشركة ديال الخطوط الملكية على هاذ السبب.

فيما يخص الرحلة ديال AT483، التأخر كان ناتج على الحرارة اللي كنتجعل على أنه ملي كتكون الحرارة جد مرتفعة وتكون الوزن ديال الطائرة كبير جدا، ليكون غير ممكن الانطلاقة، وهذا توجد له حلول.

إذن خلاصة الكلام، كنتأسفو طبعا على هذه التأخيرات، وعلى الخطوط الملكية المغربية أن تقوم الوضع في أقرب الآجال. وشكرا.

عندما اضطر يوم الأحد فاتح يونيو 2010 ربان الطائرة، وعلى متنها 162 شخصا، إلى الهبوط الاضطراري في المطار الدولي بأستردام، دام 6 دقائق بعد إقلاعها إثر اصطدامها بسرب من الطيور.

ويأتي هذا الحادث أسابيع بعد تعثر محرك طائرة أخرى تابعة لشركة الخطوط الجوية الملكية في الجو يوم 28 أبريل 2010، وهي الطائرة التي كانت موضوع الرحلة 533، وكانت تربط ما بين الدار البيضاء وأبيدجون، وذلك بعد اصطدامها بجزء من هجاز استشعار السرعة بالطائرة عندما كانت تحلق فوق سماء مدينة آسفي.

كما أنه لم تتمكن طائرتان تابعتان للخطوط الملكية المغربية من إكمال رحلتيهما من مطار الدار البيضاء وورزازات بفعل ارتفاع درجة الحرارة التي أدت إلى تأخر وصول الطائرة التي كانت تؤمن الرحلة (AT483) الرابطة بين مطاري محمد الخامس والعيون عن الموعد المقرر لإقلاعها ساعتين و40 دقيقة.

كذلك في هذا الشهر، في أواخر شهر يونيو، عرف مطار الدار البيضاء عدة احتجاجات، أدت بزبناء الخطوط الجوية الملكية إلى احتلال شبابيك الحجز، وقاموا بتكسير عدة تجهيزات وكانت هناك مشادات كلامية مما أدى إلى تدخل رجال الأمن في هذا الصدد.

هذه الاحتجاجات انتقلت كذلك إلى الخارج، السيد الوزير، وهذا شيء خطير يسيء لسمعة المغرب، حيث عرف مطار Orly ومطار Charles de Gaulle وكذلك مطار Bourdeaux ومطار Montréal يوم 26 يونيو 2011، وكنت حاضرا آنذاك في المطار، حيث كيف يعقل أن مواطننا يحجز وعنده (la confirmation) التأكيد نتاع الحجز ويوصل إلى المطار ويقولوا له: لا الطائرة عامرة؟ بحال إلى احنا في شي كار ديال شي قرية، إلى غير ذلك.

وهذه الاحتجاجات أصبحت في المطار، هنا في الدار البيضاء الناس كانوا كيقولوا (Benhima dégage)، إرحل، ولينا في المطار ديال Montréal، وهاذ الشيء في (youtube)، وفي المطار ديال باريس وفي مطار Bourdeaux تنقولوا (la RAM dégage). هذا يسيء للسمعة ديال الخطوط الجوية الملكية، ويسيء إلى المغرب.

لهذا، السيد الوزير، ما هي الإجراءات التي تم القيام بها من أجل تفادي هذه المشاكل التي أدت إلى فقدان الثقة نتاع المواطنين والزبناء في الخطوط الجوية الملكية؟

وشكرا السيد الرئيس.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد المستشار. الكلمة للسيد الوزير للإجابة على سؤال السيد المستشار، تفضلوا، السيد الوزير، الكلمة لكم في إطار الجواب.

السيد وزير التجهيز والنقل:

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد الوزير. هناك تعقيب؟ الكلمة للسيد المستشار.

المستشار السيد حفيظ وشاك:

شكرا السيد الرئيس.

فعلا احنا واعمين، السيد الوزير، على أن الوزارة ديالكم ما عندها دخل في التسيير اليومي ديال الخطوط الجوية الملكية، هذا مسؤولية ديال الحكومة، رئيس المجلس الإداري هو الوزير الأول إلى غير ذلك، لكن مع الأسف هاذ الشي اللي وقع مؤخرا راه كارثة بالنسبة لواحد الخطوط، واللي هي امتداد للتراب الوطني، لأن الطائرة امتداد للتراب الوطني، أي مغربي إلى تتراد فيها ولو يكون في أي دولة في العالم راه محسوب الجنسية نتاع، وهاذ الشي اللي وقع راه خطير وخطير جدا.

قلتمو على أن الزبون عنده حرية الاختيار في المنافسة، كايته خطوط الآن اللي هي احتكار ديال (La RAM)، الخط ديال Montréal بوحدها، هاذ الشي اللي دفع أن الكنديين الآن... اتصلنا بهم تماك وعرفنا الارتسامات دياهم، قال لك أنه غير باش يتفادوا الاحتجاجات نتاع المواطنين والتأخير المتواصل ديال (RAM) أنهم غادي يعملوا باش في آخر السنة غادين يطلبوا فتح خط عن طريق شركة كندية باش يتفادوا... وربما غير إذا فتح راه الجميع يمشي لعند هاذ الخطوط.

بالنسبة لفتح السماء شي جد إيجابي وفتح السماء (la RAM) ما عندها متضرر، لكن المشكل في التسيير، الفيول اللي هو كيقول لك عندنا الطاقة يعني الكازوال تتراد، الكيروسين زاد، راه سوء التسيير، واش مداروش التأمين نتاع الفيول نتاع (Hedging)، في 2009 (la RAM) دارت التأمين عليه، خسرت 60 مليار السنتم، هاذ السنة واش مدارتش لأن هي التعريف ديالها كتسبب على 85 دولار للبرميل، الآن البرميل وصل 120-126، إلى غير ذلك، يعني هذا مشكل نتاع التسيير.

نسبة الاشتغال نتاع الطائرات عالميا، (le standard) الطائرة خصها تشتغل 8 ساعات ونصف، الطائرات المنخفضة (low cost) خصها تشتغل 12 ساعة، (la RAM) كاشتغل، نعطى الإحصائيات، كاشتغل تقريبا حتى 12 ساعة يعني بحال (low cost) يعني المردودية كايته، نسبة الملء عندها 65%، يعني كايته مردودية السيد الوزير.

كعرفو الكفاءات ديالكم والمقدرة ديالكم في وزارتم ولكن هاذ الشي اللي واقع في (la RAM) راه كارثة، وراه مشكل نتاع التسيير ويخص الحكومة تلقى له حل، وإلى ملتاش له حل، راه احنا كهرسو مؤسسة وطنية وكهرسو السياحة في البلاد وكهرسو الاقتصاد الوطني. وشكرا.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد المستشار. الكلمة للسيد الوزير، لكم تعقيب؟ تفضلوا

السيد الوزير.

السيد وزير التجهيز والنقل:

شكرا السيد الرئيس. الموضوع مهم مع الأسف الوقت ضيق شوية لكن غحاولو غير نرجعو لرؤوس الأقلام.

أولا الحكومة تشاطركم الرأي، السيد المستشار، عندما تقولون بأن هاذ التأخيرات والتقليص من الجودة اللي كايته في الخطوط الملكية المغربية غير مقبول، إذن موافقين على هاذ الموقف هذا، والخطوط الملكية المغربية خصها تبذل واحد المجهود، اللي هي منكبة عليه، مثلا منلوموهاش ولكن هي منكبة عليه باش تحسن يعني الخدمات ديالها في إطار المنافسة اللي كايته ولا مفر من هاذ الإستراتيجية هاذي، متمكنش مقولة تزيد للقدام إلى مكانش الانضباط ديال الأوقات، إلى مكانش جودة الخدمات، وهذا موضوع اللي تبيهم، ليس فقط الرئيس المدير العام، بل الطاقم كله ديال الخطوط الملكية المغربية، وطبعاً غادي نتكلمو على الحكومة في هاذ المجال هذا غنرجع.

مسألة الاحتكار، صحيح على أنه بعض الخطوط كاي الدار البيضاء-موريال، الدار البيضاء-نيويورك، هاذ جوج ديال الخطوط هما بوحدهم اللي فيهم هاذ الاحتكار، غير بغيت نوضح أن ماشي احتكار قانوني، ماشي الدولة اللي سادة على الطائرات الأخرى، مستوى المردودية، منقولوش قلة المردودية، مستوى المردودية هو اللي مكيشجعمش الطائرات، لا من كندا ولا من أمريكا، باش تفتح هاذ الخط هذا.

أخيرا بالنسبة للتسيير، بغيت غير فقط نخبركم بأنه المجلس الأعلى للحسابات والمفتشية العامة للمالية راه انكبوا على الخطوط الملكية المغربية في إطار الدورات العادية دياهم ويعني راهم وقفوا على التسيير وغيعلموا واحد التشخيص موضوعي اللي غادي يكون أرضية يعني للدفع إلى الأمام بحكمة أحسن في هاذ الشركة، علما بأنه يعني حسب الأخبار المؤقتة اللي كايته، مكايماش شي حاجة اللي هي خطيرة جدا، ولكن كل المؤسسة كيمكن لها تحسن الحكامة ديالها وتكون لها قرارات إستراتيجية أكثر جرأة... إلخ. وهنا لا بد من الإشارة على أنه تسيير شركة ديال النقل الجوي صعب، غير من باب يعني الإنصاف، ولكن هذا مكبيررش يعني التأخيرات أو قلة الجودة... إلخ.

أخيرا، بغيت فقط التأكيد على أنه الحكومة، وزارة التجهيز والنقل ووزارة المالية والوزارة الأولى منكين على الملف ديال الخطوط الملكية المغربية باش تكون واحد الحطة يعني شمولية اللي تساعد الخطوط الملكية المغربية على مواجهة التحديات.

وشكرا وأستسمح.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا لكم السيد الوزير.

أولا دائما كنعمل أنا هاذ التوضيح باش الرأي العام والمواطن ميتخيلوش على أنه الوزارة كإدارة كتنسير واحد المؤسسة اللي منعزلة عنها واللي عندها الاستقلالية ديالها، لابد ما يكون هاذ التوضيح لأنه الوزارة منتقومش بتسيير هذه المؤسسة. هذا فقط من باب التوضيح، هذا ليس هروب من المسؤولية، ليس في نفس الوقت هروب من السؤال، هذا فقط توضيح، لأنه شركة الخطوط الملكية المغربية هي مؤسسة، عندها مجلس إدارة ديالها، عندها الرئيس المدير العام ديالها اللي ما هو شي وزير النقل، وعندها الطاقم ديال التسيير ديالها، وخلافا لما جاء في تدخلكم مع أنه لا تستفيد من دعم مالي، سأوضح، لا تستفيد من دعم مالي في نشاطاتها الاقتصادية والتجارية.

الدعم المالي اللي تكلمتو عليه، كان داخل عقد برنامج خاص، حيث أنه الحكومة طلبت من الشركة باش تنظم وتحديث واحد الشركة اللي هي غادي تكون متفرعة عن شركة الخطوط الملكية المغربية، اللي هي شركة (RAM Express) باش تنظم وتعزز وتنقص الأئمة ديال النقل الجوي الداخلي، كان عندنا نقصان في النقل الجوي الداخلي، اللي تكلمتو عليه في عدة مناسبات السادة المستشارون، وطلبنا من الشركة باش تخلق واحد الشركة اللي اسميتها (RAM Express)، متفرعة عنها وساهمنا كدولة في رأسال هذه الشركة هاذ في الرحلات الداخلية باش تنقص من الأئمة ديال الرحلات الداخلية، واستثناء من هاذ الحالة هاذي، لا يوجد أي دعم مالي من طرف الدولة لدى الخطوط الملكية المغربية.

أما فيما يخص باقي الأمور المتعلقة بهذه الأسئلة، هذه الشركة اللي هي في ملك الدولة، هذه الشركة هاذي تتعيش اليوم بعض الصعوبات نظرا لتغييرات على مستوى الإقليم، على ارتفاعات في الأئمة ديال الفيول، على تشديد المنافسة، وكل هذا كيجعل على أنه الشركة ديال الخطوط الملكية المغربية كتحدد إستراتيجية باش غادي تواجه هاذ المراحل المقبلة، واسبق لها على مستوى مجلس النواب اللي استدعوننا في اجتماع خاص، كانت الدعوة كذلك على مجلس المستشارين، لم تتح الفرصة للقيام بها، ولكن تم تقديم الخطوط العريضة ديال هاذ الإستراتيجية اللي كتستهدف الشق المتعلق بالمالية ديال المؤسسة والشق المتعلق بتحسين الجودة والخدمات اللي تتقوم بها الشركة، والحكومة كنبع هذا الملف كما ينبغي، لا على مستوى تحضير العقد البرنامج، ولا كذلك على مستوى ديال المراقبة ديال الحكامة داخل المؤسسة ديال الخطوط الملكية المغربية، وهذا ما قامت به المقتضية العامة ديال وزارة المالية والمجلس الأعلى للحسابات.

وشكرا.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا لكم السيد الوزير. هنالك تعقيب السيد المستشار؟ تفضلوا السيد خيري.

نتنقل إلى السؤال الثالث الموجه إلى السيد وزير التجهيز والنقل حول تأخر رحلات الخطوط الملكية الجوية المغربية، لفريق التجمع الدستوري الموحد، والكلمة لأحد السادة المستشارين لبسط السؤال.

المستشار السيد خيري بلخير:

شكرا السيد الرئيس.

بسم الله الرحمن الرحيم.

لقد خطا المغرب اليوم خطوات جبارة نحو تكريس الديمقراطية ومنطق المحاسبة والمساءلة من خلال التصويت بنعم وبنسبة كبيرة على مشروع الدستور الجديد، وفي ظل هذا المعطى، لابد من مواكبة التطور من خلال تفعيل دور مراقبة المؤسسات العمومية التابعة لوزارتكم وعلى الخصوص شركة الخطوط الملكية المغربية الذي أصبح هذا المدير يعتبر نفسه خارج القانون وفوق المساءلة، لكون جميع أسئلة السادة المستشارين والبرلمانيين حول مشاكل شركة الخطوط الملكية المغربية ومعاناة المغاربة معها لا تلقى أي رد ولا أي تتبع ولا أي إجابة شافية لكون احتجاجات المواطنين داخل المطارات المغربية جراء التجاوزات الحاصلة من طرف الشركة المذكورة ومسؤوليها لا تجد إجابة شافية أو تبريرا معقولا لها، بالخصوص التأخير في الرحلات وفي التعامل مع المواطنين.

نعرف أن المغرب الآن يراهن على 20 مليون سائح وبأي عمل ستعمل هاته الشركة مع هذا الرهان؟ بالخصوص ما نعرفه بالحطة السياحية بالسعيدية التي مع المنطقة الشرقية، بالخصوص مطار وجدة، السيد الوزير، لا نعرف هاذ الشركة واش هاذ الملايير اللي خسرت الدولة من أجل هاذ المشاريع لجلب عدد ديال السياح إما أجنب أو مغاربة، ولكن الشركة راه بعيدة كل البعد عن هذه المشاريع.

في كل سؤال، السيد الوزير، كتكون الإجابة ديالكم أنكم غير مسؤولين عن هذه الشركة في التسيير اليومي، مادام أن هاذ الشركة عندها دعم من الدولة، وبالخصوص لما شقنا 100 مليون درهم تعطات ل (RAM Express) وما عنديش هنا الأرقام الأخرى، إلى كان هاذ الأرقام، ولهذا لما نجيو في التصويت ديال الميزانية، السيد الوزير، ربما مغصوتوش على هاذ الأموال اللي كتمشي لهاذ الشركة، مادام أنكم غير مسؤولين عليها في هذا النطاق، واش هي شركة مواطنة؟ هذا هو السؤال اللي ابغيت نظرحو، وراه طرحو الزميل ديالي من قبل.

وشكرا.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا لكم السيد المستشار. الكلمة للسيد الوزير للجواب على السؤال، تفضلوا السيد الوزير.

السيد وزير التجهيز والنقل:

شكرا السيد الرئيس.

المستشار السيد خيرى بلخير:

شكرا السيد الوزير.

ولكن كيبقى دائما احنا كنتساءلو دائما على هاذ الشركة، مطرحناش السؤال على الشركة الفرنسية ولا الإماراتية ولا... طرحنا السؤال على شركة مغربية، إلى كانت مغربية معقول بأن كانت مغربية، إلى ماشي مغربية قولوا لنا ماشي مغربية، لأن التعامل اللي كنتعامل مع المواطنين تعامل غير مغربي وغير وطني. هاذ (RAM Express) مكيناش، فين هي كايته؟ كايته غير في الأوراق، لما نشوفو الرحلات لعدة مدن، الراشيدية جوج رحلات في الأسبوع، واش هاذ المناطق في المغرب غادي نهمشومهم؟ أنا طرحت في السؤال الأول، التدخل ديالي في الأول، قلنا أن محطة السعيدية، وراه ذكرها الزميل أن استثمرت فيها واحد الأموال رغم لمشاكل الفضيحة وليس (Fadesa) اللي وقع فيها. والآن المشكل راه كايين، السيد الوزير، غير قولوا لنا هاذ السؤال فين نظرحوه؟ وكيفاش غادي نديرو مع هاذ الشركة؟

راه مشكل كبير وهاذ السيد فوق القانون، كتبنا له مبعاش يجاوبنا، احنا كبرلماني المنطقة الشرقية ابغينا غير نعرفو المنطقة من ناحية التعامل مع المنطقة في المطارات ديال المنطقة الشرقية ماجاوبناش، طلبنا موعد ماجاوبناش.

السيد الوزير، هذا ماشي مسؤول، وتحملوا مسؤوليتكم، السيد الوزير، الحكومة كلها، وأنت بصفتم كوزير وصي كتحملوا مسؤولية هاذ الشي اللي واقع في (RAM). وشكرا.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد المستشار، الكلمة للسيد الوزير في إطار التعقيب.

السيد وزير التجهيز والنقل:

بغيت نصح بعض المعطيات اللي كيحي بها السيد المستشار، واللي هي ليست صحيحة، مثلا كيقول بأن (RAM Express) مكيناش، كايته غير في الكاغيط وغير موجودة، هذا غير صحيح، شركة (RAM Express) تم إحداثها بفضل عقد برنامج، والدولة دارت فلوس في ذاك البرنامج وأعطت ميزانية للخطوط الملكية المغربية باش تخفض الأمانة للمغاربة اللي كيجيو من الراشيدية، اللي كيجيو من الحسمة... إلخ.

عدد الرحلات اللي كانت داخلية كان 120، عدد الرحلات أسبوعيا، عدد الرحلات اللي كتأمن شركة (RAM Express) هو 180، إذن ارتفاع تقريبا ديال 50% ديال عدد الرحلات. هذه الشركة اشترت طائرات جديدة من نوع (ATR) ديال 72 مقعد، هما اللي كيشغلوا وكتأمن الرحلات الداخلية، غير فقط لكي لا نعم الأمور وتقولو حوايج اللي هي غير صحيحة السيد المستشار.

أما على شخص الرئيس أو هذا، ما كظننش هذا الموقع ديال العمل أو ديال التكلم في هذا الوضع هذا، ما أقوله هو أنه يعني الاجتماعات اللي كمسؤول حكومي عندما استدعاني البرلمان للجلوس إلى طاولة المناقشة، استجبنا دائما بنعم وتنفذ اجتماع واجتماع طويل جدا اللي استغرق ساعات طويلة على مستوى مجلس النواب، وعلى مستوى مجلس المستشارين تبرمج الاجتماع.

إذن هذا تبيين استعداد الحكومة باش تحضر لهذا الاجتماع، ولكن لأغراض طارئة لم يتمكن الرئيس من أن يحضر معنا في هذا الاجتماع، إذن أجل، ولكن احنا دائما مستعدين، حتى ما بين الدورات باش نقعدو اجتماعات باش نقدمو جميع الشروحات وجميع التوضيحات. إذن كايين استعداد تام وكامل باش نقدمو هذه الأمور.

خلاصة الكلام، السيد الرئيس، السيد المستشار، الخطوط الملكية المغربية لا نقول بأنها تقدم خدمات في أعلى مستوى إلى آخره، كايين صعوبات مالية، كايين صعوبات في الاستغلال، كايين صعوبات في الجودة، وهاذ الصعوبات الطام المسير ديال هاذ المؤسسة راه منكب عليها والحكومة وراءها تدعمها. وشكرا.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد الوزير.

وضعية الطريق الرابطة بين تزنيت والأقاليم الجنوبية هو موضوع السؤال الذي تقم به فريق التحالف الاشتراكي للسيد وزير التجهيز والنقل، والكلمة لأحد السادة أعضاء فريق التحالف الاشتراكي لبسط السؤال، تفضلوا السيد المستشار.

المستشار السيد الحسين أوجكال:

السيد الرئيس،

السادة المستشارون المحترمون،

السيدتان الوزيرتان،

السيد الوزير المحترم،

توجد الطريق الوطنية رقم 1 الرابطة بين تزنيت والأقاليم الجنوبية إلى حدود موريتانيا في وضعية سيئة ولم تعد قادرة على تحمل حركة السير الكثيفة، علما أنها الطريق الوحيدة الرابطة مع أهم مدن ومناطق الجنوب المغربية، حيث تعرف بعض المقاطع منه مثل مقطع تزنيت-طانطان ضغطا كبيرا نظرا لاستعمالها من طرف عدد كبير من الشاحنات لتزويد المناطق الجنوبية بمختلف الموارد، وكذلك لحمل المنتوجات البحرية إلى شمال المغرب. ولا يمكن بقاء طريق بهذه الأهمية الكبيرة في وضعها الحالي وتعرض السائقين للخطر، إضافة إلى هدر الزمن، وكنتم، السيد الوزير، قد وعدتم في السنة الماضية بإعادة بناء هذه الطريق، لكن مع الأسف مازال الوضع

مقاطع للتوسعة وللإصلاح ديال القارة على طول عدة مقاطع والمبلغ الإجمالي المخصص لها في الخمس سنوات المقبلة 171 مليون درهم. إذن هذه لا الحصيلة ولا العمليات اللي هي في طور الإنجاز ولا تلك التي هي مبرجة في السنوات القليلة المقبلة، اللي كتبين طبعاً الاهتمام بهاذ الطريق الأساسية، بحيث أنها الطريق الوطنية رقم 1. شكراً.

السيد رئيس الجلسة:

شكراً للسيد الوزير، الكلمة للسيد أعمو للتعقيب عن الجواب.

المستشار السيد عبد اللطيف أعمو:

شكراً السيد الرئيس.

السيد الوزير،

سؤالنا لا يتعلق بإصلاح وترميم الطرق، نعلم جيداً أن لدى وزارتك برنامجاً وطنياً تقوم به بكل جدية عبر المغرب، ولكن سؤالنا ذو طابع استراتيجي، بمعنى أن المغرب عرف برنامجاً وطنياً للطريق السيار منذ سنة 86 وانطلق بشكل بطيء جداً ومتردد، وكان لكم شرف أن أقدتم هذا البرنامج عند وصولكم إلى وزارة التجهيز فأعطيتم الأهمية القصوى وتوفقتم، فهنئناكم، المغرب يصفق لكم بكامله لأنكم أنجزتم هذا الرهان الطويل.

هناك البرنامج الوطني لبناء الطرق بالعالم القروي غادي بواحد الطريقة حسنة جيدة بالتشارك مع الجهات والجماعات المحلية، سؤالنا حول إستراتيجية الحكومة الحالية كان من المفروض أن يكون هناك تصور لبرنامج لتمديد للشبكة الطرقية في المغرب وبالخصوص الطرق السيار.

المغرب له رهانات كبرى في إفريقيا، يعتبر إستراتيجياً القنطرة الأساسية لكل السياسات نحو الجنوب، خصوصاً في تفعيل سياسات جنوب جنوب، المغرب يراهن على أسواق هذه الدول والمغرب له من القدرات ما يمكن أن يلعب دوراً منافساً قوياً ومشاركاً للدول الأوروبية بالخصوص، المغرب نى الأقاليم الجنوبية، عرفت الأقاليم الجنوبية الصحراوية تنمية قوية ومكثفة على المستوى البشري، السكاني وعلى مستوى المشاريع الاقتصادية المختلفة، السياحية والصناعية وغيرها.

المغرب استثمر كثيراً في وضع آليات لمواجهة ضروريات التنمية، الوكالات المتعددة، وكالة أقاليم الصحراوية مثلاً، المغرب فتح أورشاً كبيرة على مستوى القطاع السياحي، برنامج المناطق الزرقاء اشبيكة والشاطئ الأبيض.

المغرب كذلك له مخطط جموي للتنمية، يدخل ضمن إستراتيجية كبرى وبالخصوص في أفق ما يفتحه الدستور والنظام الجهوي الموسع.

لذلك، سؤال: ما هو تصور البرنامج المستقبلي لوضع المغرب في سكتة نحو تقوية البنية التحتية فيما يتعلق بالطرق السيار؟

أما الطريق رقم 1 الآن، فهي منذ أن بنيت في الأربعينات من طرف

على ما هو عليه، علماً أن حركة السير في هذا الطريق لا تتطلب فقط إصلاحاً وتوسيعاً، بل أن أهمية المحور تتطلب طريق سيار جديد لاستيعاب حركة السير اعتباراً للأهمية الكبرى اقتصادياً واجتماعياً وحتى سياسياً، وبشكل خاص الربط بين أكادير وطانطان حيث كثافة السير أقوى.

نسائل معاليكم عن مصير مشروع إصلاح هذا الطريق، وهل في برنامج وزارتك مشروع الطريق السيار في هذا المحور؟ شكراً السيد الرئيس.

السيد رئيس الجلسة:

شكراً السيد المستشار، الكلمة لكم السيد الوزير في إطار الجواب عن السؤال.

السيد وزير التجهيز والنقل:

شكراً السيد الرئيس.

السيدتان الوزيرتان،

السيدة والسادة المستشارين المحترمين،

إذن السؤال يتعلق بالطريق الوطنية رقم 1 جنوب تنزيت في اتجاه الأقاليم الجنوبية إلى غاية الحدود مع موريتانيا، فهذا الطريق الطول ديالو هو 905 كلم والطريق الوطنية رقم 1 وطبعاً عنده أهمية قصوى ونخصص له اهتمام كبير وميزانية كبيرة.

فسأعرض لكم، السيد المستشار المحترم، الإنجازات اللي تمت في هذا الطريق في مجال الصيانة وتلك التي هي في طور الإنجاز وتلك التي هي مبرجة.

إذن الطريق الوطنية رقم 1 ما بين تنزيت وكلميم فيها 47 كلم، وقد تمت برجة أشغال تقوية القارة على طول 41 كلم، وهذا خلال سنة 2010، إلا أن المقاوله اللي رست عليها الصفقة لم تقم بالأشغال بالجودة المطلوبة، وبالتالي قمنا بفسخ هذه الصفقة وإسناد الصفقة إلى مقاوله أخرى عن طريق طلب العروض. كما أن المقطع ما بين النقطة الكيلومترية 1020 و1041، يعني تقريبا 21 كلم، تم الإنجاز ديالها وانتهت بها الأشغال قبل قليل.

الطريق الوطنية رقم 1 ما بين كلميم وطانطان، فيها 167 كلم، حالياً يتم إنجاز أشغال التقوية على طول 28 كلم بمبلغ 20 مليون درهم، حيث بلغت نسبة الإنجاز 50%، كما سيتم خلال السنة الحالية تكسية 21 كلم في مقاطع متعددة من هذا الطريق، كما ستعرف هاذ الطريق ابتداء من سنة 2012، إذن دائماً المقطع ما بين كلميم وطانطان، إنجاز أشغال تقوية 57 كلم بمبلغ 61 مليون ديال درهم، وهذا في بداية السنة المقبلة -إن شاء الله- حسب البرامج المسطرة.

والطريق الوطنية دائماً رقم 1 ما بين طانطان والداخلة مبرجة فيها عدة

السادة أعضاء الفريق الاستقلالي للوحدة والتعادلية لبسط السؤال، تفضلوا الأستاذ.

المستشار السيد محمد بلحسان:

بسم الله الرحمن الرحيم.

من المعلوم أن مدونة السير تعد من الإصلاحات الجريئة والهامة لمعالجة آفة حوادث السير، التي تنتج أضرارا بالغة ببلادنا نظرا لما يخلفه ذلك من أرامل وأيتام ومعطوبين وإزهاق للأرواح وما يكلفه ذلك من أموال تضر بالاقتصاد الوطني، وأنه مضى على إقرار مدونة السير عدة شهور ودخولها حيز التطبيق، الشيء الذي يتطلب التوقف لتقييم النتائج المحصل عليها ميدانيا.

وعليه، نسألكم السيد الوزير: ما هو تقييمكم لهذه المدة التي دخل فيها قانون مدونة السير حيز التطبيق انطلاقا من الأرقام المسجلة على أرض الواقع؟ وشكرا.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا للسيد المستشار، الكلمة للسيد الوزير للجواب.

السيد وزير التجهيز والنقل:

شكرا السيد الرئيس.

فيما يخص مدونة السير على الطرق، الكل يعلم على أنها دخلت في حيز التطبيق في فاتح أكتوبر سنة 2010، وبينت النجاعة ديالها في التقييم اللي قمتا به في الثلاث الأشهر الأولى من التطبيق، يعني شهر أكتوبر وشهر 11 وشهر 12 من سنة 2010، بحيث أنه كان تقليص ملحوظ ديال الأرقام ديال حوادث السير خلال هذه الفترة الأولى ديال التطبيق، بحيث أنه عدد الحوادث نقص ب 17,51%، عدد القتلى نقص ب 19,34%.

وهذا كيين إذن أنه هاذ السند القانوني هو سند مفيد جدا وناجع من أجل أن يكون أرضية لمحاربة حوادث السير، هذا ما كيعنيش بأنه مدونة السير لوحدها يمكنها أن تخلصنا من هاذ الآفة ديال حوادث السير، يجب طبعا مواكبة عدد من الإجراءات، لا فيما يتعلق بالمراقبة ولا فيما يتعلق بالتحسيس ولا فيما يتعلق بالتنظيم، ولكن المدونة هي اللي كتكون هاذ الأساس، هاذ الأرضية لتفعيل كل هذه الإجراءات.

ملي تنشوفو الأرقام الشمولية ديال سنة 2010 كذلك كايين انخفاض ملموس ديال عدد القتلى، بحيث أنه عدد القتلى انخفض ب 7,68%، ملي تنشوفو الشهور الأولى ديال سنة 2011، بعض الشهور فيها انخفاض بحال شهر ماي الماضي أو بعض الشهور فيها ارتفاع بحال شهر أبريل، وملي كتنشوفو الحصيلة الشمولية اللي كتبقي حصيلة مؤقتة، تنشوفو على أنه معدل الأرقام مستقر، ولكن في نفس الوقت بعض الشهور فيها مجهود ويككون فيها نتيجة الانخفاض وبعض الشهور ما كيكوشن فيها المجهود

الفرنسيين، فهي كانت بطريق القوافل... وما زالت طريق القوافل لا بد أن تتحول.

السيد الرئيس، أنا تنشوف كرونو مكنوش بالأحمر.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد المستشار، الكلمة للسيد الوزير للتعقيب عن تعقيب السيد المستشار، الكلمة لكم السيد الوزير. التعقيب فيه فقط دقيقتين السيد المستشار.

السيد وزير التجهيز والنقل:

شكرا السيد الرئيس.

إذن السؤال ديال السيد المستشار في إطار التعقيب هو ما هو التمديد ديال البرامج اللي هي في طور الإنجاز حاليا لدعم المملكة المغربية وإعطاء لها البنيات التحتية، خصوصا الطرقية التي تحتاج إليها لبلورة خطة تنمية شمولية إلى آخره؟

ففي هذا الاتجاه، طبعا الشبكة ديال الطرق السيارة تكلمنا عليها، والأشغال ديال الطريق السيارة في اتجاه وجدة -الحمد لله- تنتهي خلال هذا الشهر إن شاء الله، ثم هناك مقاطع أخرى من الطرق السيارة التي هي أول شطر متعلق بالمخطط المدير الثاني لطرق السيارة، حيث أنه ينجز حاليا الطريق السيارة ما بين برشيد وبني ملال عبر خريكة. تذكرو على أن أعطى جلالة الملك الانطلاقة لهذه الأشغال.

كذلك انطلقت الأشغال بطريق السيار الدائري بمدينة الرباط العاصمة، وثم هناك أشغال أخرى مبرمجة التي ستطلق من المحمدية وستتخذ مباشرة مدينة برشيد لتفادي الذهاب عبر الطريق المحوري بمدينة الدار البيضاء ثم الطريق المتجه إلى مدينة سطات ومراكش.

وأخيرا، الأشغال المتعلقة بالطريق السيار الساحلي الأطلسي اللي غادي يكون يكمل الطريق السيارة اللي يصل حاليا لمدينة الجديدة في اتجاه مدينة آسفي، اللي تذكرو بأنه تم الإعلان عليه في تصريح الحكومة الحالية، علما بأنه كانت مبرمجة هذه الأشغال في نهاية هذه الفترة، يعني في نهاية سنة 2011 وبداية سنة 2012، وهو البرنامج اللي هو دائما وارد، بحيث أنه ستطلق الأشغال في بداية السنة المقبلة -إن شاء الله- بالنسبة لهاذ الطريق السيار.

إذن تلکم هي أهم المحاور المتعلقة بالطرق السيارة، والبعض الأخرى هي في طور الدراسة.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد الوزير.

السؤال الخامس الموجه إلى السيد وزير التجهيز والنقل دائما موضوعه تقييم نتائج مدونة السير، للفريق الاستقلالي للوحدة والتعادلية، الكلمة لأحد السادة أعضاء الفريق لبسط السؤال، تفضلوا السيد المستشار أحد

الورقة، مع الدستور الجديد إلى حيدت هاذيك الورقة، ما عرفت آش غادي نقولو، بنقاو برا.

إذن، السيد الوزير، فيما يخص الطائرات تقدر نقول لك غير في هاد الصباح في الطائرة من أكادير اللي هي (AT698) فذاك الشي اللي درنا من أكادير حتى لمطار محمد الخامس، خذناه في الطائرة كتسنواو السلم، يعني هذا الزمن هذا راه ما بقاشاي ديال هذاك الشي ديال اللي بلايك في مطار محمد الخامس اللي ربما كانوا سابقا، واحد العدد فيهم تميت غادي حتى تحبس الطريق، خص إعادة النظر في هادوك البلايك باش يعني يشوفوا... ثانيا في المطارات ديالنا إذا بغيت تصلي ما عندكش الجامع، تلقى كلشي، باش تلقى غير واحد الحانوت صغير يديروا فيه واحد الموكيت، ما كايينش في الداخل واحنا راه بلاد مسلمين %100... إلخ.

السيد الرئيس، شفتك اليوم قاصح مع المستشارين، واش طواف الوداع أو لا؟ شكرا.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد المستشار، عندك دقيقتين درتي تقريبا 3. الكلمة للسيد الوزير للرد عن تعقيب السيد المستشار، تفضل السيد الوزير.

السيد وزير التجهيز والنقل:

شكرا.

بالنسبة للرادارات، الإشارات اللي كاينة هذا من التطورات الجديدة اللي جابها مدونة السير، بحيث أنه المواطن لما تيكون على الطريق يعني عنده الحق باش نخبروه من قبل على أنه غادي تكون واحد المسافة اللي احتمال يكون فيها مراقبة، إذن ضروري باش نعملو هادوك النقط ديال المراقبة اللي أحيانا كتوازي بعض المقاطع ديال الطرق اللي تيكون فيها التسجيل ديال الإحصائيات اللي كتيين حوادث السير.

إذن لا يعني على أنه مجرد أن نرى إشارة الرادار خصوصاً يكون، ولكن احتمال أنه تيكون، وتيكون، وخصوصاً في الطرق الوطنية وحتى في الطرق السيارة وهذه الرادارات هي اللي تكلمت عليها سابقا، كين 350 رادار، ماشي عاد غادي يجيو، راهم كينين، سلم 120 للمديرية العامة للأمن الوطني، و230 سلموا للدرك الملكي، والميزانية خصصتها الوزارة لهذين الهيئتين باش يقوموا بالمراقبة وكيترادوا المراقبة عن طريق الرادار الأوتوماتيكي اللي حتى هما تيخصهم يكونوا في ذاك المقاطع اللي فيها التشوير المسبق.

هاذ التشوير المسبق فيه فائدة ديال تشجيع المواطن اللي ابغا يحترم القانون يعني على احترام القانون بطريقة إرادية قبل ما يتواجه مع الرادار، والكل غيرج لأنه الغاية من الرادار هو احترام السرعة، ماشي التقاط الغرامة، الغرض من الرادار هو احترام السرعة وتقادي الحوادث.

فيما يخص المطارات، هنا صحيح أنه الترتيبات الأمنية، خصوصا من بعد

الضروري ديال المراقبة، وبالتالي الأرقام مباشرة تذهب نحو الارتفاع. وبالتالي عملنا باتصال مع الهيئات ديال المراقبة (الدرك والأمن) باش يعززوا المجهود ديال المراقبة، واتفقنا معهم على أساس أن عدد الخرجات الشهرية ما خصوصاً ينزل على 6000 دورية بالنسبة للدرك الملكي و4000 دورية بالنسبة للأمن الوطني لمراقبة الإفراط في السرعة.

كذكرو بأنه عززناهم بكل الوسائل المادية فيما يخص اقتناء الرادارات، بحيث أنه خصصنا ميزانية خاصة بشراء الرادارات، 350 رادار اللي تم شراؤها، رادارات متحركة اللي هي الآن مشغلة واللي كتخترم البنود الجديدة ديال مدونة السير، 230 للدرك الملكي و120 للأمن الوطني.

كذلك دخلنا الخطوط الإدارية والمسارات الأخيرة فيما يتعلق بتشغيل المراقبة ديال الكحول، والآن غادي تنطلق في هذا الشهر، بحيث أنه آخر المسارات الإدارية والتنسيقية ما بين الأمن والدرك ووزارة العدل تم القيام بها.

وشكرا.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد الوزير. الكلمة لأحد السادة المستشارين للتعقيب عن جواب السيد الوزير، تفضل السيد المستشار، الأستاذ قيوج.

المستشار السيد علي قيوج:

بسم الله الرحمن الرحيم.

السيد الرئيس،

أصحاب المعالي الوزراء،

إخواني المستشارون والمستشارات،

أنا حقيقة فيما يخص المدونة أعطت النتيجة ديالها، هادي شهادة ربما لراجل اللي كي عمل في الطريق، حيث الإنسان ملي كتضربو في جيو كييدا يجيد رجلو على (L'accélérateur) هادي شفتناها.

اللي شفتنا هو أن الرادارات كينين البلايك مصور فيهم الموطور والطوموبيل، ولكن ملي كتزيد تلقى فيه 20 كلم، ولكن ما نشوفو احنا حتى رادار، واش كين شي رادارات مازال غادي يجيو ولا هادوك البلايك غير باش يدير الإنسان شوية (l'attention)؟

السيد الرئيس،

فيما يخص المدونة، تكلموا الإخوة المستشارون على الطيارات وعلى التعطل، هذاك الشي كلشي أنا متفق معهم، واقع، وكعرفو أنا نهضر على المطارات والتسيير ديال المطارات اللي هما وجه البلاد اللي عمرو ما جا كيحي كيدخل في المطارات، الاستقبال صفر، الاتصال معنا احنا حتى احنا كمتخبين باش تمشي تدخل مع واحد الإنسان عندك كبير تدخل معه للمطار كيقول لك ممنوع، خافين من الإرهاب، واش احنا إرهابيين؟

خص تكون واحد المساعدة، واللي شفتنا مازال كانت عندنا هاذيك

إتلاف أوكار الحيوانات، مما يرافق هذا حرمان الجماعات المحلية من مداخيل هامة كفيلا بتفعيل آليات التنمية المحلية والجهوية.

السيد الرئيس، كما تعلمون، أن اقتلاع الرمال يخضع لطرق وقواعد تنظيمية محددة مسبقا وملزمة للمستغلين، لأن الرمال تقتلع بجمالات وتوضع في شاحنات ذات حمولة ما بين 6 و30م³. وبمحص طرق الاستغلال يتبين غياب ضبط الكميات المحملة وعدم احترام دفتر التحملات والعمل كذلك خارج الأوقات القانونية، ومع ذلك يتحمل المنعشون العقاريون والمواطن بصفة عامة في نهاية المطاف تكاليف زائدة، إذ يشترون حمولة واحدة للشاحنات بأضعاف الأثمان في غياب تام للمراقبة والمحاسبة.

ولهذا، السيد الرئيس، السيد الوزير، نود معرفة ما هي التدابير التي ستخذها وزارتك من أجل الحد من هذه الفوضى والعشوائية لاستغلال المقالع التي تعرفها كذلك المضاربات في المقالع بجميع أصنافها، سواء المقالع الرملية أو المقالع الرخامية على المستوى الوطني؟
وشكرا السيد الرئيس.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا للسيد المستشار، الكلمة للسيد الوزير في إطار الجواب.

السيد وزير التجهيز والنقل:

شكرا السيد الرئيس.

السادة الوزراء،

السيدات والسادة المستشارين المحترمين،

سأقدم لكم، السيد المستشار، الإجراءات التي قامت بها الحكومة لترشيد نشاط المقالع.

أولا لا بد من الإشارة على أنه الإطار القانوني ديال هاذ المقالع موجود، ولكن عملنا على إرساء ترسانة قانونية وإجراءات عملية من أجل المزيد من الشفافية والجودة واحترام كل المقتضيات القانونية في هذا الباب، هناك المنشور ديال السيد الوزير الأول اللي صدر في يونيو 2010 وبتاريخ 14 يونيو 2010 واللي جاب قرارات مهمة جدا:

أولا المنع الشامل ديال استخراج الرمال من الشواطئ ومن الكشبان الرملية، هذا قرار مهم جدا لأنه الاستغلال ديال الرمال، والسؤال ديالكم، السيد المستشار، منكب كثير على الرمال، بحيث أنه المقالع فيها الرمال وفيها غير الرمال، ولكن فيما يخص الرمال قبل كان عدد من الوعاءات العقارية اللي يمكن تستخرج منها هذه الرمال.

كاين الملك العمومي البحري، الملك العمومي البحري تم المنع فيه منذ سنوات، والملك العمومي البحري وزارة التجهيز والنقل هي اللي كتشرف عليه، وتنخرمك وصرحت بذلك عدة مرات، لا يوجد أي ترخيص ديال استغلال الملك العمومي من أجل استخراج الرمال، هاذي مسألة، ولكن كانت الأراضي ديال الخواص، أراضي ديال الخواص البعض منها ملك خاص

الضربات الإجرامية أو الضربة الإجرامية الإرهابية الأخيرة ديال مراكش كتحتم علينا باش يكونوا ترتيبات أمنية دقيقة، وهي اللي كتفرضها الأمن واللي كناقشوها في إطار لجن خاصة، وهي اللي تتخلي على أنه أحيانا في بعض الحالات المرافقين لا يسمح لهم أنهم يدخلوا للمطار.

أما فيما يتعلق بالمساجد، فأؤكد على أنه كاين مساجد في كل المطارات، أحيانا متكونش في منطقتي قبل الحدود وما بعد الحدود، وراه الآن كاين واحد الخطة لتقويم هاذ الوضع هذا إلى كان.
وشكرا.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا للسيد الوزير.

ننقل إلى السؤال السادس والأخير الموجه إلى السيد وزير التجهيز والنقل وموضوع السؤال هو "استغلال مقالع الرمال"، للمستشارين المحترمين السادة إدريس مرون، عبد الحميد السعداوي، بناصر أزكاغ، عبد القادر أقوضاض، حميد كوكسوس، من الفريق الحركي. الكلمة للأستاذ السعداوي لبسط السؤال، تفضلوا السيد المستشار.

المستشار السيد عبد الحميد السعداوي:

شكرا السيد الرئيس.

السادة الوزراء،

السيدات الوزيرات،

إخواني المستشارين المحترمين،

السيد الرئيس، أسباب النزول ديال السؤال ديالنا حول...

السيد رئيس الجلسة:

أرجوكم، تفضلوا السيد المستشار. السيد الوزير السؤال موجه إليكم من طرف السيد المستشار، تفضلوا السيد المستشار لبسط السؤال.

المستشار السيد عبد الحميد السعداوي:

شكرا السيد الرئيس.

أسباب النزول ديال السؤال ديالنا وهو الاستغلال العشوائي والمفرط لمقالع الرمال اللي عندها ارتباط عضوي باقتصاد الربيع، كذلك تكرر لسلطة تدبير الامتيازات في ظل غياب للمراقبة والمحاسبة، لأن، السيد الرئيس، المستفيدين من هذه الامتيازات يجتهدون للتهرب من أداء الإتاوات الهزيلة وابتكرون أساليب ظاهرة ومستترة لإخفاء كميات الرمال المقتلعة، والتصريح كذلك بكميات ضئيلة طمعا في السطو على جزء مهم من الإتاوات الواجب أدائها اللي تستفيد منها الجماعات المحلية، وكذلك عدم احتساب عدد الشحن.

ولا يقف الضرر على المستوى المالي فقط، بل تتجلى كذلك في الاختلال بالتوازن البيئي وتدمير التضاريس وإتلاف الغطاء النباتي وكذلك

المستغلين يساهموا في البنية التحتية وفي التنمية ديال الجماعة، وفي هاذ الطرق المؤدية، ليست فقط الطرق المؤدية للمقالع اللي كتكون على حسابهم، ولكن كل الطرق اللي بتزاد الجماعة اللي كتمر منها هاذ الشاحنات وكجعلها في واحد الوضعية مزرية وكتحمل الجماعة العبء ديال الإصلاح ديالها ولا ديال البناء ديالها من جديد.

وشكرا السيد الرئيس.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد المستشار. السيد الوزير لكم تعقيب؟ تفضلوا السيد الوزير.

السيد وزير التجهيز والنقل:

أولا بسرعة هاذ الجانب ديال الامتياز، الامتياز تيكون إذا كانت الدولة كنعطي واحد الأرض اللي ديالها، وتتسلمها لواحد الشخص لأسباب تهمها، وهذاك الشخص تيستغل هاذوك الرمال، ويكتنج منها مداخيل متعددة وكبيرة بدون استثمار، هاذ الجانب هذا إذا كان تيكون عن طريق منح أرض ديال الدولة، وقلت لكم فيما سبق على أنه دورية السيد الوزير الأول منعت تسليم الأراضي ديال الدولة، سواء الخاصة منها وحتى منح الأراضي ديال الخواص في استغلال هذه الرمال. إذن المسألة ديال الامتياز أنا جاوبتك فيها بوضوح.

اللي تيبقى، أنا ننظر إلى المسائل ديال المقالع كاستثمار، السيد تيجيب الأرض ديالو تيشريها ولا تيكريها وتيدير استثمار ديال 30 ولا 40 ولا 50 مليون ديال درهم، وتيجيب الآليات و(Le concasseur) وهذا، وتيلتزم بدقتر التحملات ديال المقلع، وتيجيب دقتر التحملات ديال البيئة، هاذو هما المقالع القانونية اللي تيتم فيها الترخيص من طرف السيد العامل في إطار اللجنة المحلية، إذن ها الإطار القانوني.

بالنسبة للمداخيل ديال الجماعات، يعني القانون تيقول يعني أنه تيصحها تخلص هاذ المقالع ما بين 6 إلى 9 دراهم لكل متر مكعب، وتيخص تكون المتابعة ديال الكميات، وهذا أشغال ديال لجنة المتابعة اللي كايينة على المستوى المحلي، وإذا كانت شي جماعة كنعشوف بأن عندها شي حق ما موخوذش، تيمكن لها تطلب يعني الافتتاح ديال الكميات، على المستوى المحلي لدى السيد العامل أو على المستوى المركزي عند الوزارة، وتيمكن لنا نديرو تقرير ونشوفو أشنو هي الكميات اللي تم استخراجها.

أخيرا، بالنسبة للطريق وعدم احترام قانون السير والإفراط في الحمولة، في كاش التحملات الآن تنعملو على إجبار كل مقلع باش يجيز المقالع بواحد الميزان باش يتم قياس الحمولة ديال كل شاحنة، ويكون نشر ديال المعطيات باش نتأكدو دائما على أنه ما كتخرج من المقالع إلا الشاحنات اللي كتحترم الحمولة القصوى.

وشكرا.

ديال الدولة والبعض منها ملك خاص ديال الخواص، هاذ الصنفين (الملك الخاص ديال الدولة والملك الخاص ديال الخواص) تم المنع فيها بناء على هاذ المنشور ديال السيد الوزير الأول.

إذن هاذي مسألة مهمة جدا، يعني في المنع من استغلال الرمال من الشواطئ أو من الكثبان الرملية.

كذلك تم الإقرار بالزامية الحصول المسبق على الموافقة البيئية قبل الشروع في الاستغلال، بحيث أنه دخول القانون للتنفيذ ديال المحافظة على البيئة والمراسيم المتعلقة به، جعلت على أنه بما أنه مقلع هو استثمار وكل استثمار خصو تتم الموافقة البيئية ويحصل على الموافقة البيئية، كايين دائما واحد دراسة الجودة ودراسة المحافظة على البيئة والتأثير على البيئة، واللي كنعشوف هاذوك الشبهات اللي تكلمتو عليها، واش كايين تأثير على السكان؟ واش كايين تأثير على البيئة؟ وإذا كايين شي تأثير على البيئة، اللجنة اللي كتوافق، اللي كيتأسسها العامل على كل إقليم، تيصحها ترفض أو تطلب يعني تقويمات في الإصلاح.

وأخيرا، كنعشير إلى التغيير ديال القانون الجنائي الأخير اللي جعل على أن سرقة الرمال أصبحت جريمة، وتم إدخالها في قانون الذي هو يعني هو في طور المصادقة من طرف البرلمان.

تلکم هي بعض الإجراءات اللي قامت بها الحكومة وهناك إجراءات أخرى يعني تتطرق إلى الجانب الاقتصادي ديال تسيير المقالع. وشكرا.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد الوزير، الكلمة للسيد المستشار للتعقيب عن جواب السيد الوزير.

المستشار السيد عبد الحميد السعداوي:

شكرا السيد الرئيس.

كنعشكرو السيد الوزير على الجواب ديالو، اللي فعلا كل هاذ الإجراءات اللي اتخدها الوزارة، كذلك المنشور ديال السيد الوزير الأول لتنظيم هاذ القطاع، إلا أنه السيد الوزير، نلاحظ أن الإستغلال المفرط وكذلك الاستفادة اللي كيستافدوا المستغلين لهاذ المقالع، هما وحدهم اللي يحظوا بحصة الأسد، في غياب الاستفادة ديال الجماعات المحلية، اللي الحصة ديالها من المداخيل ديال المقالع حصة جد هزيلة.

والمؤسف وهو أن هاذوك الشاحنات كتحمّل أكثر من الحمولة ديالها وكتساهم في تخريب الشبكة الطرقية ديال الجماعات اللي فعلا كتكون جماعات ضعيفة، والمداخيل كتكون مداخيل جد هزيلة والكمية التي تستخرج من المقالع كتكون كمية كبيرة، والجماعة ما كنعستافد والو، حتى شي حاجة من هاذيك المداخيل ديال هاذ المقالع، المستفيد الوحيد هو المستغلين.

اللي كطالبو، السيد الوزير، وهو أن هاذ الامتياز معطي، ولكن

السيد رئيس الجلسة:

شكرا للسيد وزير التجهيز والنقل، كما نشكره على مساهمته معنا في هذه الجلسة بهذه الحصة الوافية من الأسئلة.

ننتقل إلى السؤال الموجه إلى السيدة وزيرة الطاقة والمعادن والماء والبيئة حول تدبير المخزونات الاحتياطية، للفريق الفيدرالي، والكلمة لأحد السادة أعضاء الفريق لتقديم السؤال، الكلمة للأستاذ الرغوي.

المستشار السيد الصادق الرغوي:

شكرا السيد الرئيس.

السيد الرئيس،

السيدة الوزيرة،

السادة الوزراء،

السيدات والسادة المستشارون،

يعكس إنشاء المخزونات الاحتياطية للمنتوجات البترولية الحرص على السلامة والوقاية من الأزمات التي يمكن أن تؤثر على التزويد العادي للبلاد. ويقاس المخزون بعدد الأيام الاحتياطي، فحسب الاتحاد الأوروبي والوكالة الدولية للطاقة يقدر هذا المخزون بـ 90 يوما على التوالي من الاستهلاك أو الاستيراد.

وبالنسبة للمغرب ينظم المخزون الاحتياطي الذي يجب الاحتفاظ به من طرف مصافي التكرير والموزعين ومراكز التعبئة بقرار وزير الطاقة والمعادن رقم 393/76 المؤرخ في 17 فبراير 1979 المتعلق بالمخزونات الاحتياطية.

وهكذا، يجب على المصافي الاحتفاظ بمخزون احتياطي من البترول الخام يعادل 30 يوما من مبيعاتها من المنتجات البترولية، كما يجب على الموزعين الاحتفاظ بمخزون يعادل مرتين ونصف المتوسط الشهري من مبيعاتها في السوق المحلية، أي 75 يوما.

أما فيما يخص تمويل المخزونات الاحتياطية، فقد تقرر سنة 1976 منح خصم 0,7% للشركات التي كونت مخزونها الاحتياطي، إلا أن هذا النظام التمويلي لم يتم العمل به، بحيث أن جميع الشركات لم تحترم التزاماتها، وفي سنة 1981 تم إنشاء هامش خاص لتمويل المخزونات، سيتم تعليقه فيما بعد سنة 97.

ولقد وصل المبلغ المحصل من هذا الهامش منذ إحداثه سنة 81 إلى سنة 97 ما قدره 3,2 مليار درهم، وبعد خصم مبلغ 410 مليون درهم الذي دفعته شركات التوزيع إلى صندوق المقاصة نتيجة عدم احترامها للمقتضيات الخاصة بالمخزون الاحتياطي، يصبح المبلغ الصافي لدى الموزعين 2,8 مليار درهم.

السيدة الوزيرة،

لذلك، نسئلكم عن الإجراءات العملية التي قامت بها أو ستقوم بها وزارتم لاسترداد مبلغ 2,8 مليار درهم لفائدة الخزينة العامة للمملكة المتعلقة بالهامش الخاص المتبقي لدى شركات التوزيع منذ 97 طبقا لمقتضيات

وتوصيات المجلس الأعلى للحسابات المتعلقة بهذا الموضوع. وشكرا.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا للسيد المستشار، الكلمة للسيدة الوزيرة للجواب عن السؤال.

السيدة أمينة بنخضراء، وزيرة الطاقة والمعادن والماء والبيئة:

شكرا السيد الرئيس المحترم.

السادة الوزراء،

السادة المستشارون المحترمون،

في البداية، بغيت نذكر بأن المخزونات الاحتياطية تعتبر أحد المحاور الأساسية للإستراتيجية النفطية الوطنية، كما أن وزارة الطاقة والمعادن والماء والبيئة تعطي أهمية كبرى للمخزونات الاحتياطية نظرا للدور المهم الذي تلعبه في تأمين تزويد البلاد بالمواد البترولية.

أما فيما يخص مستوى المخزون الاحتياطي ببلادنا، فتجدر الإشارة إلى أنه محدد حسب قرار وزارة الطاقة والمعادن والماء والبيئة بتاريخ 8 غشت 2008 في 90 يوما من المبيعات في السوق الداخلي، 30 يوما عند المصفي و60 يوما عند شركات التوزيع ومراكز التعبئة، وهو نفس المستوى، أي 90 يوم، من الاستهلاك أو الاستيراد الذي يحدده الاتحاد الأوروبي والوكالة الدولية للطاقة بالنسبة للمخزون الإستراتيجي.

أما فيما يتعلق بالهامش الخاص بتمويل المخزونات، فإن المبلغ المتبقي عند شركات التوزيع يصل إلى 2,3 مليار درهم، والذي يوجد حاليا عند هذه الشركات على شكل مخزون من مختلف المواد النفطية، وتقوم مصالح وزارة الطاقة والمعادن والماء والبيئة بمراقبة دورية، مرتين في الشهر، للتأكد من توفير هذا المخزون لدى الشركات.

وأود أن أشير أيضا في هذا الصدد أن وزارة الطاقة والمعادن والماء والبيئة قد أنهت في هذه الأسابيع القليلة دراسة جديدة مختصة بقطاع النفط بالمغرب، وشملت هذه الدراسة محورين: "سياسة تخزين المواد البترولية" و"الحكامة في قطاع النفط".

وقد خلصت هذه الدراسة في اقتراح سياسة جديدة للتخزين، تهدف إلى توجيه الخيارات والإستراتيجيات والقرارات التي سيعتمدها قطاع الطاقة والمعادن لإنجاح سياسات عقلانية ومتماسكة على المدى القصير والمتوسط والطويل.

وسوف تترجم هذه السياسة عبر قواعد جديدة للمخزون الإستراتيجي للمواد البترولية، وتحسين قدرات المغرب على مواجهة أي أزمة عالمية، يمكن أن يكون لها تأثيرا على تزويد بلادنا بالمواد البترولية. وشكرا.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا للسيدة الوزيرة. الكلمة لأحد السادة المستشارين، تفضل السيد

الحاجيات دياهم، هما راه كيسالوا اليوم للدولة تقريبا 10 مليار ديال درهم، ففي المقارنة ما بين هاذ الأرقام كيتبين بأن حتى على الدولة مسؤولية في تسديد الديون ديالها اتجاه هذه الشركات.

وأؤكد مرة أخرى بأن هاذ 2 مليار ديال درهم كترقبوها شهريا، وراها داخلة ضمن التخزين اللي خصو يكون، واللي المستوى ديالو غادي نعملو باش نزيدو نطلعهو أكثر في المستقبل. وشكرا.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا للسيدة الوزيرة، كما نشكركم على مساهمتكم معنا في هذه الجلسة. تنتقل إلى السؤال الأخير في جلستنا هذه وهو موجه إلى السيد وزير العدل حول الاختلالات التي رصدتها تقرير المجلس الأعلى للحسابات لسنة 2008، للمستشارين المحترمين السادة: عبد الله عطاش، عبد الإلاه الحلوطي، محمد الرماش، الكلمة للأستاذ عطاش لبسط السؤال.

المستشار السيد عبد الله عطاش:

بسم الله الرحمن الرحيم وصلى الله على سيدنا محمد وعلى آله وصحبه وسلم تسليما.

السيد الرئيس،

السيدتان الوزيرتان،

السيد الوزير المحترم،

هاذ السؤال، السيد الوزير، السيد الرئيس، سؤال قديم جديد متجدد، طرح ويطرح الآن وسيطرح مستقبلا، وسيبقى مطروحا باستمرار إلى حين أن تأخذ محاربة الفساد ومحكمة المفسدين وإرجاع أموال الشعب المنهوبة مجراها الحقيقي.

سابقا كانت الحكومة تتذرع بعدم المعرفة، وما كاينش تقارير وما كاينش كذا ديال ملفات الفساد، أما الآن فقد زكت الأنوف من هول ما سرق، ومن هول ما نهب من ملايين الدراهم اللي هي أموال وعرق جبين الشعب، والذي فضحه بقوة هي التقارير ولجان المؤسسات ديال الحكومة، خاصة ما تضمنته تقارير المجلس الأعلى للحسابات منذ 2007.

لنا، نسائلكم السيد الوزير: ما هي الإجراءات التي ستخذونها لمحكمة من ثبت في حقه ما ذكرنا وتفعيل آليات المحاسبة لطمأنة المواطنين أن هناك فعلا تغييرا حقيقيا وإجراءات ملموسة لبناء الثقة ورسائل واضحة، أن هناك عهدا جديدا في إطار دستور جديد يوقف نزيه الفساد، ويقنع الناس بأن هناك آفاقا جديدة مفتوحة للأمل أمام المغاربة؟ وشكرا السيد الوزير.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا للسيد المستشار، والكلمة للسيد الوزير في إطار الجواب عن السؤال.

رئيس الفريق للتعقيب.

المستشار السيد محمد دعيدة:

شكرا السيد الرئيس.

يمكن فهمو من الجواب ديال السيدة الوزيرة أنه لم يتم استرداد مبلغ ديال 2,8 اللي قلنا احنا تناوع مليار درهم، أتم تقولوا لنا 2,3 مليار ديال درهم، معناه أن إحدى التوصيات تناوع المجلس الأعلى للحسابات لم تطبق، وهذا يثير إشكالية حقيقية.

ففي الوقت اللي الحكومة لها مبالغ مالية عند واحد المجموعة من المؤسسات، خصها تقوم باستردادها، غادي نضيف في هذا الإطار 3,5 مليار درهم المحصل من طرف شركة سامير، والمحصل من طرفها بصفة أيضا مخالفة لعقد الخوصصة على الفترة المحددة لإنجاز مخطط التنمية، والممتد من يوليوز 1997 إلى يونيو 2002، كلقاوا السيد وزير الاقتصاد والمالية كيشي لواحد العدد تناوع الدول وواحد العدد ديال الصناديق الدولية للاقتراض أو لتنجي الدولة أو الحكومة إلى بيع بعض الحصص ديالها في بعض المؤسسات في إطار الخوصصة، كيف تيقول المثل المغربي " المال السايب تيعلم السرقة".

من المفروض عليكم، السيدة الوزيرة، وعلى الحكومة أن تطبق توصيات المجلس الأعلى للحسابات الذي وقف على مجموعة من الاختلالات، لذلك نعتقد أن هذه التوصيات ما كتندارش باش تبقى في الرفوف، كندار من أجل الحكامة، من أجل ترشيد عمل الحكومة فيما يخص هذه المجالات.

شكرا السيد الرئيس.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا للسيد المستشار، لكم التعقيب السيدة الوزيرة.

السيدة وزيرة الطاقة والمعادن والماء والبيئة:

شكرا السيد الرئيس المحترم.

السيدات والسادة المستشارون المحترمون،

بحال اللي جاء في الأجوبة ديالي، التخزين الاحتياطي كيصو يوصل ل90 يوم، واليوم هاذ 2,8 مليار ديال درهم اللي باقية متواجدة عند شركة التوزيع كتمثل 20 يوما، وعلى عاتق الدولة باش تكون، لأن هذه مسؤولية الدولة باش يكون عندنا التخزين، وبحال اللي قلت الدراسة اللي قمنا بها أعطتنا توجيهات اللي غادي يمكن لنا نخدمو عليها في القريب العاجل باش نؤسسو هاذ التخزين بصفة تدريجية، لأننا غادي نحتاجو 5 مليار درهم تقريبا باش نواكبوا الحاجيات وباش نوصلو ل90 يوما بعد ما نعاودو أيضا إعادة التركيبة وندخلو مرة أخرى ذاك الهامش الخاص لتمويل المخزونات. فهذه الدراسة كعملو عليها حاليا باش نخرجو بالحلول المناسبة لمواكبة هاذ المخزون.

ثانيا، بغيت نذكر بأن شركات التوزيع كتلعب دور جد مهم في القطاع البترولي، بشراء المواد، بالتخزين ديالو وبالتوزيع ديالو على الصعيد الوطني، وبما أن كيكون دائما التعطل في التسديد ديال صندوق المقاصة اتجاه

جواب السيد الوزير.

المستشار السيد محمد رماش:

شكرا، السيد الوزير المحترم، على الجواب.

بعد التحية للسيد الرئيس والإخوة والأخوات المستشارين، كناكدو من جديد، السيد الوزير المحترم، أن هذا السؤال الراهنية ديالو كترتبط، كما يعلم الجميع، بالظروف الآن وبالشعارات، وبكل وضوح، المرفوعة هو إسقاط الفساد بكل ما تحمل الكلمة من معنى.

نعتقد جميعا أن مواجهة هذا الفساد هي مسؤولية الجميع، الأحزاب، الوزارات المسؤولة، كل من موقعه. ولذلك، السيد الوزير، الدستور الجديد جاء بآليات، منها تعزيز الحكامة الجيدة وباب خاص بالمجلس الأعلى، معناه أن الاتجاه الآن والسؤال المطروح: هل فعلا دقت ساعات الحسم لبداية المحاسبة والمحكمة للملفات؟

ما ذكرتموه، السيد الوزير، من ملفات، أنا في تقديري قليلة بحجم القضايا المطروحة وبعدها الملفات التي قدمت، وبالتالي هنا ربما نقاش، وكان دائما يطرح: هل يمكن، خاصة كما نعرف في القانون الجنائي، أن السيد الوكيل يرفع مباشرة، يتابع الملف بمجرد أن يتناهى إلى سمعه شكوى، وخاصة وأن هذه تقارير معروفة وواضحة؟

بالمناسبة، نحن نتكلم عن تقارير كالمجلس الأعلى، ولكن كذلك في إطار الشفافية ندعو إلى تقارير أخرى يجب أن ترفع كالتقارير الخاصة بالفتشية العامة للمالية، التي لا يسمح بتعميمها، إضافة إلى افتتاحات أخرى.

ولذلك، في النهاية، السيد الوزير، نقول تحتاج إلى:

أولا، إرادة حقيقة، معناه عقيدة ترسخ لدينا جميعا واجب المراقبة والمحاسبة لكي تصبح ثقافة وسلوك لدى المواطن؛

ثانيا، منهجية جديدة تتعاطى معها؛

ثالثا، الإسراع في متابعة الملفات القائمة، السيد الوزير، لكي نرجع الثقة إلى المواطن.

وشكرا.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد المستشار، والكلمة إذا كان هنالك تعقيب للسيد الوزير، تفضلوا.

السيد وزير العدل:

السيد الرئيس،

أنا متفق مع السيد المستشار، غير قل لي أشنو هي الوسيلة؟ ماذا تريد مني أن أفعل أكثر من هذا؟ ولكن نحن نتتبع الملفات بالتشريع الموجود حاليا، بالوسائل الموجودة حاليا، نتتبع الملفات بكل دقة، وقلت لحضراتكم بأنه في ديوان الوزير يوجد مستشار مكلف بتتبع القضايا المتعلقة بالفساد المالي.

أكثر من هذا، من الصعب، ولكن تعرف بأنه القضايا معقدة، ولا يمكن

السيد محمد الطيب الناصري، وزير العدل:

بسم الله الرحمن الرحيم.

السيد الرئيس،

حضرات السادة المستشارين المحترمين،

حقيقة أن السؤال طرح عدة مرات، وأعتقد الجواب سأجيب عدة مرات، ولا أعتقد أن هذه ستكون المرة الأخيرة. على كل حال ربما في هذه الدورة ربما سيكون هو الجواب الأخير هو الجواب المتكرر.

تعلمون، حضرات السادة الأفضل، بأن المجلس الأعلى للحسابات يمارس أولا مهام قضائية، تتعلق بالتأديب المتعلق بالميزانية والشؤون المالية بالنسبة لكل موظف أو مسؤول أو عون بإحدى الأجهزة الخاضعة لرقابة المجلس، إذا تعلق الأمر بارتكاب مخالفات محددة في مدونة المحاكم المالية.

وإذا تعلق الأمر بأفعال يجرمها القانون، فإن الوكيل العام لدى المجلس الأعلى للحسابات يرفع الأمر إلى وزير العدل. وبمجرد توصل وزير العدل بتقرير المجلس الأعلى للحسابات، وكذلك بكتاب الوكيل العام لدى المجلس الأعلى، فإن الأمر يحال في الحين وفورا على النيابة العامة التي غالبا ما تحيله على الشرطة القضائية لتجري البحث فيه.

لا يمكن أن يطلب من وزارة العدل، كوزارة مكلفة بتتبع هذه الملفات، أن تفعل أكثر من هذا في هذا المستوى، ولكن تتبع الملفات بعد أن تحال على النيابة العامة، وعندنا في ديوان الوزير مستشار مكلف بمهمته فقط تتبّع القضايا المتعلقة بما يسمى بالفساد المالي.

فقبل سنة 2010، أحيل على وزارة العدل 17 ملف، تتوزع كالتالي: فيما يتعلق بمآلها، ملفان وقع حفظها، ملف واحد لازال قيد البحث عند الشرطة القضائية، 3 ملفات توجد عند قضاة التحقيق، و7 ملفات توجد رهن المحاكمة، وحكم من هذه الملفات 17، 4 ملفات بصفة نهائية. إذن هذه القضايا كلها أخذت مجراها الطبيعي والعادي.

أما بالنسبة لسنة 2010، فقد توصلت وزارة العدل ب 11 ملف، 5 ملفات توجد قيد البحث لدى الشرطة القضائية، و3 أحيلت على قضاة التحقيق، و3 ملفات هي موضوع محاكمة حاليا.

أما في السنة الأخيرة (2011)، توصلت وزارة العدل ب 5 ملفات، كلها محالة على الضابطة القضائية لإجراء الأبحاث والقيام بالتحريات الضرورية.

وتعلمون، حضرات السادة الأفضل، بأننا قد قدمنا لهذا البرلمان نص تشريعي، يمكن من إحداث محاكم متخصصة أو جهات متخصصة في النيابة العامة وفي التحقيق وفي القضاء الجالس، مكلفة بهذا النوع من القضايا للتسريع بالبت فيها.

وشكرا.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد الوزير، الكلمة لأحد السادة المستشارين للتعقيب على

السيد رئيس الجلسة:

شكرا للسيد الوزير، كما نشكركم على مساهمتكم معنا في هذه الجلسة. وقبل أن أرفع الجلسة، أريد التذكير بأن لنا جلسة للتشريع مباشرة بعد هذه الجلسة برئاسة السيد رئيس المجلس.

ورفعت هذه الجلسة المخصصة للأسئلة.

إحالة تقارير المجلس الأعلى للحسابات مباشرة على الجلسة لأنه تحتاج إلى تمحيص وتدقيق والبحث عن الوثائق الضرورية، لأن ربما إذا أحلناها على حالها، إذا أتت من المجلس الأعلى للحسابات وأحيلت على الجلسة، ربما سنرى بأنه 90% من القضايا ستتم فيها البراءة لأن المخالفات المالية ليست هي المخالفات الجنائية.
شكرا.