

## محضر الجلسة 391

التاريخ: الثلاثاء 21 ربيع الأول 1425 لموافق (2004/5/11)  
 الرئاسة: السيد عادل المعطي الخليفة الرابع لرئيس  
 مجلس المستشارين.  
 التوقيت: ثلاث ساعات وخمس وعشرون دقيقة ابتداء  
 من الساعة الثانية و35 دقيقة بعد الزوال.  
 جدول الأعمال: الأسئلة الشفهية.

## المستشار السيد عادل المعطي، رئيس الجلسة:

بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف  
 المرسلين.  
 أعلن عن افتتاح الجلسة.

السيد الوزير،

السادة المستشارون المحترمون،

عملا بأحكام لفصل 56 من الدستور ووفقا لمقتضيات لنظام  
 الداخلي لمجلس لمستشارين يخصص لمجلس هذه الجلسة لأسئلة  
 لسادة المستشارين وأجوبة لحكومة عليها.

قبل الشروع في تناول الأسئلة الشفهية المدرجة في  
 جدول الأعمال أعطي الكلمة للسيد الأمين لإطلاع  
 المجلس على ما جد من مراسلات تفضلوا السيد الأمين.

## المستشار السيد محمد سعدون، أمين المجلس:

شكرا للسيد الرئيس.

توصلت رئاسة المجلس بقرارين من المجلس  
 الدستوري: الأول رقم 567-04 بشأن الطعن الذي قدمه  
 السيد أحمد الخليل ملتصا بإلغاء نتيجة الاقتراع الذي  
 أجري بتاريخ 6 أكتوبر 2003 لتجديد ثلث أعضاء  
 مجلس المستشارين في نطاق الهيئة الناخبة لممثلي  
 غرف التجارة والصناعة والخدمات لجهة دكالة عبدة  
 وأعلن عن إثره انتخاب السيد رفيع الناصر عضوا  
 بمجلس المستشارين، وقد قضى المجلس الدستوري  
 برفض طلب أحمد الخليل الرامي إلى إلغاء نتيجة  
 الاقتراع.

الثاني رقم ش بشأن الطعن الذي قدمه السيد محمد بن  
 أحمد رفيع ملتصا فيه بإلغاء نتيجة الاقتراع الذي أجري  
 يوم 6 أكتوبر 2003 لتجديد أعضاء ثلث مجلس  
 المستشارين في نطاق الهيئة الناخبة للجماعات المحلية  
 لجهة الدار البيضاء الكبرى وأعلن عن إثره انتخاب  
 السيد محمد حبيب عضوا بمجلس المستشارين، وقد

قضى المجلس الدستوري برفض طلب السيد محمد بن  
 أحمد الرفيق الرامي إلى إلغاء نتيجة الاقتراع.

كما توصل مجلس المستشارين ابتداء من يوم الثلاثاء  
 4 ماي الجاري إلى يوم الثلاثاء 11 منه: عدد الأسئلة  
 الشفهية 38 سوألا. عدد الأسئلة الكتابية سوألان. عدد  
 الأسئلة التي تم سحبها سؤال واحد.

كما توصلت رئاسة المجلس من المستشار المحترم  
 السيد محمد بلحسان رئيس فريق العهد بمراسلة يخبرها  
 خلالها أن اسم فريق العهد الديمقراطي قد تغير اسمه  
 ليصبح "فريق العهد". كما توصلت رئاسة المجلس من  
 المستشار من السيد سعيد التلاوي رئيس الفريق  
 الديمقراطي بمراسلة يخبرني من خلالها أن الفريق قد  
 تغير اسمه ليصبح "الفريق الديمقراطي" شكرا السيد  
 الرئيس.

## السيد رئيس الجلسة:

شكرا لسيد الأمين، قبل الشروع في تناول الأسئلة  
 الآتية هناك طلب الإحاطة ورد من فريق الحركة  
 الوطنية الشعبية.

طلب الإحاطة عن الفريق الكونفدرالي.

طلب الإحاطة عن الفريق الاستقلالي.

طلب الإحاطة عن الفريق الديمقراطي.

أعطي الكلمة لفريق الحركة الوطنية الشعبية. تفضلوا  
 السيد الرئيس.

## المستشار السيد محمد المنصوري:

الفريق ديالنا قرر باش يسحب الإحاطة وشكرا.

## السيد رئيس الجلسة:

أعطي الكلمة للفريق الكونفدرالي

## المستشار السيد أحمد أخميس:

بسم الله الرحمن الرحيم.

السيد الوزير،

إخواني المستشارين،

يشرفني باسم الفريق الكونفدرالي أن أتدخل في هذه  
 الجلسة من أجل إحاطة مجلسنا الموقر والحكومة  
 والرأي العام الوطني بالوضعية داخل قطاع الأبنك  
 وهنا استحضر النقاش الذي كان في لجنة المالية عند  
 مناقشة القانون الأساسي لبنك المغرب بأن جل  
 المتدخلين في مجلس المستشارين تدخلاتهم انصبحت في  
 انتقاد الوضع داخل قطاع الأبنك والتعامل مع  
 المواطنين أو مع المقاولين الشباب.

فهذا الوضع من جانب التعامل مع المؤسسات يأتي  
 دور آخر هو التعامل الشاذ من الجانب الاجتماعي

التصرفات والسلوكات التي تعاكس هذا التوجه حيث سجلنا في المدة الأخيرة مجموعة من الانتهاكات بالقطاعين الخاص والعام وعلى سبيل المثال لا الحصر نشير على وجه الخصوص إلى ما يلي:

- الطرد الذي لحق مندوب العمال بالشركة الشريفة للنسيج بأسفي وهو في نفس الوقت الكاتب العام لنقابة العمال المنضوية تحت لواء الكونفدرالية الديمقراطية للشغل وهو ما يتنافى مع الظهير الشريف رقم 101-279 الصادر بالجريدة الرسمية بتاريخ 9 فبراير 2004 والذي يرى إلى تطبيق الاتفاقية الدولية رقم 135 المتعلقة بحماية مندوب العمال في المؤسسات.

- ثانيا: ما يتعرض الفيدراليون والفيدراليات في الأونة بقطاع التعاون الوطني بمكناس من تعسفات مثيرة للاستغراب من طرف الإدارة الجهوية والإدارة المركزية والمتمثلة في التتقيات غير القانونية وغير المبررة لموظفين مسؤولين في المكتب النقابي التابع للكونفدرالية الديمقراطية للشغل مع توقيف الحوالة لأحد منهما، وكذلك إحالة الكاتب العام للمكتب النقابي على أنظار المجلس التأديبي مرتين خلال أسبوعين بتهمة باندنة تذكرنا بالظهير الغير المأسوف عليه كلما من شأنه وهي تحريض الموظفين على القيام بالإضراب، ونحن نشير الرأي العام الحكومة بهذا الموضوع نطالب بالتدخل العاجل للجهات المعنية لوضع حد لهذا الإجراءات التي تستهدف محاربة الحق في الانتماء النقابي والسلام.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا للمستشار المحترم. الآن أعطي الكلمة للفريق الاستقلالي. هناك قد توصلت الرئاسة بالنيابة عن السيد رئيس الفريق السي عبد الحق التازي. تفضلوا.

#### المستشار السيد العربي القباج:

شكرا السيد الرئيس.

يشرفني باسم الفريق الاستقلالي أن أحيط المجلس والحكومة والرأي العام الوطني بما يلي: استبشرت شغيلة قطاع التعاون الوطني بما حصلت عليه المركزيات النقابية من المكاسب أثناء الحوار الاجتماعي لسنة 2003، وفي الوقت الذي كانت تتطلع شغيلة القطاع في تطبيق الحد الأدنى للأجور بحيث هناك في هذا القطاع فئة من الموظفين الذين لا يتقاضون حتى 1000 درهم في الشهر وفي الوقت الذي كان فيه هؤلاء ينتظرون تطبيق القرار المتعلق بالترسيم، جاعتنا تعليمات السيد وزير المالية بالرفض

بحيث هناك جو متوتر، حيث يخوض المستخدمون عدة احتجاجات بسبب الهجوم على العمل النقابي، من تضيق على الحريات النقابية، والاستمرار في رفض الحوار وممارسة الاستفزازات ضد ممثلي المستخدمين خاصة ونحن على أبواب تطبيق مدونة الشغل، وصل في بعض الحالات إلى التوقيف عن العمل والتتيل وفي حالات أخرى تلفيق تهم واهية..

هذا الوضع يجعل المسؤ ولك عن هذا القطاع خارج التعاقدات الاجتماعية الموقعة بين أطراف الشغل في بلادنا والتي توجت باتفاق 30 أبريل 2003 الذي أعد مجددا ما أكدته الاتفاقيات والتعاقدات السابقة وذلك بافتتاح حوار جاد حول المشاكل والمطالب في مختلف القطاعات.

إننا، السيد الرئيس، إذ نحيطكم علما والسادة الوزراء والحكومة بهذا الوضع الشاذ فلكي تتحمل الحكومة مسؤوليتها في جعل الحوار والتفاوض قاعدة لا استثناء، وأيضا لكي تغير المجموعة المهنية للأبنك عقليتها في التعاطي مع الجانب الاجتماعي من منطلق الإشراف لا الإقصاء. شكرا السيد الرئيس.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا للسيد المستشار المحترم السيد رئيس فريق الكونفدرالي. الآن أعطي الكلمة للسيد رئيس الفريق الاشتراكي. تفضلوا.

#### المستشار السيد محمد الهبتي:

بسم الله الرحمن الرحيم.

السيد الرئيس،

السادة الوزراء،

السيدات والسادة المستشارين المحترمين،

يشرفني أن أتدخل باسم الفريق الاشتراكي بموضوع يتعلق بالانتهاكات التي تمس الحريات النقابية في الوقت الذي نسجل فيه الجهود الذي بذل في بلادنا في السنوات الأخيرة من أجل تكريس الحريات النقابية وصيانتها. ويتجلى ذلك في التوجه الرامي إلى ملاءمة التشريع الاجتماعي مع الاتفاقيات الدولية وإحاطة كل من حق التنظيم النقابي والمفاوضة الجماعية بالضمانات القانونية اللازمة.

وفي الوقت الذي نحرص فيه كمركزيات نقابية عموما وكونفدرالية ديمقراطية للشغل على وجه الخصوص على تخصيص ثقافة الحوار والتفاوض لتدعيم هذا التوجه وتوفير كافة السبل لإقرار مناخ طبيعي على المستوى الاجتماعي تقاجا ببعض

العلمي، مصطفى الشطاطي، عمر الإدريسي، محمد دعيدة، عبد المالك أفريط، وعمر اجمايلي. تفضل السيد المستشار.

### المستشار السيد مصطفى الشطاطي:

السيد الرئيس،

السادة الوزراء،

السادة المستشارين،

يشرفني أن أتدخل باسم الكونفدرالي لمناقشة هذا الموضوع الذي يتعلق بالنظام الأساسي لمستخدمي المقاولات المنجمية.

السيد الرئيس،

السادة الوزراء،

لقد أكد التصريح الحكومي الذي قدمه السيد الوزير الأول أمام مجلسنا الموقر في نونبر 2002 على ضرورة الاهتمام والعناية بقطاع المعادن نظرا لتوفر بلادنا على امتيازات كبرى تنافسية كافية وحيث أن قانون المعادن الجاري به العمل حاليا متجاوزا ولا يتماشى مع التحولات التي عرفها هذا القطاع، فما هي الأسباب التي حالت دون التسريع بإعداد مشروع قانون للمعادن تتجاوب مع هذا التوجه الذي يعمل على تنمية هذا القطاع الحيوي ويساهم في التقدم الاجتماعي؟

من جهة أخرى السيد الوزير فإن العلاقات المهنية بقطاع المعادن لازالت خاضعة لمقتضيات الظهير الشريف رقم 1-06-07 الصادر في 27 دجنبر 1960 بشأن النظام الأساسي لمستخدمي المقاولات المنجمية.

السيد الرئيس،

السادة الوزراء،

لقد مر أكثر من 40 سنة لم تعمل الحكومة على مراجعة هذا القانون علما أن فريقنا سبق له أن وجه سؤالا كتابيا في الموضوع للسيد الوزير الطاقة والمعادن سابقا، والتزم هذا الأخير بمراجعته. كما تناولنا هذه الإشكالية معكم، السيد الوزير، خلال مناقشة الميزانية الفرعية بوزارة الطاقة والمعادن بمناسبة مناقشة القانون المالي 2004، والسيد الوزير لقد أكدتم على أن الوزارة ارتأت التريث في إرجاء مناقشة مشروع التعديل إلى حين صدور مدونة الشغل نظرا لارتباط هذا النظام بالتغيرات التي تنظمها هذه المدونة وأن الوزارة ستعيد النظر في المشروع بالتنسيق مع الفرقاء الاجتماعيين.

السيد الوزير إن مدونة الشغل ستدخل حيز التنفيذ في بداية شهر يونيو المقبل. لذا نسانلكم هل تم إعداد

الغير المبرر لتمكين هذه الإدارة من les postes budgétaires فيما يخص الترسيم.

فكما تعلمون السيد الرئيس أن هذه الفئة من الشغيلة تقوم بأعمال أساسية ويمكن القول أن هذا القطاع هو الأول الذي التحق لما استرجع المغرب صحراء العزيزة. في الوقت الذي كئشوفو فيه هذه الشغيلة أن أبسط الحقوق ما كتستفدش منها. كذلك تستتكر شغيلة هذا القطاع ما تعرضت له من اقتطاعات نتيجة الإضراب الذي قامت به دفاعا عن مطالبها بحيث أنه إدارة هذه المؤسسة اقتطعت الكفاءات السنوية نتيجة قيامهم بإضراب دفاعا عن مطالبهم. فنتساءل هل التصريح الموقع بين الفرقاء الاجتماعيين والمركزيات النقابية والحكومة هل هي اتفاقية شاملة وقابلة للتطبيق؟ أم هي اتفاقية من أجل الاستئناس من أجل.. بطبيعة الحال جلسنا في الحوار وتوصلنا إلى نتائج ولكن التطبيق أين هو؟

من طبيعة الحال نسائل الحكومة ونسائل إدارة التعاون الوطني هل فعلا ستلتزم بتطبيق بنود التصريح المشترك الذي وقعته مع المركزيات النقابية أم تم التوقيع على هذا.. ليلة فاتح ماي باش لكي تعبر الحكومة معنا وهي في الواقع ليس مع الطبقة الشغيلة؟ لهذا نسجل القرار أو الموقف الذي تتخذ الحكومة في عدم تطبيق كل ما يتم الاتفاق عليه مع المركزيات النقابية.

### السيد رئيس الجلسة:

شكرا للمستشار المحترم، الآن إحاطة للفريق الديمقراطي؟

السيدة المستشارة المحترمة،

حضرات السادة المستشارين،

نشرع الآن في معالجة الأسئلة الشفوية المدرجة في أعمال هذه الجلسة وعددها 20 سؤالا شفويا في البداية لدينا 11 عشر من الأسئلة الآتية موزعة على الوزارات التالية: وزارة الطاقة والمعادن: سؤال واحد، وزارة الصيد البحري: سؤال واحد، وزارة التجارة الخارجية: سؤال واحد، وزارة التجهيز والنقل: 8 أسئلة. وبعد ذلك مباشرة نتوجه إلى بقية الأسئلة الموجهة إلى بقية القطاعات الأخرى. وأطلب من السادة المستشارين المحترمين الالتزام بالوقت المخصص لهذه الجلسة. في البداية مع السؤال الآتي الموجه إلى السيد وزير الطاقة والمعادن حول النظام الأساسي لمستخدمي المقاولات المنجمية، للمستشارين المحترمين السادة: لهوير

القانون le statut des mineurs القانون المستخدمين ديال المعادن لا بد يترابط بتنسيق في إطار المراسيم لتطبيق مدونة الشغل باش يكون عندنا القوانين الأساسية لمستخدمي المعادن يكون شمولي ويكون مستقبلي باش ما نطوحوش في المشاكل اللي عشناها هاذي 30،40،50 عام وحنا اليوم عارفين بأن التقدم والتطور والتنمية ديال القطاع المعدني هو متعلق بالموارد البشرية عندها كفاءات بشرية اللي من أطر واللي من مهندسين ولى مستخدمين ولى تقنيين فلا بد باش يكون هذا القانون الجديد ديال le statut des mineurs يكون متطابق أولا مع مدونة الشغل وثانيا مع المراسيم التطبيقية لمدونة الشغل.

هذا من جهة، فيما يخص القوانين ديال العمل les statuts particuliers للمكتب الوطني للكهرباء، والمكتب الوطني للهيدروكاربونات. إلى غير ذلك فهناك داخل هذه المؤسسات العمومية دراسات داخلية وتعرفونها جيدا للتمكين والتعبير هذه القوانين الداخلية والأساسية لتمكين الموارد البشرية كيفما كان نوعها وأينما تتواجد لإعطاء مردودية أحسن في المستقبل لأن التفتيح عن المعادن والعمل في ميدان الطاقة والاستغلال إلى غير ذلك فهو مركز على الموارد البشرية. ما كندموش بهذوك كندمو أكثر بالعقل، فلا بد ما يكون عندنا قوانين أساسية وداخلية اللي هي غادي تعطي واحد العناية خاصة لمستخدمي الطاقة والمعادن أينما كانوا أينما كانوا في التفتيح ولى في الاستغلال ديال المعادن والطاقة. وشكرا.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد الوزير، تفضلوا السيد المستشار.

#### المستشار السيد محمد دعيدة:

شكرا السيد الرئيس.

السيد الوزير، الأخت، الإخوة المستشارون.

في إطار التعقيب نريد فقط أن نشير أن مجموعة من مشاريع القوانين خاصة ما يتعلق بمشروع قانون المعادن الذي لم... تعقبنا موجه إليكم السيد الوزير ولا بد أن تستمعوا إلينا وشكرا.

قلت بأن مشروع قانون المعادن لم تتم مراجعته منذ سنة 1951 وأيضا نعتبر أنه في إطار التصريح الحكومي لسنة 2002 كان هناك التزام بإخراج هذا المشروع إلى حيز الوجود وللأسف لازلنا إلى حدود الساعة لم نره. ولذا أعتبر أنه في إطار السياسة الجديدة

مشروع قانون لمراجعة هذا الأساس حتى يتلاءم مع مدونة الشغل؟ ومتى ستبدأ المشاورات مع الفرقاء الاجتماعيين حول مضامينه؟

موازنة مع هذا المشروع هل عملت المؤسسات العمومية الخاضعة لوصاية وزارة الطاقة والمعادن، مثلا المكتب الشريف للفوسفات والكتب الوطني للكهرباء على مراجعة قوانينها الداخلية لتتسجم مع مقتضيات الجديدة لمدونة الشغل؟ وانتم تلاحظون السيد الوزير أن هذه الإشكالية خاضعة للاحتجاجات بالنسبة ل'ONAREP نتيجة هذه الإشكالية ديال عدم الإسراع وإخراج وإعادة النظر في القوانين الأساسية للمؤسسات العمومية.

فما هي السيد الوزير الإجراءات التي ستتخذونها لاحترام تغيير ومراجعة هذه الأنظمة والقوانين في بداية يونيو المقبل؟ وشكرا لكم.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا لكم السيد المستشار المحترم، لكم الكلمة السيد الوزير.

#### السيد محمد بوطالب، وزير الطاقة والمعادن:

شكرا السيد الرئيس، شكرا للسادة المستشارين المحترمين، وضعتم بزاف ديال الأسئلة في سؤال واحد. إذن غادي نجابو حيث هما متعلقين شي بشي كنعاولو الكلام ديالي اللي كنت قلتو في السنة الماضية 2003 فيما يخص قانون المعادن.

طبعا مشروع قانون المعادن الجديد ثم تهيئته في سنة 2003 والآن في بداية سنة 2004 فهو الآن موجود على الصعيد الحكومي وتمت دراسته بالوزارات المعنية بالأمر وقريبا إن شاء الله سيدخل في الدراسة داخل المجلس الحكومي ثم المجلس الوزاري وإن شاء الله في هذه السنة 2004 سيصل هنا إلى مجلسكم الموقر.

هذا من جهة ثانية فيما يخص القوانين الأساسية لمستخدمي المعادن اللي كنسميو بالفرنسية le statut des mineurs فهذه كيف ما قلتو كنا قلنا في السنة الفارطة بأنه متعلق بمدونة الشغل.

مدونة الشغل، خرجت فعلا، القانون ديال مدونة الشغل خرج والتطبيق ديالو غادي بيدى في الشهر المقبل إن شاء الله.

فالبنود المتعلقة خاصة داخل مدونة الشغل سيتم تطبيقها في جميع القطاعات فيما يخص هناك المراسيم ديال مدونة الشغل اللي باقين مخرجناش، فإذن

**السيد رئيس الجلسة:**

شكرا السيد الوزير، الآن غادي ننقل إلى القطاع الموالي قطاع الصيد البحري، والسؤال حول الأخبار المتعلقة بخرق باخرة للصيد بأعالي البحار للراحة البيولوجية، للمستشارين المحترمين السيد المعطي بنقدور والسيد لحسن بيجديكن. نقضل السيد المستشار المحترم السي لحسن.

**المستشار السيد لحسن بيجديكن:**

شكرا السيد الرئيس.

السادة الوزراء،

إخواني المستشارين،

أختي المستشارة،

السيد الوزير، تناولت بعض الصحف الوطنية في الأونة الأخيرة موضوع باخرة اللي مشات تصيد في وقت الراحة البيولوجية، وحنا نتعرف أنه في وقت الراحة البيولوجية خصوصا البواخر ديال أعالي البحار ما تيتحركوش من المراسي ولكن الباخرة ديال المعهد العلمي تتدير البحث مع بعض البواخر تيترخص ليهم في هذا المجال في الأونة ديال الراحة البيولوجية.

السيد الوزير، بغينا الوضوح في هذا الموضوع بحيث أننا نتعرف أن الفترات ما قبل هاذ الحكومة تعطات الرخص باش جوج البواخر يخرجوا في سنة 2002 أعتقد وخرجوا وبغينا نعرف كيفاش كتعامل الوزارة مع هذا الموضوع وبغينا باش الرأي العام يعرف بأنه هذه الباخرة خرجت تلقائيا من عندها أو خرجت باش تمشي مع الباخرة ديال البحث العلمي باش المهمة ديالها ديال البحث مع باخرة البحث العلمي واش طبقت التصميم اللي هو دارتو المعهد واش خرجت ودخلت مع الباخرة ديال البحث هذا هو اللي بغينا السيد الوزير لأن الرأي العام خصوصا الصحف الوطنية كتتشتر هذا الخبر في الصفحة الأولى تيكون أنه خير يستأثر بالرأي العام وخصوصا رأي العام ديال المهنيين، بغينا الوضوح في هذا الموضوع السيد الوزير؟ وشكرا.

**السيد رئيس الجلسة:**

تفضلوا السيد الوزير.

**السيد محمد الطيب غافس، وزير الصيد البحري:**

بسم الله الرحمن الرحيم، عليه توكلت وبه أستعين. الشكر للسيد الرئيس، للسادة المستشارين المحترمين، السادة الوزراء،

شكرا للمستشار المحترم اللي أعطاني الفرصة باش نور الرأي العام في ضجة مصطنعة بكل ما لهذه الكلمة

التي تتحدث عنها الحكومة نعتبر أنه ولتطوير هذا القطاع، قطاع المعادن لابد من مراجعة العديد من القوانين إسوة بما هو معمول به في قطاع التقيب عن النفط وذلك لتسهيل ولوج المستثمرين لهذا القطاع. ثم كذلك كما قلت العديد من القوانين أصبحت متجاوزة ولا يمكن أن تشجع الاستثمارات أما فيما يتعلق بالقانون الأساسي نحن نعلم أن مدونة الشغل سيتم.. وسيكون هناك بالذات تطبيق مقتضيات مدونة الشغل في 8 يونيو 2004، ونحن لاحظنا من خلال جوابكم السيد الوزير وبما أنه ليس هناك تنسيق بين وزارتك وبين اللجنة، الآن هي بصدد إعداد المراسيم التطبيقية لمدونة الشغل.. لذا نطالبكم بالإسراع بالتنسيق وأيضا في أفق ملاءمة هاذ القانون الأساسي لمستخدمي هذا القطاع مع مستجدات مدونة الشغل ضمانا لحقوق وضمان مكتسبات شغيلة هذا القطاع.

ثم أيضا نؤكد أن بعض البنود لا تتطلب مثل المراسيم التي نتحدث عنها. شكرا السيد الرئيس.

**السيد رئيس الجلسة:**

شكرا للسيد المستشار المحترم، تفضلوا السيد الوزير.

**السيد وزير الطاقة والمعادن:**

غير باش نوضح جوج نقط باش ما نبقاوش نرجعو عليهم في إطار مناقشات هكذا: أولا مشروع قانون المعادن في السنة الماضية قلنا بأننا نهينوه نهائيا وغادي نطرحوه أمام المجلس الحكومي كان هدفا وكملنا في بداية سنة 2004 راه الآن على الصعيد ديال الحكومة وإن شاء الله غادي نخدم جميعا باش يخرج للوجود.

أنا ما كنعرفش باش نتلاعب في هذه الهضرة هذه. إذن ماشي غادي نقولو من 2002 أو من 2001 أو هاذي 40 عام.. كونوا عمليين، المشروع ديال القانون هو واجد وحنا خدامين فيه.

قلت بأن هدفنا في سنة 2003 هو باش نوجدو المشروع ديال القانون الجديد تمكنا من ذلك الشيء كنعرفوه جميعا.

ثانيا المشروع ديال قانون المعادن الآن في دراسة على الصعيد الحكومي وقلنا هدفنا في سنة 2004 غادي نعمل جميع باش غادي يوصل إلى المجلس الموقر، نكونوا واضحين في هذه الأمور هاذ الشيء اللي كان نقولو وباقي غادي نكرروه في المستقبل. ماغاديش نتراجع عليه. هدفنا هو هذا. وشكرا.

طلانغيا في التنمية الاقتصادية والاجتماع ببلادنا، وكل  
يقال ما كاينش.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد الوزير. إذن الأمور والجواب ديال السيد  
الوزير واضح لا يحتاج إلى تعقيب.

#### المستشار السيد لحسن بيجديكن:

لا، غادي نعقب لأن بعض المستشارين مازال ما  
قتنعم الجواب ديال وزير الصيد. لهذا السيد الوزير  
بغيناك توضح أن هذه الباخرة دخلت مع الباخرة ديال  
"الشريف الإدريسي" أو بقات في البحر كتصيد. رأس  
الجمعية المهنية ديال أعالي البحار هي التي اختارتها أو  
الوزارة؟ وشكرا.

#### السيد رئيس الجلسة:

تفضلوا السيد الوزير.

#### السيد وزير الصيد البحري:

واه، يظهر لي قلت بأن الوزارة لم تختار أي شيء بل  
أعطت الموافقة المبدئية والمهنيون هما اللي اختاروا  
الباخرات وكاين المحضر اللي بغى يقراه يجي مرحبا  
بيه، هذا من جهة ومن جهة أخرى خرجت في نفس  
اليوم في نفس الساعة ودخلت في نفس اليوم وفي نفس  
الساعة وعلى متنها تسعة من الملاحظين ديال وزارة  
الصيد البحري. إذن التهريج ما عندنا ما نديرو بيه.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد الوزير. ننقل إلى القطاع الموالي لوزارة  
التجارة والخارجية والسؤال حول استراتيجية الحكومة  
حول خلق مناطق حرة للمستشارين المحترم المعطي  
بنقدور، أحمد حاجي، الأمين الدراق وعبد الله الغوتي.  
تفضل السي حاجي.

#### المستشار السيد أحمد حاجي:

شكرا السيد الرئيس.

السادة الوزراء المحترمين،

إخواني المستشارين المحترمين،

اتسمت مؤخرا السياسة الاقتصادية الدولية بالتكتلات  
الاقتصادية تجاوبا مع التطورات والتحولات الاقتصادية  
الظرفية العالمية كقربي تطبيق اتفاقية الكات وظهور  
تباشير العولمة مما يفسر بشكل واضح التسابق نحو  
خلق نوع من التكتلات والاتفاقيات إقليميا وجهويا على  
اعتبارها متنفسا اقتصاديا درء الدول الصناعية، وهو ما  
جعل باقي الدول المدعوة لخلق نسيج اقتصادي مندمج  
إقليميا وجهويا لمواجهة التحديات المفروضة على  
اقتصادنا. لذا أكد صاحب الجلالة محمد السادس نصره

من معنى. وفي الحقيقة أشكر واحد الجريدة وطنية وهي  
جريدة L'opinion البارح دارت واحد التحليل  
موضوعي وعقلاني وأعطت جميع المعطيات لهذا  
المشكل المصطنع.

ما هي الحقيقة؟ الحقيقة هو أن الصيادين في أعالي  
البحار طلبوا مني منذ عدة شهور أن ترافق باخرتان من  
هذا القطاع باخرة البحث العلمي "الشريف الإدريسي"  
اللي هي ملك المعهد الوطني للبحث العلمي في أعالي  
البحار وهذا شأن عاد، سبق للوزارات السابقة أن  
رخصت أو أعطت هذه الرخصة.

أنا في الحقيقة في الأول رفضت لأن كندير الفرق بين  
البحث العلمي والباخرة للاصطياد، ولكن في النهاية  
أعطيت الموافقة ديالي لأن هذا شيء جاري به العمل  
وطنيا ودوليا.

وثانيا اتفق الحرفيون في اجتماع بالمعهد العلمي  
بالدار البيضاء، والمحضر موجود، من أراد أن يطلع  
عليه فهو موجود، وأعطيت الموافقة ديالي المبدئية  
وانفقوا على أن تخرج باخرتان مع الباخرة "الشريف  
الإدريسي" ولكن لم أعين فلان ولا وفلان.. كل ما قيل  
هو كذب بعض الصحف الوطنية هي اللي بعناوين  
بارزة، السيد الوزير يرخص للصيد في الراحة  
البيولوجية، هذا عار يقال هذا الشيء هذا.

إذن انفقوا باش يخرجوا جوج البواخر ما عرفتش  
شكون هما. والتقرير أو المحضر موجود الباخرة  
الأولى هي ديال "الخليفة"، والثانية أخرى كانت غادي  
تخرج ولكن في آخر المطاف قالت بأن المصاريف  
كثيرة ما غاديش تخرج وما خرجتش.

وهذا الكلام الفارغ يجب أن ننتهي منه لأن الشعب  
المغربي شعب ناضج وشعب ذكي وسوف لا تتمكن  
بعض الصحف أن تغير الحقيقة وتغير الرأي العام. إذن  
خرجت هذه السفينة في نفس اليوم، وفي نفس الساعة  
مع باخرة البحث العلمي وكانت على متنها تسعة من  
المسؤولين عن الوزارة.

لماذا اخترنا جوج باخرات؟ لأن الباخرة الأولى كانت  
تعطينا، تستعمل الكيفية الأسبانية، والثانية الكيفية  
الآسيوية، وتعطينا معلومات جد مهمة لتتعرف على  
الحقيقة فيما يتعلق بالمخزون بعد ثمانية شهور من  
الراحة البيولوجية. ويمكن نقول في آخر المطاف، السيد  
الرئيس، بأن الهدف الأساسي، كوزير للصيد البحري،  
هو عقلنة وعصرنة الوزارة حتى يمكنها أن تلعب دورا

باش تتسجم وباش تنظم إلى منطقة التبادل الحر اللي مع التوسطية وهذه الدول هي: أولا الجزائر، سوريا، لبنان، وفلسطين. وفي إطار اتفاقية التبادل الحر مع الدول العربية هناك عدة لجان وزارية لجان تقنية ولجان إدارية والهدف من هذه اللجان هو تحسين وتشجيع الدول العربية الأخرى للانضمام للاتفاقية الرباعية. وشكرا السيد الرئيس.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد الوزير، الكلمة للمستشار المحترم في إطار التعقيب.

#### المستشار السيد أحمد حاجي:

شكرا السيد الرئيس.

كذلك نشكر السيد الوزير على جوابه في التعقيب السيد الوزير عندي بعض الملاحظات هذه السياسة ديال الاتفاق ديال التبادل الحر مثلا مع الاتحاد الأوروبي ومع الولايات المتحدة شيء جميل، ولكن مع دول تركيا اللي هاذ الاتفاق معها واش ما كتشوفوش أنه غادي يكون عندو واحد الانعكاس على التجارة ديالنا؟ واش كاين شي حماية اللي غادي تحمي التجار ديالنا في هذا الجانب لأنه أصبحنا اليوم أننا أصبحنا سوق استهلاكي. الجانب ديال المنتج، واش راعيتو إلى هذا الجانب ديال الإنتاج مثلا هاذ الدول اللي درنا معها خصها واحد القدر ديال الاستثمار في بلادنا موازاة مع الصادرات ديال التجارة؟ وشكرا السيد الوزير.

#### السيد رئيس الجلسة:

تفضلوا السيد الوزير.

#### السيد وزير التجارة الخارجية:

السيد الرئيس،

السيد المستشار،

بغيت نذكر على أنه لما كان المغرب تيهيا الاتفاقية ديال التبادل ديال الشراكة مع الاتحاد الأوروبي كان نفس التخوف، فنفس التخوف كاين الآن في إطار اتفاقية التبادل الحر مع الولايات المتحدة ومع تركيا. اللي بغيت نقول السيد المستشار هو انه هذه الاتفاقية ديال التبادل الحر داخلية في إطار استراتيجية الحكومة لتنويع منافذ التجارة الخارجية. فاتفاقية التبادل الحر مع تركيا هي بدأت في الحقيقة منذ سنة 1998 وكانت عدة جولات ديال المفاوضات شاركت فيها القطاعات الحكومية بممثلين ديال جميع المهن، وكذلك فيما يخص الاتفاقية مع الولايات المتحدة، كما قام بتفسير ذلك الوزير المنتدب لدى وزير الشؤون الخارجية.

الله في خطابه في عمان على أهمية السوق العربي ودعا إلى خلق كتكتل اقتصادي عربي. وفي أكادير أكد هذا التوجه في تأسيس مناطق حرة مع بعض الدول العربية كمصر وتونس والأردن.

سؤالي السيد الوزير: ما هي النتائج التي ستحققها هذه الاتفاقيات وما هو التوجه من أجل جلب دول عربية تماشيا من إعلان أكادير؟ وشكرا السيد الوزير.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا للمستشار المحترم، لكم الكلمة السيد الوزير.

#### السيد مصطفى مشهورى وزير التجارة الخارجية:

شكرا السيد الرئيس.

بسم الله الرحمن الرحيم.

السادة المستشارين المحترمين،

في البداية أتقدم بالشكر للسادة المستشارين اللي طرحوا هذا السؤال، بغيت نذكر أنه فعلا المغرب أبرم عدة اتفاقيات ثنائية أو متعددة الأطراف بخلق مناطق للتبادل الحر مع عدد من الدول:

أولاً مع الاتحاد الأوروبي.

ثانياً مع الدول الإفريقية.

مع الدول الأمريكية ومع الدول العربية.

وفي نفس السياق تم إبرام اتفاقية التبادل للحر مع الدول العربية المتوسطة في إطار ما يسمى بمسلسل أكادير الذي تم الإمضاء عليه يوم 25 فبراير 2004، ومن أهم مقتضيات هذه الاتفاقية أذكر على سبيل المثال

للحصر - الإلغاء الكلي للرسوم الجمركية بين الدول الأعضاء مع بداية سنة 2005.

- ثانياً إزالة كافة القيود الجمركية.

- ثالثاً إعداد القواعد التي من شأنها تحديد القوائم للسلع المتبادلة بين الدول الأعضاء.

ومن أهداف هذه الاتفاقية كذلك:

- أولاً تطوير التجارة ما بين الدول الأعضاء.

- ثانياً الانسجام مع الجهود الإقليمية لدعم التعاون الأورو متوسطي في إطار مسلسل برشلونة ديال 1995.

- ثالثاً اندماج أكثر للدول الأعضاء مع الاتحاد الأوروبي من خلال اعتماد قواعد المنشأ.

- رابعاً وأخيراً تقوية فرص الشراكة بين المتعاملين الاقتصاديين.

وكل هذه المقتضيات وكل هذه الأهداف اللي هي حوافز من شأنها باش تشجع الدول العربية الأخرى

**السيد رئيس الجلسة:**

كلامكم موضوعي، وسيعرض على المكتب. قلت نظرا لوحدة مواضيع هذه الأسئلة أستاذكم بالاستماع إلى العروض المتعلقة بها وبعد ذلك يتولى السيد الوزير الإجابة عنها في آن واحد. إذن السؤال الأول آفة حوادث السير وما تحدثه من خسائر في الأرواح، للمستشارين المحترمين السادة المعطي بنقدور، حميد العكرو، أحمد الشرقاوي، الحبيب لعج.

**المستشار السيد المعطي بنقدور:**

بسم الله الرحمن الرحيم، والصلاة والسلام على أشرف المرسلين.

السيد الرئيس،

إخواني المستشارين المحترمين،

السادة الوزراء،

في الأسبوع الماضي كانت هناك حادثة خطيرة وقعت على الطريق السيار الرابط بين الدار البيضاء والرباط ذهب ضحيتها ثمانية عشرة فردا، وهو ما خلانا نوقف وقفة تأمل في الحرب الذي تعلنه الطرق على أرواح المغاربة حيث الإحصائيات بينت على أنه تسقط أربعة آلاف قتيل في السنة بمعدل عشرة قتلى في اليوم وخمسة عشرة معاقا. كما تخلف هناك مصاريح كثيرة. هاته الحوادث التي تقع في الطرق.

السيد الرئيس، السادة الوزراء، حان الوقت لنقف وأن نجلس متأملين في المشاكل والوسائل والأشياء التي تحدث هاته الحوادث المميتة.

بطبيعة الحال هناك عدة معيقات الطرق غير صالحة، المؤسسات التي تقوم بالفحص التقني، عدم احترام قانون السير، عدم إتمام البرنامج لبناء الطرق السيارة وعدم تطبيق القوانين الجزرية.

السؤال، السيد الوزير، هو هل من إصلاحات فعلية لقانون السير؟ وهل من إجراءات صارمة للحد من هاته الآفة القاتلة؟ وهل هناك تفكير جدي في وضع قوانين جزرية ومراقبة المراقبين حتى يمكن أن نحد من هاته الآفة التي تتسبب في قتل عشرات الأرواح كل يوم؟ شكرا السيد الرئيس.

**السيد رئيس الجلسة:**

شكرا للمستشار المحترم، ننقل إلى السؤال الموالي في نفس القطاع، ويتعلق بحرب الطرق، للمستشارين المحترمين السادة أحمد الكور، محمد العقاوي، ميلودي عفوت، محمد طريبش، محمد الديبوني، محمد هلال، محمد السلامي، سعيد التلاوي. تفضلوا السي السلامي.

ما خصناش يكون عندنا تخوف. هذا إختيار استراتيجي ديال المغرب في الاقتصاد ديالو، اقتصاد ليبرالي مفتوح على الدول الأخرى وأقول أنه اتفاقية التبادل الحر مع تركيا عندها إيجابيات على الاقتصاد المغربي بحيث أن المنتوجات المغربية يمكن ليها تستورد مباشرة بدون أية تكلفة جمركية ابتداء من دخول حيز التنفيذ هذه الاتفاقية مع تركيا. بالعكس فيما يخص الواردات من تركيا، فالواردات غادي تكون بواحد الصفة تدريجية بنسب ديال الانخفاض ديال الرسوم الجمركية على مدة عشر سنوات علما على أن تركيا قدمت الطلب ديالها للانضمام إلى الاتحاد الأوروبي، بغينا أو كرهننا يوما ما تركيا غادي تدخل للاتحاد الأوروبي وأنداك غادي نكونوا قمنا بالواجب في إطار المعاملات ديالنا مع هذه الدولة. شكرا السيد الرئيس.

**السيد رئيس الجلسة:**

شكرا السيد الوزير، إذن ننقل إلى الأسئلة الآنية الموجهة إلى وزير التجهيز والنقل وعددها ثمانية أسئلة، وهي مجموعة أسئلة تصب في موضوع واحد يتعلق بحوادث السير، ونظرا لوحدة هذه الأسئلة ندعوكم السادة المستشارين المحترمين أصحاب الأسئلة، تفضلوا السيد.....

**المستشار السيد أحمد أخميس:**

في إطار نقطة نظام، كان من المفروض السيد الرئيس، أنتم رئيس المجلس الآن، ما وقع ما كانش خص السكوت عنه، اليوم الإشكال اللي مطروح من يراقب من؟ وأش اليوم الحكومة هي التي تسيّر المجلس ولا المجلس هو اللي يراقب العمل الحكومي؟ اليوم البعض من أعضاء الحكومة باغيين يجعلوا المجلس على المقاس. آلة للتسجيل وآلة للتصويت. حنا كنرفض هذا التعامل، يعني هذا المنطلق ديال اللي شعلتي عليه البولة الحمراء، يجي يعطينا السؤال باش يتورد، وكاين بعض الوزراء اللي غاديين، حنا سجلنا هذه جوج الأسباب الغياب ديال مجموعة من الأعضاء ديال الحكومة والغياب ديالهم في اللجن. هذا التعامل مرفوض بالنسبة لينا ككونفدرالية.

إلى كان البعض تيقبل هاذ التعامل، حنا لا جوهر الديمقراطية هي أن المؤسسة التشريعية تراقب العمل الحكومي هذه المسألة لا بد ما تبحثوا فيها، سواء داخل المكتب ولى في ندوة الرؤساء.

الراجلين، مما يستدعي ثقافة طرقية هادفة، ويستوجب على الحكومة وخاصة وزارة التربية والشباب سن مناهج تعليمية تهتم تزويد الطفل والتلميذ والجامعي بتقافة طرقية هادفة تجعله يحترم قوانين السير والأسبقية.. ودائما في العنصر البشري إذ لا يعقل أن سائقي الحافلات والشاحنات تمنح لهم رخص السياقة في سن مبكرة جدا وهي 21 سنة، والجميع يعرف أن هذه المرحلة العمرية هي مرحلة الطيش الشبابي والمراهقة النفسية. لذا نقترح أن يرفع معدل سن منح الرخص.. بالنسبة لهؤلاء. أي حتى ينضج السائق ويقدّر المسؤولية حق قررها، كما أن تشديد المراقبة وحده لا يعتبر رادعا، أي أن التحسيس بمخاطر الحوادث هو الأسمى والأهم.

العنصر الثاني: لقد قطعت بلادنا أشواطا كبيرة في ميدان الطرق، إلا أننا لم نرق بعد إلى المبتغى والذي يهدف إلى القضاء على الطرق السوداء المميثة. لذا وجب التشريع في إنجاز الطرق السيارة.

لذا نسألكم السيد الوزير عما تتوون إصلاحه مثلا فيما يخص ترميم الجهاز المراقباتي البشري والمادي؟ فيما يخص المحطات الطرقية؟ وهذه النقطة لأن المحطات الطرقية هي بيت القصيد بالنسبة للحافلات، لو كانت هناك مراقبة صارمة ما وجدت حافلة واحدة فيها مشكل في الطريق. كذلك هل هناك اتصال مع شركات التأمين، وهي معنية لأن الكثير منها أصيب بالإفلاس أو تضررت كثيرا من كثرة ملفات حوادث السير؟ وهل من إقرار نظام صحي يمكن من التكفل ونقل المصابين إلى الهيئات الطبية الملائمة بغض النظر عن التقطيع الإداري وتدعيم كفاءة المكلفين بالإسعاف-الأولية في مكان الحادثة، وأثناء نقله إلى الهيئات الطبية والعمل على إحداث رقم موحد يمكن من ربط مختلف الأرقام الهاتفية الخاصة بطلب الإسعاف في رقم بالمركز الطبي المختص، وتأهيل الحظيرة الحالية لسيارة الإسعاف حتى تتمكن من وصولها في وقتها لإنقاذ ما يمكن إنقاذه وكذا العمل على وضع مخططات تواصلية خاصة بالسلامة الطرقية ومنبثقة عن توافق حول المصلحة العامة؟ وشكرا.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا للمستشار المحترم، نتمناو أنه نلتزم بالوقت باش يمكن كل واحد يأخذ الوقت أو الحصة المخصصة له. السؤال الموالي حول السلامة الطرقية للمستشارين المحترمين السادة: محمد بلحسان، علي سالم الشكاف،

#### المستشار السيد محمد السلامي:

بسم الله الرحمن الرحيم.

السيد الرئيس،

السيدان الوزيران،

زملاني المستشارين،

سوالي جد مختصر وهو كالتالي:

كما هو معلوم فإن حوادث السير أصبحت خطيرة بوطننا وتودي بأرواح العديد من المواطنين، ناهيك عن الخسائر التي تتكبدها خزينة الدولة.

ولذا نود السيد الوزير أن نساألكم عن الإجراءات والتدابير التي تتخذها الحكومة للحد من هذه المعضلة أو ما هو معروف في الأوساط الوطنية بحرب الطرق؟ وشكرا.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا للمستشار المحترم، ننتقل إلى السؤال الثالث كذلك يتعلق معنون بحرب الطرق للمستشارين المحترمين السادة محمد أبو الفراج، محمد الأنصاري، فوزي بنعلال، محمد بلحسن خير، محمد كريمين، عزيز الفيلاي، بنحيد الأمين، الطاهر الفيلاي، محمد العزري.

#### المستشار السيد محمد أبو الفراج:

شكرا السيد الرئيس.

السادة الوزراء،

إخواني المستشارين،

أختي المستشارة،

تعتبر السلامة الطرقية بالنسبة لكافة الشرائح المجتمعية بكل أطيافها من أهم الأولويات وأهم مشكل يقض مضجع كل المسؤولين عن قطاع النقل بكل تشعباته نظرا لما له من تأثير على العنصر البشري، إذ تحصد أفة الحوادث أكثر 3500 شخص أي بمعدل 10 في اليوم. وهذا يؤثر بشكل سلبي وخطير على المجتمع الغربي وعلى الاقتصاد الوطني نظرا لحجم الخسائر المادية والبشرية.

ولعل الحادثة الأخيرة التي وقعت بالطريق السيار البيضاء- الرباط والتي هزت شعور كل المغاربة فرضت علينا طرح السؤال التالي والذي سبق للفريق الاستقلالي أن طرحه قبل مدة لأنه يقدر الحجم الخطير الذي تخلفه هذه الحوادث، وفي نظرنا نحن في الفريق الاستقلالي نرى أن الحد من هذه الأفة يكمن في وضع اليد على موطن الداء الحقيقي والمبتدئ بالعنصر البشري، إذ أن العدد الكبير من الضحايا هم من

بغيت نقول على أنه في الواقع كإرادة حكومية باش حوادث السير على الأقل تنقل، كما كإرادة إرادة تاع المنتخبين، وتاع المواطنين باش ينددوا بهذه الحوادث اللي غالبا ما تتكون حوادث إجرامية، وتتقول إجرامية لأنه الإنسان تيقن واحد آخر بدون مبرر. فهذا اعتبره إجراما.

تراسنة القوانين موجودة، اللي هو تيمكن على أنه خص واحد التحسيس وواحد التحسيس كبير كما هو الحالة الآن اللي كنشوفو وهو كتكون تأسيس موسمي من فينة إلى أخرى مرة في السنة. هو في الواقع خصو يكون يومي كيف خص أي مستعمل للطرق على الدرجات، إما النارية، أو بيسكليتات أو الطموبيلات أو المارين الكل خصو يعرف الإشارات يعرف القوانين تاع السير واللي مؤسف وهو الأغلبية الساحقة من المواطنين تيجهلها بتاتا كيف؟ إلى كان واحد الإنسان تيجهل قانون السير، كيفاش يمكن له يحترموه؟ لأن فاقد الشيء لا يعطيه؟ وشكرا.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد رئيس الفريق السي المنصوري، السؤال السادس: فاجعة عين حرودة للمستشارين المحترمين السادة محمد الخضوري، محمد الهبتي، عبد السلام خيرات، محمد سعدون.

#### المستشار السيد محمد الهبتي:

بسم الله الرحمن الرحيم.

السيد الرئيس،

السيد الوزير،

السادة المستشارين،

في الحقيقة عدد القتلى ديال حوادث السير حسب الإحصائيات الرسمية وصلوا إلى 33670. هذا العدد وهذا الرقم مرعب. كذلك كلاحظو أنه هناك ارتفاع ديال الضحايا ديال حوادث السير 3.2%. كذلك هذا أمر مقلق.

بطبيعة الحال، حنا ما غديش نختلفوا في التشخيص اللي على لسان السادة المستشارين.

هناك وضعية الطرق، الحالة الميكانيكية ديال السيارات بالإضافة إلى العنصر البشري كذلك المسألة ديال رخصة السياقة ومدى مصداقيتها. نحن نعرف أن هذه الرخصة تراجع مصداقيتها وجيراننا الأسبان لا يعترفون بها وجاليتنا في أسبانيا تجد صعوبات لكي تمارس السياقة بهذه الرخصة. كذلك فيما يتعلق بالمراقبة الطرقية، الجميع يعرف كيف يتم هذه المراقبة

الحو المربوح، العربي سديد، غبراهيم السالي، محمد أيت مبارك، العربي المحرشي. تفضل السيد المستشار.

#### المستشار السيد العربي المحرشي:

شكرا السيد الرئيس.

السادة الوزراء،

السادة المستشارين،

...إضافة إلى كلفتها الكبيرة بالنسبة لاقتصادنا الوطني، هذه الحوادث اللي تتعدد وتتووع أسبابها ما بين السرعة المفرطة التي تعد من بين العوامل الأساسية المؤدية للحوادث، وضعف الإشارات الأفقية والعمودية، وعدم ضبطها بطريقة سليمة، وكذا الوضعية المتردية للشبكة الطرقية بالمغرب، وهو الأمر الذي يفرض ضرورة البحث عن الحلول والسبل اللازمة لتوسيع الشبكة الطرقية وإصلاحها من أجل ملاءمتها ومسايرتها للتطور الاقتصادي والاجتماعي.. ذلك فإبنا نرى ضرورة تبني استراتيجية شاملة وواضحة الأهداف تعد في إطارها كل الطاقات للنهوض بأوضاع الطرق ببلادنا، سواء منها الطرق السيارة أو الرئيسية أو المتواجدة بالمدار الحضري، أو تلك المتواجدة بالعالم القروي خاصة منها الجبلية..

وبهذه المناسبة نسالكم السيد الوزير ما هي التدابير التي اتخذتها وزارتك لضمان السلامة الطرقية؟ وما هو برنامج الوزارة بخصوص إصلاح الشبكة الطرقية وصيانتها ومراقبة الحالة الميكانيكية لوسائل النقل خصوصا الشاحنات والحافلات المستعملة لنقل الأشخاص والبضائع؟ وتشديد المراقبة على تجاوز السرعة؟ وإبراز خطوط متعلقة بفصل الطريق والإشارات المتعلقة بالسير بصفة عامة داخل المدار الحضري وخارجه؟ والحملات الوطنية للتوعية والوقاية من حوادث السير؟ وشكرا.

#### السيد رئيس الجلسة:

ننتقل الآن إلى السؤال الخامس حول حوادث السير للمستشارين المحترمين السادة: محمد المنصوري، حسن أبو العز، عبد الحميد البوجادي، الهاشمي السموني، بنطالب الحبيب، أحمد الإدريسي، أحمد السنيتي، أحمد صالح أقميزة.

#### المستشار السيد محمد المنصوري:

شكرا السيد الرئيس.

قلت على أنه زميلي السموني الهاشمي اللي كان هو مفروض باش يطرح هاذ السؤال لكن لظروف طارئة كان مجبرا على أنه غادي يخرج. سأنوب عنه.

المغرب غادي نجي غادي ندفن راسي هادي كائنة، أوروبا كلها اللي عرفا المغرب، ولهذا خصنا بالمعقول نهضروا عليه. C est un sujet tabou ولكن أن الحال، من جميع الجوانب الاقتصادية، والاجتماعية والإنسانية والسيرة ديال المجتمع، الراجل الضوء الأخضر وهما دايزين وهاذو راهم قاريين، شبان وباعيين الديمقراطية، وشكرا.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا للمستشار المحترم، السؤال الآتي الأخير: الارتفاع المأساوي لحوادث السير، للمستشارين المحترمين السادة: محمد الجوهري، حميد المونز، سيدي المختار الجماني، محمد المنتصر، صوالحي بوزكري، علي أساكتي، محمد الدواحي، محمد شنيئة إدريس، مبارك السباعي، علي آيت المونز، نور الزين عبد القادر. تفضل السيد الرئيس.

#### المستشار السيد صوالحي بوزكري:

شكرا السيد الرئيس.

السادة الوزراء،

السادة المستشارين،

السيد رئيس، أنا بدوري ماغاديش نكرر اللي سبقوني إليه السادة المستشارين اللي تناولوا هذا الموضوع من قبل. كما تلاحظ السيد الوزير أن هذا الموضوع استأثر بانشغال وباهتمام المجلس كامل قاطبة، وفعلا من ثم جاء عدة تسميات: آفة، حرب الطرق، نقط سوداء.. إلى غير ذلك. هذه فعلا آفة مستديمة مع الأسف مفروضة على المغرب من طرف أبناء المغرب، السباب كائن اللي غاص في تعددها والحكومة أعتقد بخبرائها وتقنياتها ملمة بالمسببات لهذه الظاهرة المؤسفة القائلة المميطة.

حنا واعي السيد الوزير بالجهود اللي كتقوم بها السلطات العمومية، المحاولات آخرها وضعت هذه اللجنة تحت إشراف السيد الوزير الأول وكيفما تيقولوا، السيد الوزير، "الأمر بخواتمها" نحن نعتقد أن الترسانة ديال الإجراءات اللي قامت بها الحكومة والتي كتقوم بها، الاستراتيجية ديال الحكومة، الخطة ديال الحكومة في هذا المجال.. يعني المؤشرات في أحسن الأحوال نفسها، إن لم تعرف تصاعدا. معنى ذلك السيد الوزير أننا نسأل ونسأل أنفسنا هل من مخرج أو من محاولة مخرج للتقليص من هذه الآفة؟

هناك استئناس بما يجري في الدول المجاورة والدول التي نعرفها جيدا. من طبيعة الحال كما قلت الأسباب

ومدى فعاليتها للحد من المخالفات الكثيرة وأبرز هذه المخالفات ما حدث مؤخرا: الحادثة المروعة بالطريق السيار.

إن قلت لا نختلف في التشخيص، المشكل هو مشكل حقيقي يطوق ضمائرنا لأن السؤال الكبير والعريض المطروح هو ما قيمة الإنسان وما قيمة الحياة؟ وبالتالي السؤال اللي كنتوجه به إلى السيد الوزير هو ألم يحل الوقت للقيام بعمليات تقييم حقيقية وشاملة للأساليب والإجراءات المعتمدة لحد الآن والتي تكشف الوقائع عدم نجاعتها؟

نحن بحاجة إلى مخطط استعجالي لإيقاف النزيف وفي حاجة إلى مخطط استراتيجي من شأنه أن يحد من هذه الظاهرة، وبالتالي نقول للسيد الوزير لا بد من إعادة النظر جذريا في التعاطي مع هذه الظاهرة. وشكرا.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا للسيد المستشار المحترم، ننقل إلى السؤال الآتي ما قبل الأخير، موجه إلى وزير النقل، حول حرب الطرق التي يعرفها المغرب، للمستشارين المحترمين السادة: بلحاج الدرهمي، حسن قيشوحي، حسن أوتغلياست، عمر المكدر، يونس العراقي، عبد المجيد العزوي.

#### المستشار السيد بلحاج الدرهمي:

هذا موضوع أصبح الآن يعني عادي. لى الحكومة ولا المنتخبين تيكلموا عليه ولا الجمعيات ولا القوانين يعني خص واحد الوقفة باش يتخذ في هذا الميدان هذا واحد السياسة جد جريئة، وإلا ما غاديش يكون حتى شي إفادة، ولو أن الحكومة جابت الكيفية باش تاخذ رخصة السياقة ولكن شي حاجة اللي خاصة، أولا المواطن بيده التلث ديالو الضوء الأخضر تيدوزوا، الضوء الأخضر والمواطنيين تيدوزوا. هذا هو المشكل، لا، نحطوا الموضوع الإخوان بالمعقول، الراجل يشوف واحد الكار، كيربح 3000 درهم. تيدي غادي ب 140 في الساعة في الطريق من تيشدوه تيكول ليهم أولادي غادي يبقوا بالجوع، مول الكار تيدخل. الناس تيقولوا هذه حالة اجتماعية ما عندنا ما نديرو ليه. كائن شي حاجة اللي هي كلنا مسؤولين عليها. الحكومة المسؤولين، رجال الدرك، البوليس، القضاة، هذه حالة خصنا بالمعقول نهضرو عليها، هذا سرطان اللي ما بغيناش نداووه بالمعقول، تتكولوا مسكين أش غادي تدير، هذا مريض... لهذا خصنا نوقفو لأن شوها حتى في أوروبا، السواح ولاوا تيقولوا لا، لا ما نجيش إلى

والشمولية في معالجة ملف السلامة الطرقية عوض المقاربة القطاعية والظرافية التي كانت معتمدة. وتهدف هاته الإستراتيجية إلى تعبئة كافة الموارد البشرية والمادية المتاحة قصد إعطاء قفزة نوعية في مجال الحد من حوادث السير. وعلى هذا الأساس تبنت هاته الاستراتيجية رؤية واضحة وطموحة تتلخص في جعل السلامة الطرقية أولوية وطنية لتخفيض ملموس ومستمر من ضحايا حوادث السير وسعيا للوصول إلى الرؤية التي تم تحديدها ثم وضع هدفين يتلخصان فيما يلي:

أولاً: تغيير المنحى التصاعدي لحوادث السير في اتجاه الانخفاض بعد ثلاث سنوات من الشروع في تطبيق الاستراتيجية.

ثم ثانياً: تثبيت وتيرة الانخفاض بطريقة ملموسة لعدد قتلى حوادث السير والمصابين بجروح بليغة فيما يتعلق بالمعدل السنوي.

وبناء على المبادئ والأهداف السالفة الذكر تم إخراج خطة مندمجة إستراتيجية للسلامة الطرقية تمتد على ثلاث سنوات منبثقة وقائمة على الاستراتيجية الوطنية إذ أن هناك إستراتيجية وطنية لعشر سنوات، ثم المصادقة عليها. سأتكلم عليها فيما بعد وهناك خطة عملية لثلاث سنوات انبثقت واستندت على هذه الاستراتيجية الوطنية وحددت تدخل جميع الأطراف المعنية. ولقد تمت المصادقة على الاستراتيجية الوطنية للخطة السالفة الذكر من طرف اللجنة الوطنية للسلامة الطرقية في اجتماع المنعقد بتاريخ 3 نوفمبر 2003، تحت رئاسة السيد الوزير الأول وترتكز الخطوط العريضة للخطة الاستراتيجية المندمجة للسلامة الطرقية على المحاور التالية:

إذن هناك سبعة محاور كانت لي الفرصة سابقاً أن أتكلّم عليها، ولكن لم تتح لي الفرصة لأخّل في بعض التفاصيل. هناك سبعة محاور تهم الخطة التي تقوم بها الحكومة لمحاربة حوادث السير.

المحور الأول: التنسيق وتبدير ملف السلامة الطرقية على مستوى حكومي وذلك من خلال إحداث لجنة وزارية للسلامة الطرقية تحت رئاسة السيد الوزير الأول، ولجنة دائمة للمتابعة تحت رئاسة وزير التجهيز والنقل، ولجان جهوية، فرئاسة التداولات وهكذا.. ثم المصادقة على المرسوم المحدث لهاته اللجن من طرف مجلس حكومي بتاريخ فاتح أبريل 2004. هذا المرسوم يعطي للحكومة جهازاً جديداً وهو جهاز تنفيذي لتحديد

كثيرة وأظن أن على رأسها مسألة السلوك ومسألة التربية ومسألة الوعي أما حالة الطرق، هذا اللي غادي في الطريق أنا نتعرفها الطريق فيها أربعة أمثارات إذن خصني ناخذ بعين الاعتبار الحالة ديال السيارة ديالي، أنا واعيها راها مسالية. خصني ناخذ بعين الاعتبار هذه الحالة.. إذن المسألة عميقة وتتجى الأمور ديال المراقبة ما غاديش يعني أتتاول هذا الموضوع ولكن ربما غادي نسبق الأحداث شيئاً ما وهاذ الاستراتيجية اللي قامت بها السلطات العمومية وما أعطاتش واش ما كتفكروش في خصوصية هذه المراقبة؟ خصوصية هذه المراقبة تفويتها للخواص ربما النتائج تكون أحسن من أنه عملنا جميع المحاولات وعلى أي هذه مجرد خاطرة. شكراً السيد الرئيس.

### السيد رئيس الجلسة:

شكراً السيد المستشار المحترم، لكم الكلمة السيد الوزير، وزير التجهيز والنقل.

### السيد كريم غلاب وزير التجهيز والنقل:

بسم الله الرحمن الرحيم، والصلاة والسلام على أشرف المرسلين.

السيد الرئيس،

السيد الوزير،

السادة المستشارين المحترمين،

أولاً أريد أن أشكركم على طرح هذا السؤال في هذه الظروف وبهذه الطريقة لإعطاني فرصة واتساع من الوقت لدراسة هذه الإشكالية الوطنية، ألا وهي إشكالية محاربة حوادث السير. فأود في البداية أن أتقدم باسم حكومة صاحب الجلالة بأحر التعازي إلى أسرة ضحايا حادثة السير المفجعة التي وقعت يوم الثلاثاء الماضي بالطريق السيار الرابط بين مدينتي الدار البيضاء والرباط على مستوى عين حرودة والتي خلقت مع كامل الأسف 18 قتيل و45 جريح.

وجواباً على الأسئلة التي تسمت بهد مختلف الفرق البرلمانية حول هذه الحادثة بالذات أو حول السياسة الحكومية في التصدي لآفات حوادث السير بشكل عام يشرفني أن أحيط مجلسكم الموقر بالمعطيات التالية:

أولاً في ما يتعلق بإستراتيجية الحكومة لإيقاف النزيف المتزايد الذي تخلفه حوادث السير ببلادنا والتدابير والإجراءات التي تقوم بها للحد من هذه الحرب الطرقية، أود أن أشير إلى أن الحكومة قد أعدت إستراتيجية وطنية مندمجة ومتكاملة في مجال السلامة الطرقية تتبنى منظوراً جديداً يتوخى الاندماج

الحكومة على مشروع مرسومين يتم بموجبها إجبار تجهيز عربة نقل المسافرين والبضائع بتجهيزات إضافية للسلامة تهم الوزن الثقيل ويتعلق الأمر بجهاز محدد للسرعة وجهاز الحصر الكهربائي وجهاز انحصار العجلات يعني الفرامل من نوع ABS وعجلات من نوع TUBELESS وكذا ضرورة استعمال حزام السلامة فيما يتعلق بالعربات الأحادية بالمقاعد الأمامية والخلفية خارج المدارات الحضرية وبالمقاعد الأمامية داخل المجال الحضري.

هذي المراسيم تمت المصادقة عليها في مجلس الحكومة ومن شأنها أن تعزز وسائل السلامة الطرقية في مجال التجهيزات للسلامة الطرقية التي تهم الوزن الثقيل ولى في السيارات العادية.

المحور الثالث: تفعيل آلية المراقبة الطرقية وتحديث التجهيزات والوسائل للتنفيذ المستعملة في هذا المجال. قامت وزارة التجهيز والنقل بإعداد مخطط وطني للمراقبة الطرقية بمساهمة أطر الدرك الملكي والأمن الوطني وقد تم عرض الخطوط العريضة لهذا المخطط والمصادقة عليه خلال الاجتماع الأول للجنة الدائمة للسلامة الطرقية المنعقد بتاريخ 5 أبريل 2004.

هذا إلى كان شي محور مهم هو المحور ديال المراقبة وهناك خطة عملية يعني لأول مرة برنامج ديال المراقبة تمت بناؤه بتشاور مع رجال الدرك الملكي وتم تحديد والمصادقة على خطة عمل خاصة ببرنامج المراقبة.

وفي إطار هذا المخطط تقرر أن تناط مهمة المراقبة كل في نطاق اختصاصه إلى أعوان المراقبة التابعين للدرك الملكي والأمن الوطني ووزارة التجهيز والنقل، وان تشمل أساسا المخالفات الرئيسية التي تؤدي إلى حوادث سير جسمانية خطيرة كالسرعة ومراقبة الحمولة والحالات الميكانيكية للسيارات والعربات والشاحنات.

وهكذا سيتم التركيز على مراقبة السرعة خارج المدارات الحضرية على المقاطع الطرقية التي تعرف كثافة كبيرة في حوادث السير الخطيرة والتي تم حصرها في 1200 كلم وذلك على المدارات المستقيمة التي تشجع على الإفراط في السرعة.

هناك لأول مرة نوع من عقلنة وترشيد عمل المراقبة، ثم استعمال بعض الإحصائيات الموجودة في وزارة التجهيز والنقل للتعرف على المقاطع الطرقية التي تعرف كثافة من حوادث جسمانية، وبالتالي انقضاء

برامج السلامة الطرقية ولتتبع تنفيذها لم يكن هناك سابقا جهاز تنفيذي خاص لتحديد مساطر مراقبة حوادث السير وتتبع تنفيذها.

هذا المرسوم على ثلاث مستويات:

- المستوى الأول هو مستوى الوزير الأول وجميع الأطراف المعنية في الحكومة بمحاربة حوادث السير.

- لجنة دائمة يترأسها وزير النقل وتتبع يعني العمليات والمساطر.

- ولجان جهوية تقوم بتنفيذ هذه البرامج.

ومن شأن هاته الهيكلية الجديدة لتدبير السلامة الطرقية على المستوى الوطني والجهوي أن ترقى لمستوى الترشيح لوسائل وأساليب التدخل وضمان التتبع الفعال والدقيق لمختلف البرامج المعتمدة في هذا المجال.

كما أن إحداث اللجان الجهوية للسلامة الطرقية يكرس إرادة الحكومة في إعطاء البعد المحلي على طريق تنفيذ السياسة الحكومية في مجال السلامة الطرقية انسجاما مع التوجيهات التي تملئها المعطيات الجهوية واللامركزية، وضرورة العمل في إطار من التنسيق المحكم بعد مختلف المتدخلين الجهويين في هذا الباب. وقد عهد إلى هذه اللجان الجهوية الاطلاع بدور أساسي لتنفيذ السياسة الحكومية للحد من حوادث السير على الصعيد الجهوي والإقليمي. وذلك عبر القيام بإعداد وتنفيذ الخطة الإستراتيجية على الصعيد المحلي أي إعداد خطة جهوية وتتبع عملها بمؤشرات وإصدار تقارير لتقييم العمل الذي تقوم به هذه اللجان تحت رئاسة السادة الولاة. وقد تم في هذا الإطار إعطاء انطلاقا الأعمال للجنة الجهوية للسلامة الطرقية لجهة الدار البيضاء بتاريخ 12 أبريل 2004 على أن يلي ذلك إحداث باقي اللجان الجهوية الأخرى خلال شهر يونيو.

هذا المحور الأول وهو جد مهم لأنه يعطي للحكومة جهازا تنفيذيا وتنظيم إشكالية متابعة السلامة الطرقية لمواجهة جميع الصعوبات التي تكلمتم عليها، السادة المستشارين.

المحور الثاني: تحيين وتطوير التشريعات والقوانين المعمول بها في مجال السلامة الطرقية لاسيما منها قانون السير والجولان بجعلها مواكبة للتطورات التي عرفتها بلادنا ولتتمكين مصالح المراقبة الطرقية من الأدوات القانونية التي تسمح لهم بالقيام بعملية المراقبة والزجر بالشكل الفوري والفعال.

ومن بين التدابير المتخذة على مستوى النصوص التنظيمية في انتظار القانون الجديد، صادق مجلس

مليل مؤخرا سيصبح إجباريا المرور لقياس حمولة جميع الشاحنات التي تمر عن هذا المقطع الذي يعرف كثافة مهمة بين شمال وجنوب المملكة.

المحور الرابع: تطوير تكوين السائقين والعمل على تخليق هذا القطاع من خلال تحديث الأساليب المعتمدة في هذا الميدان واعتماد مكننة الامتحانات النظرية للحصول على رخصة السياقة ابتداء من 9 فبراير 2004، إعادة النظر فيما يخص الامتحانات التطبيقية لملاءمتها مع الحالة الواقعية للسير على الطرقات كإزالة المقود الثاني وقيادة داخل المدينة وعلى الطريق السيار لاجتياز رخصة السياقة.

المحور الخامس: مواصلة تطوير وتطبيق برامج التجانس وتدعيم التجهيزات الأساسية الطرقية ومعالجة النقط السوداء من خلال الصيانات المنتظمة للمنشآت الطرقية وتجهيزها بعلامة التشوير الأفقية والعمودية.

المحور السادس: إعداد وزارة الصحة لبرنامج عملي خاص لتحسين مصالح الإسعاف والمستعجلات يهتم الكفاءات البشرية والمادية لتمكين الفاعلين من التدخل السريع والفعال عند وقوع حوادث السير، مع ضرورة توفير الإسعاف لضحايا حوادث السير بغض النظر على التقسيم الإداري مع تجميع أرقام النجدة في رقم واحد.

المحور السابع والأخير: تدشين قطيعة فعلية مع المقاربة السابقة في مجال التحسيس تتمثل في الانخراط الكامل في الخطة الوطنية للسلامة الطرقية ومواكبتها بمخطط تواصل شمولي يترجم السياسة المعتمدة من طرف الحكومة في مجال محاربة حوادث السير. وبذلك تقوم اللجنة الوطنية للوقاية من حوادث السير بإعداد وصلات إعلامية وبرامج عمليات تحسيسية قصد إخبار الرأي العام وحثه على تغيير سلوكه وفي هذا الإطار أعطيت الانطلاقة لعمليتين اثنتين:

الأولى خاصة باستعمال حزام السلامة والثانية خاصة بمحاربة استعمال السرعة المفرطة. كما سيتم خلال الشهر المقبل إعطاء الانطلاقة لعملية تحسيسية إعلامية ميدانية موجهة للراجلين ومستعملي الدراجات العادية والنارية. في هذا الباب أريد فقط أن أشير إلى أنه لن نستعمل فقط وسائل الإعلام الكلاسيكية كالإذاعة وشاشة التلفزة، غادي تكون وسائل إعلام كذلك جديدة أو تقليدية ميدانية، في المكان، يعني لمواجهة هذه الأفات.

وبخصوص الحادثة المروعة التي وقعت على الطريق السيار يوم الثلاثاء 4 ماي الجاري، أود أن

1200 كلم التي تشكل.. أي على 35 كلم من الطرق حتى يتم التركيز ديال وسائل المراقبة على هذه الطرقات بنوع من العقلنة والترشيد بوسائل المراقبة.

أما فيما يتعلق بمراقبة الزيادة في الحمولة فقد تم تبني رؤية جديدة قائمة على مبدأ اعتراض الشاحنة انطلاقا من أماكن شحن البضاعة. وعلاقة بمراقبة الحالة الميكانيكية للسيارات سيتم العمل على تأهيل مراكز الفحص التقني بتثديد عملية المراقبة على هذه المراكز. ومن جهة أخرى سيتم تدعيم مراقبة وسائل النقل العمومي للمسافرين داخل المحطات الطرقية وخارجها على المحاور الطرقية الرئيسية وإحداث مراكز النقط الحدودية لمراقبة عمليات النقل الدولي.

أما بالنسبة للمراقبة داخل المجال الحضري سيكون على اللجن الجهوية للسلامة الطرقية تدعيم المخطط الوطني للمراقبة بإجراءات ذات طابع جهوي وذلك بالتنسيق مع مصالح الأمن الوطني على الصعيد المحلي.

وفي إطار تزويد مصالح المراقبة بالمعدات اللازمة تم العمل على اقتناء 159 ردار لمراقبة السرعة ثم تسليمها إلى المصالح المعنية التابعة للدرك الملكي والأمن الوطني وتوزيع على الشكل التالي:

- سبعة أجهزة ردار تتوفر على نظامي النقاط الصورة أو الصور أي جهاز تصوير وآلة التصوير ومعالجة معلوماتية للمعطيات.

- 32 جهاز ردار على متن السيارات النفعية يمكن تزويدها بنظامين للنقاط الصور ومعالجة معلوماتية للمعطيات. هذه الردارات الجديدة عندها امتيازات مهمة.

الأولى هو جهاز الصورة أو آلة التصوير اللي كتعطي واحد الحجة واضحة شفافة ديال المخالفات يعني الإفراط في السرعة. ونقطة ثانية هناك نوع من المعطيات الرقمية موجودة يتم معالجتها وبعد الفترة التي يمر منها أو المراقبة عطي إحصائيات واضحة على جميع السيارات وعددها، يعني تعدى السرعة أو أقصى مستوى من السرعة.

هذه الأجهزة يعني لها هذه الامتيازات المهمة.

وكذلك هناك 120 جهاز ردار من النوع المحمول تمكن من مراقبة السرعة عن قرب كما عن بعد بدقة عالية.

كما تم اقتناء ست وحدات ديناميكية لقياس الحمولة ومحطة متنقلة للفحص التقني للسيارات... هناك كذلك محطة ثابتة أعطيت انطلاقة الأشغال بها في منطقة تيط

أولا إغلاق المركز الذي سلم شهادة الفحص التقني للحافلة المتورطة وذلك لمدة سنة. ثانيا سحب شهادة الكفاءات المهنية لعون الفحص التقني.

ثالثا: توقيف رخصة السياقة إلى حين التوصل إلى حكم نهائي.

رابعا: تقديم مفتشي النقل العمومي للمسافرين أمام المجلس التأديبي.

خامسا منع الحافلة المتورطة في هذه الحادثة.

سادسا: إخضاع حظيرة شركة "سريع تساوت" المتورطة في هذه الحادثة إلى فحص تقني معمق لجميع شاحناتها وحافلاتها.

إحالة الملف سابعا على أنظار لجنة النقل قصد توقيف الرخصة إلى حين صدور حكم نهائي. وأشكركم على حسن انتباهكم والسلام عليكم.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد الوزير، إذن سننتقل الآن إلى التعقيبات.

المستشار السيد المعطي بنقدور:

شكرا السيد الرئيس.

نشكر السيد الوزير على العرض القيم الشافي والذي ختمه بالقرارات التي اتخذتها الوزارة والتي كانت مستجيبة لكثير من الأسئلة أعتقد للسادة المستشارين الذين سيأتون من بعدي ولكن بقي لي واحد السؤال ننتظر السيد الوزير باش يجاوب عليه قال بأن البنية التحتية تتسبب في الحوادث بين 2 و3% وقال أن العامل البشري بين 84 و89%.. كنا ننتظر باش يقول لنا الطرق السيارة في الفلسفة الجديدة لاستعمال المواصلات لم تقع من خلال هذي 4000 حادثة النسبة المنوية التي تقع في الطرق السيارة وفي الطرق العادية حتى يمكن أن نقول أن هناك نقط سوداء باعتراف الكل تتسبب في حوادث كثيرة ولم تعالج وسبق أن وضعنا فيها أسئلة، فريقي وضع أسئلة كثيرة فيها يتعلق بالنقط السوداء.

السيد الوزير قال على أن الشاحنة خرجت من مراكش الساعة الثالثة وصلت إلى عين حرودة، مرت بكثير من الردرات وبكثير من المراقبة ولم تراقب، وزيادة 11 واحد يعني كابين هناك واحد النوع ديال الاستهتار. هاذ الاستهتار أشنو السبب ديالو؟ هو عدم الزجر تطبيق الزجر.

قال السيد الوزير على أنه هناك على المستوى اللجنة استراتيجية أو اللجن الجهوية للسلامة الطرقية والخطة الاستعجالية، قال هناك تطوير التشريعات هل هناك من

أخبر المجلس الموقر بأنه بمجرد وقوع هذه الحادثة تم إيفاد لجنة تقنية إلى مكان وقوع الحادثة حيث أعدت بعد البحث والتقصي تقريرا مفصلا حول أسباب هذه الحادثة يمكن إجمالها فيما يلي:

عدم استعمال الحافلة للمحطة الطرقية عند انطلاقها من مراكش وعبورها لسطات والدار البيضاء وكنكم تعلمون دور المحطة الطرقية في المراقبة.

عدم احترام السائق للوقت المرخص لاستغلال الخط حيث غادر مدينة مراكش حوالي الساعة الثالثة صباحا عوض الثامنة وثلاثين دقيقة.

الزيادة ب 11 مسافر عن عدد الركاب المرخصين قانونيا.

إضافة إلى ذلك السرعة المفرطة التي كانت تسير بها هذه الحافلة كما أكد كذلك جل الركاب الناجين.

كذلك عدم صلاحية العجلات الخلفية للحافلة.

وأخيرا عدم صلاحية جهاز مراقبة السرعة وأوقات الراحة والسياقة.

ويتضح من خلال من هذه الخلاصة بأن سبب الحادثة راجع بالأساس إلى عامل العنصر البشري، وليس الطريق أو محيطها كما أكدت ذلك جل الدراسات المنجزة التي تفيد أنه العنصر البشري مسؤول بصفة عامة عن حوادث السير بنسبة تتراوح بين 84% و89% في حين يمثل عامل البنية التحتية والبيئة العامة ما بين 2 إلى 3%. وتعتبر حادثة 4 ماي تجسيدا صارخا لانعدام الوعي والضمير من طرف السائق الذي كان يسوق الحافلة حيث أن تصرفات غير مسؤولة من هذا القبيل لا يمكن تصنيفها ضمن الحالة العادية أو الغير إرادية لحوادث السير. بل يجب اعتبارها جنائيات تخضع لأحكام عامة للقانون الجنائي، وإخضاع مرتكبيها لأقصى أنواع العقوبات المعمول بها في هذا الإطار. وهكذا فقد تمت إحالة الملف على قاضي التحقيق للقيام بالإجراءات الضرورية في إطار المسطرة الجنائية، وهي سابقة وطنية فيما يخص البث في جرائم حوادث السير عادة لا تمر هذه الملفات أمام قاضي التحقيق بل تمر مباشرة من وكيل الملك إلى القاضي الذي يبت في هذه العملية، بل في هذه الحادثة سيتم تحقيق قضائي وتم إحالة الملف إلى قاضي التحقيق وفي انتظار نتائج المتابعة القضائية ستتخذ الوزارة عقوبات إدارية تتلخص فيما يلي:

غادي تتوزوه في المجلس التأديبي... هناك هو اللي خصو يمشي للحبس وغادي نكولك علاش؟ هاذوا من ضمن الوثائق اللي تواكبوا حافلات السفر. نقل ورقة التحميل، أولا ما كاينش شي حافلة كتدلي بالحقيقية بما يسمى داخل الشركات la gestion du noir la gestion du réel et الحقيقي كتعطي لمول الشركة وديال الطريق اللي كتعطي للدرك كاينة واحدة أخرى، دائما كلهم عندهم جوج، ما عندهم وحدة. ثم ذاك تاكيغراف اللي كيراقب السرعة كيتعلمو الفحص. اشكون اللي كيدير لو الفحص؟ وزارة الصناعة. ها الكارط الكريز ديالو باش كيدارلو، ها الكونترول ها l'agent اللي ديرلو الكونترول هذا حتى هو ما خصوش يتحال للمجلس التأديبي خصو يمشي للعدالة لأنه حتى هو كيساهم في الجريمة لأنه لما كيمشي يكونطولي عنده أش كيديرها هم.

لما كيكونطولي واكيدوزوا عندها التقنيين كيبدلوا ليهم الأسنان les pignons وتيعاودوا يبلو مبيهم، من تيمشيوا عندو باش يراتبوا كيقاوا البلومب مبدل وما تيدويوش تيسكت وراك عارف علاش تيسكت.

ثم هذي الشهادة ديال وزارة الأشغال العمومية إلى آخره، مصالح السيارات لما كي عملوا ذاك الفحص التقني كيحي عند المفتش وتيكون ليه بناء ذاك الفحص تيزكيه وهاذي تتكون من بين الوثائق اللي تيدلي بها.

علاش أنا كلت ليك المفتش ديال النقل ما خصوش يدوز في المجلس التأديبي لأنه ذاك الشيء بغيتي تعلق مركز وتسحب الرخصة ذاك التقني اللي فحص ديك الحافلة وهاذا اللي زكى هاذ الشيء كله دوزوه في المجلس التأديبي ويمكن يلقي الراحة ديالو لما ينقل تاديبيا إلى شي منطقة. لا خصو ينال نفس العقوبة لأنه ساهم في الجريمة وزكى كل ما كان زور.

كذلك السيد الوزير خصنا نعرفوا الحقيقة أشنو هي الحقيقة؟ الحافلات الآن وحنا عملنا بحث ميداني داخل المحطة الطرقية ومنها أولاد زيان كنت فيها هاذ الصباح. واحد العدد ديال السائقين ما تيتخلصوش وإلى ما عجبوش الحال ينزل راهم جالسين في القهوة يطلع يدي الكار غير ب 100 درهم. كالوها لينا هاذ الصباح هاك. المشكل إلى مازادش البلايص باش ياخذ رزقه ويجيب الروسيطة يتبدل في البلاصة، المشكل اللي كاين السيد الوزير وتمنيك في الإجراءات تجيبها. هل يعقل طنجة - الزاك 1200 كلم يديرها شفور واحد

قوانين تحضرها الوزارة لهذه الغاية حتى يمكننا أن نطمئن على أرواح المواطنين مع العلم أن لو المغرب مشى في واحد الطريق ديال بناء الطرق السيارة كانت واحد كثير من هذه الأرواح التي تذهب، كاين يمكن نتفادوها ولنا مطالب كثيرة في الطرق السيارة دائما في نقط سوداء بين مراكش وأكادير وبين فاس ووجدة هناك طرق سوداء تتسبب في الكثير من الضحايا.

أنا أقترح كذلك أن تكون هناك واحد المناظرة تشارك فيها جميع الفعاليات التي يعينها الأمر ونخرج هناك بتوصيات تسهر الوزارة على تطبيق هاته التوصيات وتتبثق منها تشريعات تكون صالحة لهذا البلد.

وأختتم أن هذي واحد الثلاث سنوات كانت الدار البيضاء أخذوا واحد الموقف في المراقبة جزري حيث كنت تلاحظ في العمليات الأولى للضوء الأخضر عندما ينبه أنه سيأتي الأصفر من بعده الأحمر يتوقفوا الناس في الضوء الأخضر خوفا من الزجر لأنه كان هناك واحد التعامل شديد ولما أصبح هناك تهاون، كما قال السيد المستشار المحترم السي الدرمومي، ما بقاوش الناس يتوقفوا حتى في الضوء الأحمر. فلا بد من أخذ الأمور بطريقة جدية إذا أردنا أن نتغلب على هذه المشكلة. وشكرا.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد الرئيس، ننقل للمتدخل الثاني السيد رئيس الفريق الديمقراطي سعيد التداوي.

#### المستشار السيد سعيد التداوي:

شكرا السيد الرئيس.

السيد الوزير المحترم،

في الحقيقة كنشكروك على الصراحة ديالك وعلى الإجراءات اللي جبتو، غير أن هذا السؤال كان موضوع تساؤل جميع السادة البرلمانين من خلال الفرق ديالهم واللي ركزت عليه في بعض الأسئلة ديال الإخوان عدم تطبيق القوانين الجزرية ومراقبة المراقبين. كذلك السيد الوزير جبتو واحد العدد ديال الإجراءات اللي غادي تكون فيها خطة مندمجة لثلاث سنوات، وإحداث لجنة وزارية ثم محلية وجهوية إلى آخره مع عقلنة ترشيد المراقبة على طول 1200 كلم. الفحص التقني تشديد المراقبة إلى آخره.

غير السيد الوزير الله يجازيكم بخير وفي الأخير قلت على أنه أنا اعتبره حكما مسبقا الشركة ستعلق، هناك غادي يتسحب منه هذا... وجيتي للمفتش وقتلي هذا

أنا أظن على أن ما شي حنا غادي نحاكمو. كايين قضاء في البلاد.

مادامت القضية تفتحت القضية عند قاضي التحقيق إلا والمسألة غادي تأخذ السير ديالها وكنطلبو أنها تمشي في المستوى ديالها، حنا ما غاديش نكلو ما كايينش قضاء كايين قضاء.

ثانيا: هو أن إلى مشيتي عند أرباب الحافلات كيتشكوا من هذه المسائل ديال السائقين. هذيك الناس اللي كيجلسوا في القهاوي ديال السائقين ما خدامينش. ناس كيبلاصيوا ومن كيبلاصيوا كيتخلصوا ويبرك ما يغيش هو كاع يخدم ديمة.

إذن حنا هاذاك الشي علاش حنا جاء في السؤال ديالنا أن خص العملية أولا السائقين يكون السن ديالهم مناسب باش يكونوا في المستوى.

ثانيا: يكون حتى الهدام ديال السائق خص يكون الهدام ديالو في المستوى، مين قلنا قبيلة المفتشين ذكرنا المفتشين كذلك في السؤال ديالنا.

المفتشين كايين مفتش واحد في محطة واحد كيخرجو منها. كايين المحطة اللي كيخرج منها 300 كار إذن هاذ 300 وهاد المفتش كيف يدير يراقب 300.

لا أظن أن هذا الشخص غادي يراقبها هاذاك الشي علاش قلنا خص طاقات بشرية ومادية. علاش المادية؟ وعلاش البشرية؟ أولا خصنا على الأقل 4 مفتشين في المحطة ويتأوبوا.

ثانيا يكون عندهم باش يراقبوا لأن من غادي يخرج.. علاش قلنا المحطة إلى تراقبت وفي المستوى ديالها وفي الخرجة ديالها هذيك الحافلة مين غادي يخرج غادي يشوف ليها البنوات. اللي تيكولوا ما مزياينش. غادي يشوف ليها المسائل ديالها كاملة.. إذن حنا بالنسبة ليينا هذه الحادثة ما نكلوش على أن الحافلات، إلى درنا الإحصائيات راه ماشي الحافلات هما المشكل، راه إلى درنا الإحصائيات من 4 اشهر إلى 5 أشهر عاد كتدير الحافلة أكسيديا، علاش؟ لأن الطائرة من كتطيح بنادم تيمشي؟.. إذن الحافلة فيها بنادم. مين تدير سيارة راكب فيها واحد كيموت واحد ما كتباش.. ولكن الحافلة مين تدير حادثة يتوقع اللي هو أنها كتدار ضجة، وحنا ما معاهاش، حنا ضد الحوادث وضد اللامسؤولية وضد المسائل اللي ما خصهاش تكون في المستوى. إذن كنظن على أن السيد الوزير راه عندو وأخذ واحد العبء كبير راه السيد الوزير قام بواحد المجهود كبير أولا تحرير، اللي حتى واحد ما قدر يديرو. ثانيا الممكنة

allée et retour؟ هل يعقل طنجة - أكادير 2000 كلم يديرها شفور واحد؟ أنا تمنيت أنتم تكولوا ليينا في القوانين غادي يكونوا جوج ديال السائقين واش كتراقبوا أن هاذ السيد أخذ les frais de déplacement وبات في الأوطيل ولي بات في الكار عوج باش يصبح سابق؟

هذا اللي خرج في الثالثة ونصف اشكون راقبو باش يخرج وعلاش خرج؟ خرج لأنه عندو retour في الثامنة ونصف من الرباط لما كيدخل مثلا محطة سطات أو الدار البيضاء جاي من مراكش وتيدخل. عندو 15 دقيقة خصو يدخل يحط ويهز ويخرج في 15 دقيقة. المفتش ديالكم السيد الوزير تيغمض عليه عينيه ساعة ونصف والكورتية تيغوتوا وتيجمعوا ليه البلايص لما تيخرج كيخصو يربح ديك ساعة ونصف اللي ضيع باش يجمع البلايص فاش كيربحها؟ هي السرعة.

هذاك I ABS و Tubeless اللي ككلمتو عليهم، في الكيران كلهم راه كايينة الآن لكن ماشي هذا هو بيت القصيد السيد المستشار.

هاذيك النقطة السوداء ديال عين حرودة اللي ككلمتو عليها السيد الوزير، انا غير نذكركم في نفس النقطة ونفس الحالة توفات 16 واجد هادي سنتين ونصف في نفس النقطة في حافلة، كانت شاحنة الرملة واقفة وجا في هذه النقطة وتمنينا مع الوزير السابق اللي كان في النقل طلبناه باش يعملوا الإنارة في هذيك البلاصة لأنها تعتبر نقطة سوداء، راه المسؤول الحقيقي هم أصحاب الحافلات وأصحاب الشركات، راه ماشي غير السائق بوحدو اللي نحملوه المسؤولية لأنه هو لما تيخرج في الثالثة ونصف واش هو خارج بلا شوار، خارج بكار ديال 200 مليون زعمة بلا شوار مولاه ما عندو أخبار لديك الروسيطة. ولهذا ما خصناش نظلمو ذاك الدرويش اللي في الحقيقة راه مظلوم ومكدم، ما نزيدوش نكدموه من طرف رؤوس الأموال اللي عندهم غير الكاغيط ورأس المال. السي المعطي أنتم قبيلة طرحتو سؤال ديماغوجي، حنا كتنكلمو في الواقع أنت لا تطبق القانون، ولا تحترم القانون.

السيد رئيس الجلسة: تفضل السيد المستشار.

المستشار السيد محمد أبو الفراج:

السادة الوزراء، إخواني المستشارين،

أتأسف على هذا الجو، لأن هذا سؤال محوري ومهم جدا خصنا نكونو في مستوى الناس اللي كيتصنوا ليينا كذلك.

سكران في الطريق وكيجري وفق هواه وكيتسابق ما عندو علاقة، ما أعطى راس المال وبهذا العقاب، للسائق لأنه هو اللي كيسوق ماشي مول شي.

ثانيا التضحية ديال نزع رخص السياقة. أن الأوان باش نحددوا نقط. في فرنسا مثلا عندنا 12 نقطة كل مخالفة كتسحب من السائق عدد ديال النقط، من كيوصل 12 كيتسحب منه الرخصة بصحة مؤقتة أو نهائية، إما كيمشي يعاود الامتحان ديالو أو كترجع ليه بعد مدة.

إذن وصل الوقت حتى حنا لأن الإجراءات كلها اللي دارت من طرف الوزارة أو من طرف المديرية المتخصصة أو من طرف اللجان المتخصصة ما اعطاش نتائج. إذن لايد من التشدد في هذه الأمور. ثم الحواجز راه الحواجز ما بقاتش كتعطي شيء. الجدارية في الطريق، البوليس في الطريق كيوصل إنسان إلى كانت سيارتو مزيانة تيدوز، إلى كانت السيارة شوية مكرفة كيقفوه هذا هو المقياس عندهم. النوع ديال السيارة والمستوى ديال السيارة.

إلى كان كاميو كيخلص واحد الثمن، إلى كان كار كيايدي واحد الثمن. هاذ الشيء خصنا نوضعو ليه حد بصفة نهائية وقطعية. تكون عندنا الشجاعة الكافية، المراقبة تخصصها تكون منتقلة راه مين يتقرب الإنسان للحاجز حملا تيديرش مخالفة، تيعرف بأنه كاين البوليس أو الدرك خصن تتكون فرق منتقلة بسيارات عادية، لما يلاحظوا في الطريق أثناء السير شي واحد كيجري يوقفوه، إلى لاحظوا شي واحد ضوئل في أماكن ممنوعة يوقفوه ويقوموا بالواجب دياهم وحنا متافقين على هذا التوجه لأنه لا يعقل ينتظروا الدركيين حتى يوصل عندهم الآخر راه ضرب 200 كلم وهو كيدير في المخالفات حتى كيقرب الباراج عاد كيجبس. شكرا السيد الرئيس.

#### السيد رئيس الجلسة:

إذن ننقل إلى آخر متدخل السي صوالحي.

#### المستشار السيد صوالحي بوزكري:

بغيت نسجل بارتياح الخطة اللي تبنتها الوزارة منذ أبريل من هذه السنة. غير السيد الوزير هاذ الخطة غادي تبقى خطة، واش هاذ الخطة وضعت لها أهداف مرقمة في أفق أبريل 2005. عدد الحوادث غادي ينقص ب 10٪ مثلا.

كذلك هذه الأهداف المرقمة اللي هي مؤشرات خصها تنزل كذلك على مستوى الجهات. يعني réponse

ديال رخص السياقة ماشي ساهلة.. كذلك إذن هذو حوايج اللي خص الناس.. كإينة مسألة.. هاذ الموضوع خصو لجنة. وشكرا.

#### السيد رئيس الجلسة:

حتى تكون اللجنة ويكون متسع من الوقت لأن الموضوع كبير وكبير جدا. إذن أعطي الكلمة الآن لفريق الحركة الوطنية الشعبية.

#### المستشار السيد محمد المنصوري:

السيد الرئيس،

السيد الوزير تبيان على أنه على دراية بهاذ الملف اللي هو كنعنبروه خطير وخطير جدا. نتمنى، وتقولها مرة أخرى، على أنه الحملة ما تكونش موسمية ولكن تكون باستمرار وتكون يومية تفاديا للضحايا والمجتمع تخلص عليهم أموال طائلة، لا في الأرواح ولا في الطرق ولا في جميع المسائل، وشكرا للجميع.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا للسيد المستشار، تفضلوا السي فاضلي.

#### المستشار السيد محمد فاضلي:

أولا بعجالة السيد الرئيس، بغيت نشكر السيد الوزير على العرض القيم الذي تقدم به وشمل عدة أسباب التي تسبب حوادث السير. فقط واحد النقطة مهمة جدا غفلها وهو تناول الخمور. الناس تيسوقوا وهما سكرانين. بغينا نأكد للسيد الوزير على أنه وصل الوقت باش نراقب لأنه هما كيتسيبوا في واحد العدد كبير من حوادث السير ليلا.

ثانيا مراقبة المسكرين وهاذ المخمرين جميع الدول فيها المراقبة بمجرد ما كيشوفوا في نقط المراقبة كيدار لو un test، فكنظلبو منكم السيد الوزير طبقوا هاذ الشيء في الحال لأنه الشعب المغربي يعني أصبح إجماع وطني ضد هذه الآفة ديال حوادث السير. مادام هناك إجماع وطني متافقين على كل الإجراءات الزجرية التي من شأنها أن تقلل من هذه المصائب.

هناك مشكل آخر يتعلق الأمر بالسائقين أنا أختلف مع الزميل دياي اللي أكد على معاقبة المشتتمرين. أنا بغيت نأكد ليكم على أن المشتتمر لا علاقة له بالمخالفات.

المشتتمر شري الكيران، خدام الناس، اشتتمر الأموال ولكن ناعس في داره. المصيبة وكل المصيبة هو اللي ما عطاش رأس المال هو اللي ما كيعرفش القيمة ديال ديك الحافلة وما كيعرفش القيمة ديال les pièces détachées وما كياديش الضرائب. هاذك غادي

كارثة. 3800 ديال الموتى كارثة في الحقيقة خصها un débat. خصها واحد النقاش على الصعيد الوطني. واش السيد الوزير ما تيشوفش أنه هاذ الكار التي خرج من مراكز حتى العين حرودة ما كانوا لا جدارمية ولا حتى حاجة في هذه الطريق؟ هاذو ما يمكنش ليهم يتجرموا حيث ما فتشوش هاذ الكار؟ حتى هذا عنصر بشري تسبب في هاذ الشيء. إذن هذه الأسئلة خصنا نطرحوها على العنصر البشري كله إذن هاذ الكار إلى كان هاز شي سلاح ولى شي حاجة ما راقبوش.

كذلك أتوجه إليكم الآن كوزير ديال التجهيز. شحال ديال les chantiers ديا لكم في الطرق؟ ما كاينش حتى signalisation عليه. كيفتلوا الناس نعطيكم أمثلة L'autoroute هاذي ثلاثة أشهر وهي signalisée فوقاش غادي تصواب؟ ثلاثة أسئلة شفوية على التجهيز التي فانت على كلم 25 ديال la route n°3 عاد كلتوا نصوبها non signalisee ما كايناش. هذه من ناحية. من ناحية أخرى، السيد الوزير كاين موت قاتل في الإصلاح ديال الطرق. ماشي في تجهيز الطرق في إصلاح إلى بقات شي تقبة في الطريق كتبقى إلى الأبد. غادي ندوزو إلى القضية ديال transport. النقل ماشي هو الإنقاذ حنا تتعملو النقل تنهزوه من الأرض blesse وتنديوه إلى المستشفى.

خاص سيارات الإنقاذ في البلاصة يبدوا الخدمة ديا لهم يعني تكون عبارة عن مستشفى متنقل. هاذ الشيء من اختصاص وزير الصحة وحنا تتربطوه يدك طب الكوارث وخصو يتربط بطب الكوارث. كاين بعض القرارات التي خص الوزارة أو الحكومة تجي بها.

أولا تخفيض الأثمنة ديال السيارات الجدد باش الناس تشجع تشري سيارات جدد ثانيا نحددوا من ديك الواردات ديال السيارات التي ما بقاوش في فرنسا أو ألمانيا صالحة ليهم وعاد نجيبوهم هنا واصبنا une de charge ميكانيك ديال أوروبا.

ثانيا النقالة التي عندهم رخص النقل تيقبلوا غير على الأرباح و Les preuve أنهم ما تيركبوش في الكيران هما على حقا عارفين أشنو فيهم. كاينا الخصوصية المحلية التي أشار واحد الأخ مستشار. هاذ النقاش ماخصوش يكون على صعيد اللجنة. Inter ministériel يكون في الرباط وصافي. كاين وخص تنقيط على تطبيق البرنامج وعلى النتائج التي كتعطي على

biser هاذ المراكز ديال القرار على مستوى الجهات. حتى الوالي نعطي أهداف أو ذلك اللجنة المختصة تعطيها أهداف حقات ديك الأهداف التي رسمت ليها كذلك، ما حقاتهمش غادي نعرف علاش. إما الخطة ماشي هي هاديك، إما العنصر البشري راه ماشي هو هاذك.. أما إلى ما عملناش أهداف على المستوى الوطني وعلى المستوى الجهوي راه الخطة غادي تبقى بمثابة إنشاء. ها حنا عطينا خطة ولكن يجي العام الما جي تصيبو أنفسنا أمام نفس الخطة ولكن النتيجة دون المستوى أو حوادث السير عرفت تصاعد.

كذلك أنا مع الرأي ديال السي فاضلي وهذه قلتها أن المراقبة خصها تكون متحركة يعني نطلقو في الطريق والناس يعرفوا أنه كاين في الطريق سيارات مدينة على متنها الناس تيراقبوا التجاوز غير المرخص. تيراقبوا السرعة ولكن هاذ الناس اللي غادي نديروا خصنا نعطيهم سيارات سريعة ماشي سيارات اللي كاينة، سيارات في المستوى كما أن هاذ المراقبين اللي تتوضعوا في يدها 1200 كلم. هما أنفسهم خصنا نعملوا ليهم des controles مراقبين واحد الفرقة التي تراقب هاذوك الناس واش راقبوا ولا ما راقبوش. بحال الجمارك حتى هما يعرفوا هاذوك الناس اللي خارجين باذن من عند رؤسائهم من أجل المراقبة خصهم يعرفوا بأنه راهم خاضعين لواحد المراقبة التي ما كيعرفوهاش..

على أي هذا قدرنا وهذا مشكل ديانا كاملين، فلذلك خصنا نجتهد كلنا في أفق التقليل من هذه الآفة. شكرا السيد الوزير.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا للمستشار المحترم، استسمح السيد رئيس الفريق الاشتراكي، تفضلوا.

#### المستشار السيد محمد الخضوري:

شكرا للسيد الوزير على العرض ديالو، اللي يمكن نقول هو أنه عرض أكاديمي ولكن حنا ما متيقنينش واش غادي يعطي شي نتائج بحال العروض الأخرى التي ادارت في السنوات الأخرى التي فانت، النتائج ديالو غير مرتقبة، اللي نقول السيد الوزير أنه في العرض ديالو جرب العنصر البشري اللي كيخطأ أو كيتسبب في هاذ المجزرة التي واقعة اللي هي 3878 والتي هي حقيقة واحد الكارثة بالنسبة لبلادنا وخصنا نتعامل معها، لا كأغلبية ولا كمعارضة على حقا هذه

الخط بطريقة منتظمة ومستمرة هذا بالنسبة للحادثة المؤلمة.

بالنسبة للخطة ولاقتراحاتكم في هذا المجال بغيت أولا نرجع بخلاصات حول ما هي النقط الأساسية، شخصيا وأولا كمسؤول أعقد آمالا على إنجاز هذه الخطة. هذه الخطة لا تعني أنه غادي نقصيو حوادث السير من اليوم إلى الغد. ما هي الأهداف المرقمة لهذه الخطة. من الصعب تحديد هدف والقول أنه الخطة غادي تقلص في 20% على مدى كذا من سنة. من الصعب ليس هناك معطيات لإعطاء مؤشرات على نجاح هذه الخطة. كل ما هناك على الأقل مؤشرات تتبع هذه العملية. مين تتقولو أنه هاذ الخطة هي خطة مندمجة تحدد الإجراءات اللي غادي يقوم بها كل عنصر، كل فاعل في هذه العملية إلا ونحدد له المؤشرات. مين قلنا مثلا الشبكة اللي غادي تكون عليها المراقبة حددنا 1200 كلم. مين تتقولو مثلا البرمجة ديال المراقبة له مؤهلات ومؤشرات، تمكنا في نهاية المطاف أننا نعرف هل تم القيام بعدد الجولات إلى آخره أم لا. فيما يتعلق بالنتائج يعني الاستراتيجية التي حددنا، قلت على أنه على مدى ثلاث سنوات لابد من إقصاء هاذ المشكل ديال الارتفاع. المشكل ماشي هو فقط الرقم، بل. منحنى تصاعديته.

السنة الفارطة كنا في 3700 هاذ العام 3870 يعني أنه غادي نوصلو إلى 4000 في السنة القادمة وكيتزاد سنة على سنة 200 قتلى أو 150 قتلى سنويا إذن لابد من حد المنحنى التصاعدي. هذا هو الهدف الأول اللي حددنا في هذه الخطة المندمجة.

بغيت كذلك أرجع نقول بأنه هذه الخطة، وتتشكر السادة المستشارين اللي دخلوا في هذا الباب، ما هي شي ظرفية وما هي شي قطاعية. عالجننا هاتين النقطتين الأساسيتين. هي خطة مندمجة من جهة كتشمل جميع القطاعات، وهذا هو النجاح، إلى تجمعوا جميع القطاعات ومشاوا في نفس الاتجاه يمكن تكون النتيجة إيجابية. والنقطة الثانية ماشي هي حملة. حنا تترفضو هاذ المصطلح ديال الحملة، هي خطة مستديمة ومستمرة على ثلاث سنوات ما غاديش نقاتعوها وما غاديش نقلصو منها وما غاديش نقلصو من الضغط اللي غادي نقومو به في هذا المجال. هذه الخطة ما هي شي خطة أكاديمية، هي جدول أعمال لكل من يقوم بمسؤولية أو له أنشطة سيقوم بها بمؤشرات تقييم وهذا علاش، يعني هاذ التركيبة لا على الصعيد الوطني ولا

الصعيد الإقليمي باش نعرفو شكون اللي تشتغل وشكون اللي ماتتشتغلش، ونعرفو القيمة ديال ذاك البرنامج اللي داروا، واش أعطى شي حاجة أو ما أعطاش. شكرا السيد الوزير.

**السيد رئيس الجلسة:**

شكرا للمستشار المحترم، السيد الوزير،

**السيد وزير التجهيز والنقل:**

بسم الله الرحمن الرحيم.

تبعا لهذه التدخلات الإضافية في إطار التعقيب. أريد أولا أن أرجع إلى الحادثة قبل التوسيع في مجال الخطة فيما يتعلق بالحادثة، لأول مرة كما قلت بدينا مبادرة باتصال مع وزارة العدل، باش يكون بحث قضائي. هاذ الإجراء هذا هو اللي غادي يحدد المسؤولية ديال جميع المتدخلين وما تتعنيوش في هذا الباب فقط، لا السائق من الناحية القضائية، ولا مشغل الخط ولا مالك الرخصة ولا مالك مركز الفحص التقني ولا أعوان وتقني وأطر الوزارة ولا الأجهزة المسؤولة على المراقبة. هذا هو المزيا ديال قاضي التحقيق، مين غادي يفتح التحقيق ديالو غادي ينتج تحقيق على جميع المسؤولين هاد المبادرة هي مبادرة مهمة أحرصنا على اتخاذها وكان القرار بالنسبة لهذه المبادرة لهذا النوع من النقصي للمسؤوليات بناء على القضاة. يعني هاذ القرار اتخذ قبل هذه الحادثة بل تفاعل في هذه الحادثة. إذن هاذ البحث القضائي هو اللي غادي يحدد المسؤولية وبلا شك غادي تكون هناك صرامة في هذه العملية خلافا عن ذلك الوزير عندو مسؤولية يعني إدارية، يعني ككل مسؤول في قطاع له كامل الإمكانيات باش يقوم بعقوبات إدارية في اختصاصاته.

إذن نحن حددنا بعض العقوبات التي تهم الطريقة الإدارية بغض النظر عن الإجراءات الجزرية اللي غادي تكون عن طريق البحث القضائي وعن طريق القضاة. المجلس التأديبي هو أعلى مستوى بالنسبة لمستخدمي قطاع النقل أعلى مستوى بالنسبة للتأديب هو اللي غادي يحدد يعني المسؤولية ديالهم. بغيت فقط نذكر أنه كما قلت سابقا هاذ الحافلة ما مرت مع الأسف على الطريقية لا ديال مراكش ولا ديال سطات. فلذلك ما كانتش المناسبة بالنسبة لهؤلاء المسؤولين هاذو والأعوان ديالهم باش يراقبوا هذه الحافلة في هذا الربط الذي تسبب في هذه الحادثة بل كانت لهم المناسبة في مناسبات أخرى لأنه هذه الحافلة كتمر يعني على هذا

عدد حوادث السير بعد المرور على مدة طويلة كيستأنس الزبون ومستعمل الطريق على الطريق السيار وتتنخفض بشكل ملحوظ يعني بعد واحد المدة ولكن طويلة شيئا ما بحال سبع سنين، ثمان سنين، عشر سنين مثلا على الطريق السيار الدار البيضاء- الرباط هاذ النسبة وصلت إلى 50٪ عوض ما تهبط يعني بالربع ديال عدد حوادث السير وصلت إلى النصف هذا تبين بأنه يعني السلوك ديال مستعمل الطرق وعدم تلاؤم الطريق السيار إما مع المناخ ديالها بحيث أنه بعض الراجلين تيقطعوا إلى آخره يتأثر على حوادث السير..

أخذنا بعين الاعتبار توصيتكم حول إعادة تأهيل المحطة الطرقية. غادي يكون واحد المجهود في هذا المجال. لأنه فعلا المحطة الطرقية هو المركز اللي يمكن لينا نركزوا عليه واحد العدد ديال الإجراءات.

فيما يتعلق بتناول الخمور خلال السياقة كذلك يعني أخذنا المبادرة في هذا المجال. سنقوم قريبا بإجراءات في هذا الباب. ستعتمد في القانون المقبل للسير. سأل السيد المستشار هل هناك يعني إجراءات قانونية نحضرها؟ هناك فعلا قانون السير الجديد الذي نحضره حاليا وفي هذا القانون نشير إلى ثلاث تحسينات:

الأولى هي اعتماد قانون السير بأرقام اللي غادي يجيب إجراءات زجرية إضافية إضافة إلى الإجراءات الزجرية الحالية.

ثانيا اعتماد الرخصة المهنية les permis professionnel السائق اللي تيسوق شاحنة أو حافلة إلا وعندو مراقبة أخرى ماشي نفس المراقبة اللي تتكون على السائقين العاديين.

ونقطة ثالثة نتهم تشديد العقوبات الزجرية وإعطاء إمكانيات لتنفيذها بسرعة لأنه في بعض الأحيان عدم تنفيذ هذه العقوبات تجعل القانون لا يحترم باتفاق الجميع، وهذه ظاهرة لا بد من أن نواجهها. مرة أخرى أشكركم على... يعني إتاحة الفرصة وتعتبر هذه الجلسة جلسة عمل وسنعمل في القريب العاجل إن شاء الله على تعميق وتعزيز الخطوات اللي تتقوم بها الحكومة والسلام عليكم.

**السيد رئيس الجلسة:**

شكرا السيد الوزير، إذن بهذا نكون قد أنهينا الأسئلة الآتية الموجهة إلى السيد وزير التجهيز والنقل وسنبقى دائما معه في نفس القطاع بالأسئلة العادية، والسؤال الأول موجه إلى السيد الوزير يتمحور حول الطريق

على الصعيد الجهوي يعني عندها هاذ المسؤولية ديال تتبع هذه العمليات وغادي تعطي تقارير بحال كيف قلتها في الجواب ديالي الأول وغادي تعطي تقارير لتقييم العمل الذي تقوم به بأرقام وغادي تكون مقارنة ما بين الولايات والجهات ساهلة غادي نشوفو العدد ديال القتلى وديال الجرحى لسنة 2003 وغادي يتقارنوا مع سنة 2004 وغادي يتبين أن بعض الجهات غادي ترتفع في العمل ديالها أو في عدد الحوادث ديالها، وبعض الجهات غادي تكون لها نتيجة إيجابية. هذا ربما يخلق واحد النوع من التنافس الإيجابي ما بين مصالح الدولة لتعزيز هذه المسؤولية الجهوية اللي كتدل على خصوصيات المنطقة بحال كيف جا في القول ديال السادة المستشارين النقطة الثانية اللي بغيت نشير ليها هي الآليات الأساسية.

هي أولا المراقبة، المراقبة يعني هناك خطة عملية مجهزة بهذه الآليات المتحركة في البعض منها كالردرات المحمولة اللي تكلمت عليها وتتعد عليها أمال كبيرة في العمل ديالها وثانيا التحسيس. هاذو هما النقطتين الأساسيتين اللي غادي نركزو عليها في سبع المحاور اللي تكلمت عليها.

التحسيس كذلك غادي يكون منتظم ومستمر ماشي هو فقط واحد الحملة لأن فصل يقترب أولا. انطلقت هذه العملية التحسيسية على جميع الأصعدة، وسنبرز من وسائلها. كذلك وسائل هذه الحملة، تتحاول هذه الحملة التحسيسية المنتظمة، تتحاولو أنها ما تصطلح وتجلب الرأي العام. ما غاديش تبقى واحد الحملة إحصائية وإشارات أو إشارات عادية، بل أنها شيئا ما تجلب الرأي العام ومشاهد التلفزة ومستمع الإذاعة وأنها تلقى واحد النوع من جلب النظارات نظرا لروعة هذه الحوادث.

بعض الأسئلة اللي جات خاصة، بغيت نجابو عليها في هاذ التعقيب.

أولا المقارنة ما بين نسبة حوادث السير على الطرق وعلى تاطريق السيار: أولا العدد في العالم كله يعني كمعطيات ودراسات عالمية تتبين بأنه التغيير في السلوك. يعني العدد أو بنسبة الحوادث التي نراها على الطرق السيار تتكون أربع مرات أقل من نسبة حوادث السير اللي تتكون على الطرق العادية. هذي إحصاء ودراسة عالمية.

تشوفو هذه الدراسة على الصعيد المغربي تتلقاو بأنه ديال الطريق السيار من تتكوش واحد التقليل ديال

حركة السير في ظروف ملائمة حيث يقدر معدلها لحركة السير بحوالي 3595 عربة في اليوم وعرفت هذه الطريق خلال سنة 2003 إنجاز أشغال التقوية بالمقطع الرابط بين النقطتين الكيلومتريتين 722 إلى 726 زائد 500 وكذا إعداد منطقة الطريق الوطنية رقم 8 عند مدخل مطار فاس- سايس إضافة إلى إصلاح منشأة فنية بالنقطة الكيلومترية 9621. وشحن الأكتاد على طول 6 كلم كما تم خلال سنة 1997 تقوية المقطع المتواجد داخل إقليم مراكش على طول 16 كلم وهو الآن في حالة جيدة وستعرف هاته الطريق خلال السنة الحالية انطلاق أشغال التقوية على طول 11.5 كلم بغلاف مالي يقدر 11.82 مليون درهم ومن أجل تحسين مستوى الخدمة التي تؤديها هاته الطريق بصفة عامة فإن الوزارة تعمل على برمجة مقاطع أخرى في إطار الصيانة، في إطار تحديد مخطط العمل لفترة 2005-2009 والذي يتم حاليا انطلاق عملياته من طرف المصالح المختصة للوزارة والذي يهم جميع أقاليم المملكة بما فيها الأقاليم التي تمر بها هذه الطريق وشكرا.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد الوزير، تفضلوا السيد المستشار.

#### المستشار السيد محمد عدال:

شكرا السيد الوزير.

السيد الوزير، لا نتكلم عن فاس ومراكش بالضبط، نتكلم عن الطريق الوطنية رقم 8 التي تربط ما بين فاس ومراكش لكن هذه الطريق ماشي دايزة بوحدها في فاس ومراكش. هناك ربما عندكم الخريطة ما بين زاوية الشيخ وأزرو. شحال من ساعة باش تفوت مراكش هذا من جهة من جهة أخرى بغينا تعطينا الأسباب التي... تتجزات واحد الطريق ما بين خنيفرة ومريرت وتتجزات منها 90% وبقات 10% أشنو هو السبب اللي خلى 10 رغم أنها في دخول المدينة. أشنو الأسباب اللي خلات هذه الطريق توقف ثمة؟ وشكرا السيد الوزير.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد المستشار المحترم، لكم الكلمة السيد الوزير.

#### السيد وزير التجهيز والنقل:

.. الطريق الوطنية رقم 8 تتطلق من أكادير وتنتهي في الحسيمة مرورا بمراكش - بني ملال، فاس، تاونات، الحسيمة. المقطع اللي جاء في تدخلكم حاولت أنني نبينو

الوطنية رقم 8 بفاس مراكش للمستشارين المحترمين السادة محمد عدال، لحسن عباد، أولعبد الرداد، إبراهيم فضلي، إدريس الحسني، سعيد اللبار، محمد الجوهري، وسفيان القرضاوي تفضل أحد السادة المستشارين.

#### المستشار السيد محمد عدال:

شكرا للسيد الرئيس.

السادة الوزراء،

السادة المستشارين المحترمين،

السيد الوزير المحترم، لا يخفى على سيادتكم أهمية الطرق الوطنية باعتبارها الشريان الرئيسي الذي يغذي مختلف جهات المغرب والمناطق ويبعث الحياة فيها. إلا أن أهمية دورها هذا لن يحون دور الاهتمام بها على مستوى الإصلاح أو التعبيد أو غيرها وهذا ما ينطبق على الطريق الوطنية رقم 8 الرابطة ما بين فاس ومراكش التي أصبحت وضعيتها الحالية تدعو إلى تدخل وزارتك لإعطائها ما تستحقه من عناية وخاصة وأنها تربط شرق المغرب بجنوبه وتخترق مناطق تعتبر من أهم المناطق السياحية في بلدنا. ومن منطلق أهمية هاته الطريق هو استقادة نسبة مهمة من ساكنة المغرب منها، حيث أن الشطر الأول منها قد تم إصلاحه في حين بقي الشطر الثاني معلقا، إضافة إلى توسيع القناطر التي تسبب وضعيتها الحالية في حدوث عدد من الحوادث وضياع الوقت. مثلا أعطيك السيد الوزير مدينة أزرو مدينة مريرت 50 كلم كتمر فيها شاحنة أو سيارة النقل ساعة ونصف لماذا؟ لأنه هناك ضيق القناطر، كتجي عربة خصها تنسى العربة حتى تدوز، هناك كثرة الفيراجات يعني نقدر نكولو هاذ الطريق تتجزات في 1925 أو 1935 نكولو كان ضعف الهندسة ولكن نحن دبا السيد الوزير في الألفية يمكن نختصرو الطريق. وشكرا.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا للمستشار المحترم، لكم الكلمة السيد الوزير.

#### السيد وزير التجهيز والنقل:

شكرا السيد الرئيس.

السيد الرئيس المحترم،

السادة الوزراء،

السادة المستشارون المحترمون،

فيما يتعلق بهذا السؤال أريد أن أتى بهاته المعطيات: فيبلغ طول الطريق الوطنية رقم 8 الرابط بين فاس ومراكش حوالي 480 كلم، 65% منها في حالة جيدة إلى مقبولة و يبلغ عرض قارعتها 6.5 متر وهي تؤمن

فأردته قتيلا ولاذ سانقها بالفرار وما يزال بدون أي متابعة. كما أن فتى يافعا كان قد فقد أصبعه بعد أن داهمته دراجة مائية بشاطئ الرباط وأصابته بعاهة مستديمة ظل المتسبب فيها مجهولا وبعيدا عن كل عقاب. وهذان مجرد مثالين لكثير من الحوادث المؤسفة التي يتسبب فيها العديد من ممارسي هذه الرياضة مما يدفعنا إلى مساءلة الحكومة عن التدابير التي تتوي اتخاذها باستعمال من أجل وقاية المصطافين من أخطار الاستعمال العشوائي للدراجات المائية حتى لا تصبح متعة ممارسة هاته الرياضة كابوسا يهدد حياة المواطنين وأمنهم؟ وشكرا السيد الوزير.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا للمستشار، لكم الكلمة السيد الوزير.

#### السيد وزير التجهيز والنقل:

شكرا السيد الرئيس.

بسم الله الرحمن الرحيم.

السيدات والسادة المستشارون المحترمون،

جوابا على هذا السؤال يشرفني أن أنهى إلى علم مجلسكم الموقر أنه منذ أن بدأت هذه الدراجة المائية بالانتشار على سواحلنا تم اتخاذ بعض الإجراءات العملية لتنظيم واحتواء نشاطها وما يمكن أن يترتب عن ذلك من تأثيرات جانبية على الشواطئ. مع ذلك الأخذ بإجراءات أخرى وتدابير جديدة قبل موسم الصيف المقبل لنقنين إضافي لممارسة هذه الرياضة في الشواطئ العمومية. فمن ضمن هذه الإجراءات القديمة ولا الجديدة:

أولا إعداد قواعد تنظيمية تلزم مستعملي هذه الدراجات بالتوفر على رخص لسياقتها مع منع الأقل من 16 سنة، وهذا إجراء جديد، من ممارسة هذه الرياضة داخل المجالات العمومية.

النقطة الثانية: يتم سنويا على صعيد الولايات والعمالات اجتماع لجنة مكونة من ممثلي كل الإدارات المعنية قصد اتخاذ تدابير السلامة الخاصة بالملاحة الترفيهية.

ثالثا: العمل مع مؤسسة محمد السادس وبتنسيق مع المرافق المعنية من أجل إعداد دليل حول سلامة جميع الأنشطة الممارسة على السواحل. هذا دليل من شأنه أن يحفز ويعزز يعني السلامة على الشواطئ وسيدخل فيه هذا الإشكال.

إعداد مشروع منشور يتعلق بإبراز العلامات لتحديد مجال ممارسة الرياضات الشاطئية والمناطق المحددة

وأعطي المعطيات المتعلقة ما بين المقطع، ما بين فاس مراكش، وأعطيت في توضيحات في الإجراءات التي تقوم بها الوزارة فيما يخص الصيانة الطرقية من ناحية جعل المعطيات الهندسية ديال قارعة الطريق تكون دائما تتلاءم مع حركة المرور في المنطقة التي تمر بها هاته الطريق. فيما يتعلق بالطريق الأخرى ربما أنه خضعت لتنفيذ المرسوم ديال 98 ديال تصنيف الطرق اللي كتدل على أنه المقاطع التي تقوم ببنائها وصيانتها الوزارة هي المقاطع التي توجد خارج المارات الحضرية، ربما هذا اللي كان سبب عدم الدخول إلى المدينة التي تكلمتم عليها، وشكرا.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد الوزير، ننتقل إلى السؤال الأخير في هذا القطاع: استعمال الدراجات المائية، للمستشارين المحترمين السادة عبد الحق التازي نجيب أفضلاس، فوزي بنعلال، محمد كريمين، بنجيد الأمين.

#### المستشار السيد بنجيد الأمين:

بسم الله الرحمن الرحيم.

السيد الرئيس،

السادة الوزراء،

السادة المستشارين،

نشطت ببلادنا في السنوات الأخيرة رياضة ممتعة بدون شك بالنسبة لممارسيها وهواتها من الجمهور، ويتعلق الأمر باستعمال الدراجات المائية بمحركات، وذلك على مقربة من السواحل والشواطئ في البحر الأبيض المتوسط والأطلسي. وإذا كانت هذه الرياضة تمارس طيلة السنة فإن الإقبال عليها يزداد في العطل مع بداية تحسن أحوال الطقس في الربيع ولاسيما في الصيف. ولكن الملاحظ أن هذه الرياضة تمارس في غياب شروط قانونية توطرها وتضمن الحماية من الأخطار سواء بالنسبة لمستعملي هذه الدراجات أو الأغيار.

وبصفة أساسية فيما يخص الاشتراك للحصول على رخص السياقة من مؤسسات مرخصة من وزارة النقل وشواهد التأمين وإلزام المجالس المنتخبة والسلطات المعنية بإبراز علامات لتحديد مجال ممارسة هذه الرياضة في مسابح خاصة بعيدا عن المستحمين.

إن دوافع طرح هذا السؤال هي ما يرافق استعمال هذه الدراجة المائية من عشوائية تحقق بحياة وطمأنينة المصطافين كما وقع في شواطئ طنجة الصيف الماضي حيث دهست دراجة مائية معلما للرياضة

المحترمين السادة محمد الرايس، عبد اللطيف أعمو، محمد الرحموني، رجال الزكراوي، حسن واهروش.

### المستشار السيد محمد الرايس:

بسم الله الرحمن الرحيم.

السيد الرئيس،

السادة الوزراء،

السادة المستشارين،

السيد الوزير، في إطار الاهتمام الحكومي بقطاع الصيد الساحلي برمجت الحكومة السابقة تجهيز المراتى والقرى للصيادين على بعض المناطق الساحلية بشراكة مع اليابان وفي هذا الصدد تم برمجة ميناء صغيرة بمنطقة تافضنة وقد تم تجديد التأكيد على هذين المشروعين خلال مناقشة القانون المالي 2000-2003 غير أنه وإلى حدود اليوم لم ير النور ولازال الصيادون العاملون بالقطاع ينتظرون تنفيذها ولما سيكون لهما من أثر إيجابي في تطوير القطاع والرفع من المردودية وتقديم الخدمات الاجتماعية للعاملين بقطاع الصي.

السيد الوزير، فمتى سيخرج هذان المشروعان إلى حيز الوجود؟ وما هي الإجراءات التي تتوي وزارتم اتخاذها؟ وشكرا.

### السيد رئيس الجلسة:

شكرا للسيد المستشار المحترم، لكم الكلمة السيد الوزير.

### السيد أحمد الطيب غافس وزير الصيد البحري:

بسم الله الرحمن الرحيم، عليه توكلت وبه أستعين.

السيد الرئيس،

السادة الوزراء،

السادة المستشارون،

السيد الرئيس، غير بغيث نصصح واحد... باش ما يكونش شي التباس. قبيلة كنت استعملت واحد اللفظ "تهريج".. لم أكن أتوجه إلى المستشارين. أنا قلت بعض الجرائد. وشكرا.

فيما يخص، أشكر السيد المستشار على طرح هذا السؤال. تعلمون حق العلم بأن قطاع الصيد التقليدي يكون قطاع جد مهم من الناحية الاجتماعية والاقتصادية إذ يشغل عددا وافرا من المواطنين والمواطنات، ولهذا من الأهداف التي ترمي وزارة الصيد البحري إلى تحقيقها في الإستراتيجية التي وضعتها هو تنظيم وعصرنة هذا القطاع أي قطاع الصيد التقليدي، وذلك إما ببناء محلات مجهزة للتفريغ، وإما ببناء قرى للصيادين. والهدف من وراء هذه البنيات هو أولا كما

خاصة للقيام بهذه الرياضة. فهذا القرار الذي سيتم توقيعه في القريب العاجل سيجنب عنه منع الملاحة بهذه الدراجات وكذلك نوع آخر من السفن الترفيهية على مسافة 300م على بعد الساحل.

رابعا: إخضاع الدراجات المائية لمعاينة سنوية للتأكد من استجابتها للمعايير التقنية الخاصة بالسلامة البحرية. وضرورة الحصول على رخص استعمال الدراجات المائية والتأكد من توفرها على شهادة التأمين.

وتجدر الإشارة إلى أنه يتم تسليم الرخصة المؤقتة للأجانب والمقيمين بالخارج من طرف الأقسام البحرية بعد الإدلاء بشهادة العبور المؤقتة المسلمة من طرف مصالح الجمارك والإدلاء كذلك بشهادة التأمين حتى يتمكنوا من استعمال دراجتهم المائية في المياه الإقليمية. ويبقى إشكالية المراقبة العملية والميدانية لهذه الإجراءات القانونية التي تم اتخاذها والتي سنعمل على الأخذ بها بعين الاعتبار، وشكرا.

### السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد الوزير، تفضلوا السيد المستشار.

### المستشار السيد بنجيد الأمين:

شكرا للسيد الوزير على الاهتمام بهذه المسألة وبوضع خطة قيمة وخصوصا الذي على لسان سيادتكم بأنه غادي تحددوا واحد 300 م لإبعاد هذه الدراجات المائية حقيقة لأنها هي تلوث الشاطئ وتزعج السباحين وقبل ذلك الأطفال.. ولهذا كنطلبو من الحكومة أن تعمل بإسراع من أجل إسعاف وحماية المصطافين وكذلك الأطفال الذين يلعبون في الشواطئ وكذلك حتى الساعة اللي تكونو أصحاب الدراجات المائية مين كيخرجوا يكون عندهم واحد المخرج أو واحد المركز فين يمكن أن يسطاليوا ويكون عليه حراسة وهذا الشيء هذا كامل نعلم وتعلم السيد الوزير أن الأغلبية ديال مستعملي هذه الدراجات ما تيقنوش السياقة، وكذلك حتى السياقة لأن كيكون السائق ومعه واحد آخر في حالة الوقوع ديالها في الماء كتأدي للخطر. ولهذا كنطلبو باش يكون صاحب الدراجة عندو واحد الرخصة ديال السياقة. وشكرا.

### السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد المستشار المحترم. إذن باسمكم جميعا نشكر السيد وزير التجهيز والنقل على أجوبته على أسئلة السادة المستشارين. الآن ننتقل إلى وزارة الصيد البحري والسؤال يتعلق بميناء تافضنة للمستشارين

وسياحية وغادي تعطي واحد المرودية وتتمية ديال المنطقة، وشكرا والله يعاونكم على هذا القطاع، وشكرا.

السيد رئيس الجلسة:

السيد وزير الصيد البحري:

غير بغيت نقول للسيد المستشار أنه هاذي بالتأكيد غادي نعمل بدون تردد، وشكرا.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا للسيد الوزير، إذن ننتقل الآن إلى السؤال الموالي في قطاع الطاقة والمعادن ويتعلق ببعض المشاكل التي يعاني منها زبناء وكلاء توزيع الماء والكهرباء التابعة للمكتب الوطني للكهرباء، للمستشارين المحترمين السادة: أحمد المكي، محمد الشافعي، أحمد بومكوك، الحبيب الزويكي، الحسين الحداوي، عبد العزيز القريعة، لحسن نبيه.

المستشار السيد أحمد المكي:

شكرا السيد الرئيس.

بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين.

السيد الرئيس،

السيدان الوزيران،

إخواني المستشارين،

السيد الرئيس، يشرفني أن ألتمس من سيادتكم تحويل السؤال الشفهي التالي على السيد وزير الطاقة والمعادن.

السيد الوزير المحترم، إذا كان غلاء الفواتور وتأخر توجيهها للمستهلكين حاصل مع بعض الشركات الجديدة التي وكل لها شأن تدبير الماء والكهرباء، فهذا أمر أصبحنا نستسيغه غير أننا لا نفهمه أن يأتي الحيف في مكتب وطني كبير له خبرة مهمة بهذا المجال ويفترض فيه أن يأخذ بمصلحة المواطن قبل التفكير في استغلاله المادي.

السيد الوزير، وحتى أكون أكثر وضوحا أعطي لمدينة الناظور والتي تشهد مؤخرا فوضى عارمة في قطاع الماء والكهرباء.

الفواتر المواطنون لا يتوصلون بها. أما قيمتها فحدث ولا حرج فهي في ارتفاع متزايد بشكل صاروخي قهر المستهلك ناهيك عن المعاملة الغير اللائقة التي يعامل بها المستخدمون للوكالة المواطنين الذين هم زبناء قبل كل شيء.

السيد الوزير متى سيتم إصلاح هذه الوضعية التي بات يعاني منها كل المستهلكين المنخرطين لدى

قلت العصرنة، تحسين المرودية، المراقبة وحتى يلبي الصيد التقليدي متطلبات العصر يكون الاصطياد في ظروف صحية جد مهمة، وحتى يمكن أن يكون هناك تكوين؛ وحتى يمكن للصيادين أن يمكثوا في المكان الذي يعيشون فيه..

ولكن تعلمون أنه هناك إكراهات لأن لبلدنا 3500 كلم من السواحل أو الشواطئ والهدف الذي ترمي وزارة الصيد البحري إلى تحقيقه هو تغطية تدريجيا جميع السواحل المغربية ولكن هذا يتطلب الوقت ويتطلب وسائل جد مهمة.

أما فيما يتعلق بالقرية التي تطرق إليها السيد المستشار المحترم حول ميناء تاقضنة فهو مبرمج في 2007 ولكن أتمنى باش تكون إمكانيات جديدة لأن كما ذكرتم كذلك بأن اليابان يعطي مساعدات جد مهمة في بناء القرى للصيادين. وإلى أمكن لنا باش نسبقوا بناء هاذ القرى للصيادين قبل هذه المدة التي أشرت إليها سنعمل ذلك بكل إخلاص، كما قلت عندما بنيت قرى للصيادين أو محلات مجهزة للتفريغ.. ذاك الشيء كيفرح لأن الاصطياد بصفة عشوائية وفي محلات غير مجهزة حتى من الناحية الصحية يحط مشاكل جد مهمة. وشكرا.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد الوزير، تفضلوا.

المستشار السيد محمد الرايس:

شكرا للسيد الوزير على جوابه، فقط هذا السؤال تيطرح علينا كمسؤولين، السيد الوزير السابق كان قد وعدنا في الميزانية أو قانون المالية 2000-2001 وهذا ما جاء على لسانه بأنه كان في الميزانية لهاتين السنتين 2000-2001 ميزانية ديال هاذ الميناء تاقضنة.

حنا كنا ديمة نتساءلو بأنه خصنا هاذ الميناء هي كانت تقرر أن تكون في 97 بعدما جاء اليابانيون وداروا الدراسة ديالهم واشتغلنا معهم، كانوا الناس ديال المنطقة، وساعدناهم وكان الجواب ديالهم هو الطريق والكهرباء. اليوم موجودة الطريق موجودة الكهرباء. فوجنا، حنا بأنهم غيروا البرنامج ديال هاذ القرية ديال الصيادين، سبقات منطقة أخرى ولى فيها المشروع قبل هذه المنطقة. على ما سمعت من السيد الوزير السابق هي اللي عندنا أسبقية وألوية. أنا ماشي ضد المنطقة باش تكون فيها الميناء. أتمنى السيد الوزير باش اديروا المجهود ديالكم باش تنقذوا هاذ المنطقة اللي اشتغل فيها واحد العدد ديال اليد العاملة، وهي منطقة جبلية

**المستشار السيد أحمد المالكي:**

السيد الوزير، نشكركم على ردكم الواضح. ولا بد من أن أضيف إذا سمحتم أن المواطن خصوصا في المناطق القروية أصبح مجبر للانتقال إلى وكالات المكتب الوطني، وعلى بعدها في العديد من الحالات، لكي يؤدي الفاتورة التي تأتي غالبا متأخرة والغالب في الأمر أنه لا يؤخذ في عين الاعتبار ما إذا كان الشخص مريضا أو مسافرا أو تعذر عليه الأداء في الأجل المحدد.. فتطبق عليه الغرامة بدون رحمة وبدون شفقة وقدرها 96 درهما. والكل يعلم أن الآلاف معوزين متواضعين ماديا ليس بإمكانهم أداء حتى فاتورة الاستهلاك، فكيف إذا كانت الغرامة أكثر من الاستهلاك في الأصل؟

السيد الوزير، لا بد من مراعاة خصوصيات المناطق على حسب الإمكانيات المتاحة داخلها ولا بد من بعض المرونة في بعض الحالات مبنية على أساس منطقي. وإلا سيكون المكتب متبنيا لمنطق مساهما في تقديم خدمة ضرورية وأساسية للمواطنين وخصوصا منهم في العالم القروي. وشكرا.

**السيد رئيس الجلسة:**

شكرا للمستشار المحترم، ننقل إلى وزارة التشغيل والشؤون الاجتماعية والتضامن.

**المستشار السيد محمد طربيش:**

السيد الرئيس،

السيد الوزير،

السادة المستشارين المحترمين،

يشرفني أن أطرح هذا السؤال باسم الفريق الديمقراطي حول معضلة البطالة التي أصبحت إشكالية وطنية لا يمكن حلها إلا في إطار ثقافة الاستثمار والشراكة وتأهيل الموارد البشرية وترشيد التدبير من أجل تحقيق الهدف الإستراتيجي الأساسي قوامه توفير الشغل ضمن رؤية عامة للتنشيط الاقتصادي والاستثمار على المستويين المحلي والوطني. ومن ناقلة القول على أن القطاع العام لم يعد بإمكانه استيعاب العاطلين وحده بل يتعين على القطاع الخاص أن يتعبأ لتأهيل المقاولات المغربية حتى تتمكن من خلق فرص شغل جديدة لامتناس أفواج العاطلين ولتحقيق هذه الغاية على الحكومة تشجيع وتوفير المناخ المناسب باستقطاب المستثمرين المغاربة والأجانب كما جاء في التصريح الحكومي.

ولهذه الأسباب أطرح عليكم السؤال التالي:

وكالات الماء والكهرباء التابعة للمكتب الوطني للكهرباء؟ وهل الوصية على المكتب على علم أصلا بهذه الوضعية؟ وكيف ستتم معالجتها؟ وشكرا.

**السيد رئيس الجلسة:**

شكرا السيد المستشار المحترم، لكم الكلمة السيد الوزير.

**السيد محمد بوطالب وزير الطاقة والمعادن:**

شكرا السيد الرئيس.

السادة المستشارين المحترمين،

أولا وقبل كل شيء في الناظور ما كائش وكالة للماء والكهرباء تحت وصاية المكتب الوطني للكهرباء. كائش وكالة ديال المكتب الوطني للكهرباء كتكلف بتزويد الكهرباء على الصعيد ديال المدينة هذا من جهة. من جهة ثانية التكلفة ديال الفاتورة من 1996 تقريبا 8 سنوات إلى الآن ما تمت حتى شي زيادة في الثمن ديال الضوء، لا في الضغط المنخفض Basse Tension اللي هو معروف وكيستعملوه الناس ولا في الضوء الأخر.

من جهة أخرى فهو الشطر اللي هو تحت من 1000 ميكاوات في الساعة شهريا ما تبدلش فيه الثمن نهائيا. فحنا اللي كتكولو وكنلتمس من السادة المستشارين والمنتخبين المحليين المتواجدين في المكان باش يكون واحد التحسيس في الكيفية ديال استعمال ديال التزويد بالكهرباء بأشطرة فمن كتكون تحت 100 ميكرووات ساعة فهو الثمن ناقص على درهم للكيلووات في الساعة، اللي كيدوز فوقه لا بد ما يزيد شي شوية. فعموما ما عندنا تقريبا 60% ديال المستعملين ديال هاذ الضغط الصغير اللي تحت من 100 ميكاوات/ ساعة 60% ديال المستعملين كلهم داخلين في الناس العاديين مواطنين بالإمكانيات ديالهم باش يستعملوا هاذ الطاقة هذه. فاللي كيزيد فوق لا بد عندو الإمكانيات باش يزيدها.

لذا مرة أخرى كنشكركم اللي وضعتم هذا السؤال اللي هو جد مهم خصنا نعمل جميعا في عملية تحسيسية، حنا نتقوم بها من ناحية الإدارة وعلى الصعيد ديال الوكالات المتواجدة عبر المملكة المغربية، ولكن كنلتمس باش المنتخبين المحليين باش يساعدوا جميعا باش الناس يعرفوا كيفاش يستعملوا هاذ الأمور، وكنأكد من 1996 لم تكن هناك أي زيادة لحد الآن. وشكرا.

**السيد رئيس الجلسة:**

شكرا السيد الوزير، تفضلوا السيد المستشار.

جدا في توفير الشغل عبر الاستثمار، وعلى سبيل المثال صادقت هذه اللجنة خلال 2003 على 53 مشروع استثمار بقيمة 12 مليار درهم. غادي تمكن إن شاء الله بإحداث ما يناهز 15 ألف منصب وهذا مهم جدا. هاذ الزيادة في سنة 2003 مقارنة مع 2002 تساوي تقريبا 60٪ ديال الزيادة.

- وهناك كذلك فيما يخص بعض القطاعات كقطاع الجلد والنسيج هناك تسهيلات كبيرة أعطيت من طرف الدولة من أجل المساهمة في إحداث مناصب شغل إضافية.

ورغم كل هذه الجهود، السيد الرئيس، الإشكالية اللي مطروحة هو أن نخلق مناصب شغل سنويا ولكن مع الأسف موازاة مع ذلك مناصب شغل أخرى يعني كايين هناك مؤسسات تغلق خلال نفس السنة وبذلك تكون الحصيلة ضعيفة مقارنة مع مناصب الشغل التي أنشئت.. وعلى كل حال أظن أن هناك عدة آليات التي التي نفكر فيها وخاصة فيما يخص برامج التكوين التأهيلي وبرامج إدماج خريجي التعليم العالي وبرامج نشأة المقاولات والسلفات الصغرى.. إضافة إلى ذلك هناك إحداث وكالات إنعاش التشغيل والكفاءات التي ستلعب دور الوساطة في سوق الشغل. كل هذه الآليات إن شاء الله ستعطي نتائج على المدى القريب.

وفي الأخير السيد الرئيس إذا سمحتم كذلك أريد أن أقول أننا في وزارة الشغل الآن نفكر في إخراج مشروع قانون إطار لإنعاش التشغيل على المستوى الوطني يحدد محاور تدخل الدولة لإنعاش التشغيل وهذه أظن من الأولويات الوطنية وسننكب عليها قريبا ومجلسكم الموقر سيقول كلمته في هذا البرنامج وشكرا.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد الوزير، تفضلوا السيد المستشار.

المستشار السيد سعيد التداوي:

شكرا السيد الرئيس.

السيد الوزير، كلمتم على التزامات الحكومة في سياسة التشغيل وقتلم على أن البطالة هي إشكالية عالمية، صحيح كذلك تكلمتم على المراكز ديال الاستثمار الجهوية وتكلمتم على اللجنة الوطنية التي يترأسها الوزير الأول والتي رخصت على ما يزيد على استثمار ديال 12 مليار والتي غادي يشغل 15 ألف منصب.

السيد الوزير، بغيت غير نذكرك بواحد المسألة مهمة جدا. أنتم تكلمتم فيها عبر الصحافة هي الملف الكبير

ماذا أعدت الحكومة من إجراءات استعجالية لترجمة التزام الحكومة في مجال الاستثمار إلى واقع ملموس لتوفير مناصب الشغل؟ وشكرا السيد الرئيس.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا للمستشار المحترم، لكم الكلمة السيد الوزير.

السيد مصطفى المنصوري وزير التشغيل والشؤون

الاجتماعية والتضامن:

شكرا السيد الرئيس المحترم.

شكرا السيد المستشار المحترم.

السيد المستشار المحترم، أظن أن في سؤالكم أن هذا السؤال يحمل في الحقيقة في طياته عناصر الجواب بحيث أن السيد المستشار تكلم عن تأهيل الموارد البشرية وكذلك ثقافة الاستثمار والشراكة وكذلك تحقيق هدف استراتيجي يرمي إلى تنشيط الاقتصاد على المستوى المحلي والوطني..

فعلا السيد الرئيس المحترم، إشكالية البطالة هي إشكالية عالمية والمغرب وكالدول جميعا وخاصة منها الدول في طريق النمو، ينن من هذه الفاجعة. فهذه البطالة، المعالجة ديالها يجب أن يكون عميقة. وأكثر من ذلك تكمن في تسريع وتنشيط حركة الاستثمار باش تغلب على وثيرة نسبة البطالة في بلادنا وخاصة أن القاعدة ديال السكان في بلادنا هي قاعدة شابة في هذه السنين الأخيرة خاصة وصلت أقواج كبيرة إلى سوق العمل.

فأمام هذا المشكل الهيكلي بادرت الحكومة إلى اتخاذ مجموعة من الإجراءات تهدف كلها إلى معالجة هذه المعضلة فمن بين الإجراءات أسردها بسرعة:

هناك إخراج ميثاق المقاولات الصغرى والمتوسطة إلى الوجود حيث أحدثت مجموعة من الآليات لدعم ومساعدات المقولة الناشئة كصندوق المقاولات الصغرى والمتوسطة ووكالات المقاولات الصغرى والمتوسطة إلى غير ذلك

- هناك فيما يخص المراكز ديال الاستثمار الجهوية رغم المشاكل التي تلقها هاته المراكز قامت بأعمال لا بأس بها ويجب معالجة بعض المشاكل التي تعرقل مسيرتها ولكن رغم ذلك هناك فعلا واحد العدد كبير من الملفات التي عولجت بنجاعة من طرف هذه الشبابيك ويجب تقييم عمل هذه الشبابيك الجهوية للاستثمار من أجل أن تكون أكثر فعالية:

- كذلك الدولة وفي ميدان الاستثمار هناك لجنة يترأسها السيد الوزير الأول والتي تقوم كذلك بدور كبير

أصبحت تنقرض وأصبح عليها واحد الطلب كبير حتى في الخارج الصناعة التقليدية ديالنا كذلك.. ولذا السيد الوزير نتورنا الأقل فيما يخص شركة النجاة. وشكرا السيد الرئيس.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا للسيد المستشار، تفضلوا السيد الوزير.

#### السيد وزير التشغيل والشؤون الاجتماعية والتضامن:

شكرا للسيد الرئيس المحترم، بسرعة فائقة فيما يخص ملاحظة المستشار المحترم حول هذا الجواب بغيت غير نقول فيما يخص النجاة بصفة عامة، الإشكالية كايين معالجة لهذه الإشكالية وكذلك الملف عرف طريقة راه مشى للعدل. نتمناو أننا نصل إلى الحقائق في أقرب الأجل. فيما يخص المصاريف هناك واحد l'enveloppe التي خصصت لضحايا النجاة وناقشنا مع المنظمة التي تمثل هؤلاء الضحايا فرفضوا نهائيا أننا نعطيهم هذه المصاريف اللي هي مصاريف اللي قاموا بها خلال المعالجة، رفضوها نهائيا واليوم المبلغ المالي هو محطوط ولكن يرفضون باش يأخذوه. فيما يخص المعالجة اليومية بغيت نقول ليكم بأنه واحد العدد ديال الضحايا ديال النجاة لقينا ليهم واحد العمل إما في الخارج، إما في الداخل، يمكن ما عنديش الأرقام بدقة ولكن هناك واحد العدد ديال الناس والضغط اليوم أصبح ضغطا منخفضا مقارنة مع كان من قبل.

فيما يخص التكوين فعلا هناك طلبات عدة اللي كنترجي من السادة المستشارين المحترمين ولا كذلك المتدخلين الاقتصاديين الاجتماعيين أنهم يقولوا لينا أشنو هما الأوراش اللي يمكن فتحها في هذا الميدان. نحن رهن الإشارة مع المكتب ديال التكوين أننا أي طلب جاء عندنا وإلا نفتح تكوين خاص فيما يخص هذا الطلب. شكرا السيد الرئيس.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد الوزير، ننقل إلى لسؤل لمولي لمتعلق ولموجه إلى وزارة لتعليم لعلي ولبحث لعلمي حول الإصلاح لجمعي للمستشارين لمحترمين لسادة نور لنين بركاع، أحمد لتويزي، محمد جبيل، محمد عذب لزغاري، بريس لراضي، حسن زهير.

#### المستشار السيد نور الدين بركاع:

شكرا السيد الرئيس.

السادة الوزراء،

إخواني المستشارين،

سؤالي يتعلق بإصلاح الفضاء الجامعي:

الطويل العريض لضحايا شركة النجاة المغربية، الإماراتية التي نفذ.. على ما يزيد من 7000 شاب مغربي من ضحايا شركة النجاة الإماراتية للتشغيل، إضرابا وعلى إثر ذلك الإضراب كان هناك التزام حكومي على أن هاذ الناس غادي يتعوضوا من خلال على الأقل تلك المصاريف التي ذهبوا ضحيتها من طرف تلك الشركة ومن طرف بعض المستثمرين المغاربة منهم العيادات اللي كانت الوكالة كتوجههم إذعانيا. أقول إذعانيا بمعنى إلى يعني يدفع الملف ديالو ويتقبل خصو ومفروض عليه يمشي إلى عيادة معينة وثم يعمل الفحص اللي كيكلفو 900 درهم. إلى ضربتها في 10 ألف شخص شوفو المبلغ اللي عندنا. حنا كنبغيو نعرفوا بعد ديك 10 آلاف مغربي ما هو مصيرها وأين وصل مآلها.

أما في سياسة المراكز الجهوية أنا أقول مع كامل الأسف أنها لم تتجح في مهمتها وخير مثال المركز الاستثمار في الجهوي لمدينة الدار البيضاء الكبرى اللي كتعد من أهم المدن في الاستثمار مربعين أيديهم وما كيديروا حتى شي حاجة وما عندهم حتى شي سلطة، ما عندهم حتى شي سلطة وما كيديروا حتى شي حاجة هذه من جهة.

من جهة أخرى السيد الوزير حنا كنتمناو وراه سبق لينا قلناها أن وزير الشغل والشؤون الاجتماعية والتضامن، قلنا على أنه هذا اللقب راه ثقيل بزاف، كنتمناو أن في التشغيل تكون واحد السياسة حسب العرض والطلب.

والعرض والطلب هنا خصنا نشوفو الطلب ما هو؟

الآن محليا أعطيو النوادي ديال الفروسية كايينة 37 نادي كتطالب الآن، ما عندناش moniteur ولا aide moniteur ومكتب التكوين المهني كيمكن ليه يفتح هذا النوع، مدارس ما عندناش كذلك دول عربية كتطلب هذا النوع، كذلك في القطاع الفلاحي، كاع الناس التقنيين البيطريين موجودين ولكن التقنيين غير موجودين. كذلك الممرضين، انتم تعرفون القطاع الصحي الآن وزير الصحة أعطيه 100 ممرض يشغلو وما تعطيهم طبيب تكول ليه شغلو كذلك غير المهن الصغرى، النجارة والرصاص وغير ذلك.

ولهذا حنا كنتمناو أن السياسة ديال الحكومة تمشي في هذا الاتجاه حسب الطلب، ماشي حسب العرض وأن الشواهد العليا أنا أعتقد اليوم في المغرب راه عندنا الكفاية، عندنا اكتفاء ولكن في المهن اليدوية راه

أداء الجامعة للدور المنوط بها وهو تكوين رجال المستقبل ورجال الغد؟

أخيرا أمام غياب سياسة واضحة أو سياسية مبنية على دراسة أو معلومات دقيقة سيكون هذا الإصلاح كسابقه، المألوف ديالو هو الفشل ويبقى دون جدوى؟ وشكرا.

### السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد المستشار المحترم، لكم الكلمة السيد الوزير.

### السيد خالد عليوة وزير التعليم العالي والبحث العلمي:

بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على المصطفى الكريم.

السيد الرئيس،

السيدة والسادة المستشارين،

في الحقيقة لا أدري كيف أن أعالج هذا السؤال، ولكن سوف أحاول أن أكون موضوعيا في الجواب. هذا السؤال طرحتموه في شهر نوفمبر من السنة الماضية وبالضبط كما ورد على نساتكم في 23 نوفمبر وتمثل سنة أسابيع على الدخول الجامعي. فبعد ستة أسابيع على الدخول الجامعي خلصتم إلى أنه هناك فشل في الإصلاح. علما أن الإصلاح مداه الزمني هو أقل ما يمكن أن يقال عنه هو المدة التي سيستغرقها إلى حدود الحصول على آخر شهادة وهي الدكتوراه أي 8 سنوات.

أريد أن أقول بأنه بالنسبة للنقطة الأولى حول تشخيص الوضعية أعتقد بأنه ليست حتى هي الوزارة التي قامت بتشخيص الوضعية والمغاربة وكل المنظمات السياسية والاجتماعية والنقابية-الممثلة في اللجنة الوطنية المخصصة في الإصلاح لمنظومة التربية والتكوين والتي اشتغلت على امتداد حوالي سنتين ووضعت تشخيصا ووضعت كذلك مسلكا لمعالجة الطول. التشخيص موجود يمكن أن أعطيكم في اللجنة الخاصة بمجلسكم، أعطيكم بيانات حول هذا الموضوع.

أما بالنسبة للنتائج حبذا لو طلبتم مني النتائج الأولية للفصل الأول لإنجاز الإصلاح ماشي للحديث عن الإصلاح والمعطيات المدققة حول إنجاز البرامج، حول نسبة الحضور في الامتحانات، حول نسبة النجاح والرسوب في الفصل الأول والمقارنة مع النظام السابق باش يكون عندنا نظرة معقولة. لا أدري هل سأستطيع أن أقدم هذه المعطيات التي كلها تؤكد على الرغم من

لا احد يشك السيد الوزير في كون الجامعة إلى جانب باقي المؤسسات التعليمية الأخرى هي الوسيلة الحقيقية لتكوين الأطر والكفاءات القادرة على تسيير شؤون الدولة من جهة وعلى النهوض بالقطاع الخاص من جهة أخرى. لكن سرعان ما خابت الآمال عندما أصبحت هذه الجامعة المغربية في السنوات الأخيرة تنتج أفواجا من العاطلين اختار البعض منهم الاعتصام، اختار البعض الآخر الهجرة السرية أو قوارب الموت، واختار آخرون العزلة والابتعاد عوض أن يساهموا جميعا في بناء هذا الوطن الذي هو في أمس الحاجة إلى جميع أبنائه.

كل هذا جاء نتيجة مجموعة من الاختلالات كانت الوزارة الوصية في شخص وزارة التعليم العالي التي مسولة عنها لعدم توفرها على أي استراتيجية واضحة ومتمكاملة. فلا يمكن أن يواجه المغرب تحديات التي كيعيشها من خلال جامعة فارغة من محتواها العلمي والمعرفي، ومن خلال استصدار ورسن المزيد من القوانين والإصلاحات التي لا تطبق، وإن طبقت فهي تطبق بطريقة غير سليمة. فالممثل واضح وصريح هو الإصلاح الذي انطلق منذ بداية السنة الجامعية حيث أن هذا الإصلاح كانت تطبعه خصائص الفشل نظرا لغياب الشروط الأساسية لإنجاحه ويمكن أن نلخصه فيما يلي: أولا: عدم الانطلاق من تشخيص دقيق وموضوعي وعلمي لوضعية التعليم العالي وحاجيات المقولة وحاجيات، كما جاء على أي حال في السؤال قبل قليل، ملائمة العرض والطلب.

ثانيا: غياب الوسائل المادية والبشرية الكافية لإنجاح هذا الإصلاح.

ثالثا: غياب إشراك كل الفاعلين في صياغة هذا الإصلاح الجامعي.

السيد الوزير ألا ترون كذلك أن الثغرات التي عرفها الإصلاح الجامعي في البداية ديال الدخول ديال السنة الجامعية في هذه السنة حيث كان هناك تأخر في الدخول الجامعي التي كان السبب ديالو هو غياب القاعات وغياب كذلك المدرجات الكافية لإتباع النظام الجديد، النظام ديال السياسة وكذلك نظرا للنقص في الأطر، في الأساتذة وفي أطر تأطير الطلبة التي كيتزاد العدد ديالهم من سنة إلى أخرى خصوصا في بعض الشعب؟

الأ ترون السيد الوزير أن هذا كله سيكرس الوضعية المزرية التي تعرفها الجامعة المغربية وبالتالي عدم

وبكل إخلاص ونزاهة، ونمدكم بوثائق مكتوبة أو معلوماتية. وشكرا السيد الرئيس.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد الوزير، تفضل السيد المستشار.

#### المستشار السيد نور الدين بركاع:

السيد الوزير، المطلوب هو إمداد الجامعات المغربية بالوسائل البشرية والمادية الضرورية لتفادي بعض الثغرات كما قلت في سؤالي مثلا. كان ذلك التأخر في الدخول الجامعي إلى آخر وحنا كاملين كنغيروا على الجامعة المغربية. وشكرا.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا للسيد المستشار المحترم، ننتقل إلى القطاع الموالي السؤال موجه إلى السيد وزير حقوق الإنسان حول مجهودات الوزارة لإطلاق جميع الأسرى بتيندوف، للمستشارين المحترمين السادة: بوسلهام بيثة، بلحاج الدرهمومي، بنعيسى زروال، عمر الكردودي، يونس العراقي، عمر أدخيل وعمر لعليج. السيد المستشار المحترم باقي لي سؤال واحد من بعدكم باش ننهيو هذه الجلسة باش نعطيوه فرصة للمتدخل من بعد غير في إطار إعانة الرئاسة وشكرا.

#### المستشار السيد بلحاج الدرهمومي:

الحقيقة باننت في العالم كله عرفها والجمعية ديال مدام ميتران اعترفت بأنه كانت هاذوك المرتزقة باعانة الحكومة لبلاد شقيقة لعبت بها.

الحقيقة باننت وكلشي عرفها في العالم من غير الداخل. إذن ولينا أمام جوج مواضيع الموضوع الأول هو تحرير إخوتنا المدنيين اللي هما على رغم أنفسهم تلعب بهم ومشودين تقريبا بأثمنة، في الحبس في تيندوف والسجناء العسكريين، بتدخلات بعض الأقطار الشقيقة نشكرهم بالمناسبة والجمعيات الإنسانية يعني خرجوا، جاوا منهم بعض العدد بقات 500 وأش السجين الآن اللي ما محترمة الوضعية ديالو حتى قانون ديال السجناء ديال البحر ولا قانون ديال الصليب الأحمر اللي أمضى عليه جميع الدول ومنهم إخواننا الجزائريين، الحكومة الجزائرية أش من وضعية عندهاذا الناس هاذو؟ كانوا سجناء ديال البحري يعني جميع القوانين الدولية كتبين وكثر غم خوتنا الجزائريين يطلقوا هاذ الناس، بارك..

راه هاذ الشيء حرام عند الله باش يتعاملوا معنا هاذ المعاملة هذه وهاذ الموضوع هذا جبناه في هذه الوقت لأنه ربما الإخوان الجزائريين كحكام وشعب يبدلوا

حدود الإمكانيات اللي عندنا، أنا متفق معاك بأنه، طبعا بلادنا حنا عارفين الوسائل المتوفرة لكن الميزانية ديال وزارة التعليم العالي راه هي فوق 4 مليار درهم التي تخصص للتعليم العالي ل300 ألف طالب بصفة عامة ويمكن أن أتحدث هنا وأقول أنه مثلا الكلفة معدل الكلفة لكل طالب هي 16 ألف درهم. مين كنتكلمو على الوسائل، إلى بغيت نطلعها إلى 20 ألف درهم شوفو شحال من مليار خصك باش نتكلمو عليها بطريقة واضحة.

الدولة عاملة واحد المجهود ولكن كاين واحد المجهود كذلك أساسي الاستغلال الناجح للموارد المتوفرة لأنه عندنا بعض المؤسسات ما كنتشغلوش فيها، ما كنتشغلوش كل المعدات ديالها وكل المدرجات وكل القاعات وكل الأساتذة وكل الإمكانيات المتوفرة. نستعمل ذاك الشيء اللي موجود بطريقة ناجعة ونعملو مجهودنا من أجل إصلاح مضامين التكوين ونعطيو أنفسنا واحد المدة زمنية باش نحكمو فعلا واش هاذ الشيء اللي كنعلموه هو ملائم؟ ولكن ما يمكنش مسبقا نقولو راه ما غادي نقدر ونديرو والو. حنا كنتشغلو والنتيجة في النهاية ديال الأمر اللي غادي نقول لينا واش الإصلاح كان ناجح أو غير ناجح هو سوق الشغل. مازال ما تخرج عندنا حتى واحد، مازال حنا في ستة الأشهر الأولى حنا عاد في الستة الأشهر الأولى وباقي نقول ليكم حتى التقييم إلى بغيت تعطيه تقييم موضوعي ما يمكن نعطييه ليكم حقيقة على الأقل حتى تنتهي السنة. لأن حتى الفصل الأول ما كافيش. لكن عندي معطيات أولية اللي غادي نعطيها ليكم إنما لما تنتهي السنة نجي لعندكم ونقول ليكم هاهي النتيجة لأنه المسائل معروفة وعمومية ماشي غادي نخزنوها على أحد. فالتمس منكم أننا نبقاو لأنه هذه المسألة وطنية ومتحددين عليها جميع الأحزاب وجميع المنظمات لأنهم موجودين في واحد اللجنة..

أنا هذي 15 يوم قدمت عرضا لتقييم الشغل في الفصل الأول أمام هذه اللجنة اللي ممثلين فيها جميع الأحزاب اللي ممثلة في البرلمان وكلهم ناقشوني وقالوا لي هذي خدامة وهذي ما خدماش، وهذه مزيانة وهذي ما مزياناش، وأعطيتهم المعطيات كلها. أنا مستعد السيد المستشار المحترم أن اللجنة الموقرة لهذا المجلس تستدعيني بحال اللي استدعتني اللجنة المختصة في قضايا التكوين وأعطيتكم جميع المعطيات وبصدر رحب

الأمين العام ديال الأمم المتحدة، كيساندنا فيه الاتحاد الأوروبي، كيساندنا فيه المنظمات الحقوقية الدولية، كيساندنا فيه اللجنة ديال الصليب الأحمر المكلفة بالموضوع لأنه موضوع ما فيه نقاش.

ثانيا: المرتزقة ومن يقف ورائهم تيوجدوا أنفسهم في وضعية صعبة لأنهم تخرقوا كل المواثيق المنظمة لهذا الموضوع. فالجهود ديال الحكومة المغربية متواصلة، عندنا كل سنة مناسبة هي اجتماع ديال حقوق الإنسان بجنيف لإثارة الموضوع، عندنا اتصالات منتظمة مع اللجنة ديال الصليب الأحمر المكلفة بالموضوع سواء مع الرئيس الدولي كيلين برغر ومع المندوب الجهوي في المنطقة المكلف بالموضوع.

إذن المغرب كله معبأ لإنجاز هذا التحدي وأيضا المجتمع المدني المغربي معبأ، وأغتمت هذه المناسبة لأهيب بمجلسكم الموقر وبكل الفعاليات السياسية والنقابية والمدنية للإسهام في هذا النضال الوطني لتعبئة الرأي العام الدولي لصالح هذه القضية. الموضوع الأكبر وهو كل المغاربة المعتقلين هناك موجودين في واحد الوضعية ديال الأسرى لأنه المرتزقة تيفرضوا واحد الوضعية ديال الحصار، واحد الوضعية دياب.. لا تستجيب لأبسط شروط الحياة الكريمة، وضعية اللي فيها خروقات سافرة لكل حقوق الإنسان.

فإذن المغرب في السنة الأخيرة نظرا للحرية التي كتمت بها بلادنا جاء وفد من البرلمان الأوروبي، جات وفود من مختلف المنظمات الدولية وعايينت الأجواء ديال الطمأنينة وديال الديمقراطية في الأقاليم الجنوبية ديالنا. اللي كيشيروا إلى الجانب الآخر لا يسمح لهم بالدخول. ورغم ذلك كل تقارير المنظمات الدولية سواء تابعة للأمم المتحدة أو غير الحكومية تلح وتؤكد على بشاعة الخروقات الموجودة في هذه المخيمات ونحن نأمل في إطار المستجدات في المنطقة أن يلتحق بالأشقاء والجيران بالمسعى المغربي الرامي إلى إيجاد حل سلمي تفاوضي في إطار السيادة الوطنية وفي إطار وحدة التراب الوطني لتتعم منطقتنا بالطمأنينة، ولنتمكن جميعا من بناء المغرب العربي الذي ننشده جميعا، وشكرا.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد الوزير.

النظرة ديالهم والتوجه ديالهم في هذه القضية ويعرفوا أنهم عندهم حذاهم واحد البلد شقيق كان دائما وأبدا بجانبهم بالتضحيات الغالية والراخصة وكان دائما يمد لهم يد المساعدة. راه يعني بهذه المناسبة حقيقة نترجم على الحسن الثاني اللي صبر واحد الصبر فوق صبر أيوب باش ما تكونش واحد.. أو هاد إفريقيا الشمالية بين بلدان إسلامية واحد التضامن اللي ليس له مثيل كون يدى. ولكن الحمد لله كايين قادات، حكماء يرون المستقبل بتبصر وحكمة وعندهم قوة بشرية فوق الأحداث اللي كانت أما كون ماك اتوش راه المصيبة كانت غادي تفوت ذلك الشئ اللي واقع في العراق لأنه شمال إفريقيا إلى خرجنا إلى المصيبة ما تتوقفوش. ولهذا السيد الوزير أشكركم مسبقا باش تعطوننا واحد النظرة على هذه الوضعية ديال السجناء بعد ديال العسكريين ومن بعد تداكروا على....

السيد رئيس الجلسة:

شكرا للسيد بلحاج الدرهمي، تفضلوا السيد الوزير.

السيد محمد أوجار الوزير المكلف بحقوق الإنسان:

السيد الرئيس،

أولا السيدة والسادة المستشارون المحترمون، اسمحوا لي في البداية أن أشكر السادة المستشارين اللي تفضلوا بطرح هذا السؤال لأنه بالفعل يثير وضعية ديال مجموعة من المغاربة اللي تيعيشوا حقيقة مأساة إنسانية بشعة لم تشهد الإنسانية مثلها.

فالسؤال كايين وضعيتين:

كايين الوضعية الأولى هي ما يتعلق كما تفضلتم في السؤال بالأسرى العسكريين، والقانون الدولي واضح وصريح خاصة معاهدات جنيف الأربعة اللي كتتنظم هذه الوضعية.

فمن كيتم وقف إطلاق النار كيببتدئ الإطلاق الفوري واللامشروط للأسرى. ما تيكونوا لا موضوع تفاوض ولا موضوع نقاش. إذن فحنا فيما يتعلق بالنزاع المفتعل في أقاليمنا الجنوبية، وقف إطلاق النار موجود منذ سنوات طويلة ولكن للأسف المرتزقة والأشقاء في الجزائر يماطلون في هذا الموضوع ديال الأسرى وبالعكس تيعملوا إليهم واحد التوظيف سياسي بشع، الآن هاذ الأسرى ديالنا تقريبا بعضهم من أقدم الأسرى في العالم والموقف ديال المملكة المغربية واضح وحازم وصريح: هو إطلاق الفوري واللامشروط ديال جميع الأسرى. ولكل الجهود الذي بذلتها الدولة التي بذلتها حكومة صاحب الجلالة، هاذ الموقف ديالنا كيساندنا فيه

والإمكانيات العمومية المرصودة لمثل هذا النوع من المعالجة وخصوصا بالنسبة للفئات المعوزة؟ وشكرا.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا للمستشار المحترم، لكم الكلمة السيد الوزير.

#### السيد محمد الشيخ بيد الله، وزير الصحة:

السيد الوزير،

السادة المستشارين الأعزاء،

أود في البداية أن أقدم الشكر للسادة المستشارين على تقديمهم لهذا السؤال الذي يأتي من هنيهة إلى أخرى، طبعاً وأريد أن أقول أن هذا المرض أصبح يطرح مشاكل كثيرة على الصعيد العالمي إذ يتزايد عدد المرضى بهذا المرض بـ 8% على الصعيد العالمي، وبانيا في بلادنا ننظر كل سنة 120 حالة لكل مليون شخص في السنة إذن وبانيا المشكلة كبيرة وكبيرة جداً. أما فيما يتعلق بالسؤال أولاً أتمنى أن يكون هناك تحسيس بالنسبة للوقاية والوقاية تتعلق بالأشخاص المسنين المصابين بالسكري أو بالضغط الدموي وعند الأطفال هناك مشكل التهاب اللوزتين والتهاب المسالك البولية.

إذا كان هناك علاج ومتابعة لهذه الأمراض فسيخف الضغط طبعاً وحالة توقف الكلى، فيما يتعلق بالمجهود الكبير الذي وظفته بلادنا إن على مستوى البنية التحتية تكوين الأطباء والممرضين أو على سبيل البنية التحتية هناك الآن تقريباً 94 مركزاً لتصفية الكلى و 1020 آلة ولكن الأهم من ذلك هو صفقة إطار السنة الماضية بقيمة 41 مليون درهم التي ستمكننا من اقتناء 230 آلة إلى 250 آلة وتهيئة 32 مركزاً على الصعيد الوطني منتشرة على صعيد البلاد وستحدي طبعاً من حدة هذا المرض العضال.

وأريد بهذه المناسبة أن أقدم الشكر الجزيل للمجتمع المدني الذي واكب هذا المرض منذ سنوات وخفف العبء على الدولة وعلى المرضى وقد أسايرنا بصفة جدية ومنتظمة للتخفيف على هؤلاء وأتمنى طبعاً أن يستمر أولاً الوعي بأهمية الوقاية والدولة تتحمل مسؤوليتها فيما يتعلق طبعاً حسب الوسائل المتاحة فيما يتعلق باستراتيجية أخرى للعمل في هذا الإطار ومنها طبعاً زرع الكلى وهذا مشروع مهم نتمنى أن نتمكن من أجرأته في أسرع وقت ممكن والسلام عليكم.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكراً لكم السيد وزير الصحة، تفضلوا السيد المستشار.

#### المستشار السيد بلحاج الدرهمي:

شكراً السيد الوزير على هذا العرض وعلى المساعي الشجاعة التي كتعلموا في هذا الميدان هذا، وهذا واجب وطني وخصنا كلنا الجمعيات المدنية أو السياسية أو حكومية أن يلتقوا حول هذا الموضوع الذي هو حقيقة أنا في النظرية ديالي كون كانت الصحف ديالنا بعض الصحف الآن كنتكلم على خزعات باش تخلق مشاكل بين المغاربة، ولكن في الوقت فاش نتكلم على هذه المواضيع خصنا هاذ الناس اللي رجعوا واللي هما في حالة الإعانة خصنا نهضرو عليهم وراهم أبطال، راهم خوتنا تمحنوا في قضية الوطن، لازم علينا باش نعمل حملة باش نعاونوهم، كايين فيهم اللي مازال في حالة سيئة من الناحية الاجتماعية لهذا خصنا نوقف بجانبهم ونخلق جمعيات باش نتعاون معهم. ومرة أخرى أكرر أن هاذ السجناء المغاربة بتيندوف العسكريين هما أكبر، عندهم في الحقيقة أكثر من الوقت من مانديلا، هاذوراه دوزوا سنين وسنين فوق مانديلا.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكراً للسيد المستشار المحترم، شكراً لكم السيد الوزير لإتاحة الفرصة لآخر متدخل وهو قطاع وزارة الصحة، الدعم العمومي لعلاج مرضى القصور الكلوي للمستشار المحترمين السادة عبد اللطيف أبوح، الطاهر الفيلاي، عزيز الفيلاي، محمد كريمين.

#### المستشار السيد عبد اللطيف أبوح:

شكراً السيد الرئيس.

السيدات والسادة المستشارين المحترمين،  
السادة الوزراء،

السيد الوزير، يعاني بعض المواطنين معضلات مرضية مزمنة يتطلب علاجها إمكانيات مادية تفوق بكثير مستواهم الاقتصادي والاجتماعي وعلى وجه الخصوص الفئات المعوزة والأقرب ساكنة البوادي النائية والحوضر وهوامش المدن الشيء الذي يعرض حياتهم للضياع والموت بسبب ضيق ذات اليد والحاجة ويعرض أسرهم للحزن والأسى والعذاب ومن بين هذه الأمراض المزمنة القصور الكلوي الذي يجتاح كما تعلمون إلى معالجة مستدامة من نوع dialyse هذا النوع من العلاج الذي يتطلب توفر تجهيزات خاصة لتصفية الدم وإمكانيات مادية لاقتناء الأدوية المرتبطة بهذا الداء وكذلك المدة العلاجية التي تستغرق شهوراً وأسابيع أو في أسوأ الحالات أياماً معدودات. أمام هذه الحالة السيد الوزير، نساآلكم عن ماهية المساعدات

**السيد رئيس الجلسة:**

شكرا لكم السيد المستشار المحترم، شكرا لكم السيد وزير الصحة، شكرا للسيد الوزير المكلف بالعلاقات مع البرلمان. قبل أن أعلن عن اختتام هذه الجلسة أشير إلى أن السؤال الأخير الذي كان من المقرر أن يتوجه به السادة المستشارين إلى وزارة الاتصال قد أجل بطلب من أصحاب السؤال وبهذا نكون قد أنهينا هذه الجلسة ونعلن عن رفعها.

**رئيس مجلس المستشارين****محطفى عكاشه****المستشار السيد عبد اللطيف أيدوح:**

شكرا السيد الرئيس.  
شكرا السيد الوزير على الإجابة، وفعلا لا يمكن أن ننفي المجهودات التي تقوم بها الحكومة. لكن يبقى أننا نسجل فعلا المجتمع المدني يتحرك في هذا الاتجاه وهناك مبادرات جد مهمة. فالمطالبة والإلحاح هو في ماهية الإمكانيات العمومية المرصودة لدعم هؤلاء الفاعلين الاجتماعيين الذين يهتمون بمعالجة هذا النوع من المرض وبالتالي ما هي الإجراءات التي يمكن حقيقة أن يتم تفعيلها من أجل مساعدة المواطنين في البادية؟ وشكرا.