

## محضر الجلسة رقم 549

التاريخ: الثلاثاء 12 جمادى الأولى 1428 (29 ماي 2007)

الرئاسة: المستشار السيد محمد فضيلي، الخليفة الأول لرئيس المجلس.

التوقيت: ثلاث ساعات ونصف، ابتداء من الساعة الثانية وخمس وثلاثين دقيقة بعد الزوال.

جدول الأعمال: الأسئلة الشفوية.

\*\*\*\*\*

المستشار السيد محمد فضيلي، رئيس الجلسة:

بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين.

بسم الله أعلن عن افتتاح الجلسة.

السيدات والسادة المستشارون المحترمون،

عملا بأحكام الفصل 56 من الدستور ووفقا لمقتضيات النظام

الداخلي لمجلس المستشارين، يخصص المجلس هذه الجلسة لأسئلة

السادة المستشارين وأجوبة الحكومة عليها. وقبل الشروع في تناول

الأسئلة الشفهية المدرجة في جدول الأعمال وإعطاء الكلمة للسيد

الأمين لإطلاع المجلس على ماجد من مراسلات، وإعلانات، أحيط

المجلس علما أننا سنكون، مباشرة، بعد انتهاء جلسة الأسئلة الشفوية،

مع جلسة عمومية تخصص للدراسة والتصويت على مشروع قانون رقم

53.05 يتعلق بالتبادل الإلكتروني للمعطيات القانونية.

كما أخبر المجلس الموقر أنه، وبطلب من الحكومة، سيتم تقديم

الأسئلة الموجهة للسيدة الوزيرة المكلفة بالجالية المغربية المقيمة بالخارج،

في بداية الجلسة، وتأخير الأسئلة الموجهة للسيد وزير التجهيز والنقل

إلى حين التحاقه بمقر المجلس نظرا لالتزامات طارئة أخبرتنا بها

الحكومة.

أعطي الكلمة، في بداية هذه الجلسة، للسيد أمين المجلس ليحيطكم

علما بما توصلت به الرئاسة من مراسلات وإعلانات. تفضل السيد

الأمين.

المستشار السيد أحمد حاجي أمين المجلس:

بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على سيدنا محمد وعلى آله

وصحبه.

شكرا السيد الرئيس.

السيدة الوزيرة المحترمة،

السيدة المستشارة المحترمة،

السادة المستشارون المحترمون،

المراسلات التي توصل بها المجلس للإعلان عنها:

توصلت رئاسة المجلس بقرار للمجلس الدستوري يحمل رقم

636.07 م.د بشأن الطعنين اللذين قدمهما السيد عماد أبرشان،

ملتמسا فيهما إلغاء نتيجة الاقتراع الذي أجري يوم 08 شتنبر

2006، لتجديد ثلث أعضاء مجلس المستشارين في نطاق الهيئة

الناخبة المكونة من أعضاء الجماعات المحلية بجهة وجدة أنكاد، وأعلن

على إثره انتخاب السادة عزيز مكنيف ومحمد رضى بوطيب وعبد

الرحمن أوشن وبورجل البكاي وأحمد الرحموني أعضاء بمجلس

المستشارين. وقد قام المجلس الدستوري برفض طلب السيد عماد

أبرشان الرامي إلى إلغاء نتيجة الاقتراع.

كما توصلت الرئاسة برسالة من المستشار السيد سعيد التداوي،

يقدم فيها استقالته من الفريق الديمقراطي.

كذلك، السيد الرئيس، بالنسبة للأسئلة الشفهية والكتابية التي

توصل بها مجلس المستشارين ابتداء من 22 ماي 2007 إلى غاية

يوم الثلاثاء 29 منه، عدد الأسئلة الشفهية 30 سؤالا، عدد الأسئلة

الكتابية 10 أسئلة.

وشكرا السيد الرئيس.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد الأمين. في إطار المادة 128 من القانون الداخلي

للمجلس أعطي الكلمة للسيد رئيس فريق الإتحاد الدستوري لإحاطة

المجلس بقضية طارئة. فليفضل السيد الرئيس مشكورا.

المستشار السيد ادريس الراضي:

شكرا السيد الرئيس المحترم.

بسم الله الرحمن الرحيم.

السيدة الوزيرة،

الزميلة والزملاء الأعزاء،

الحكومة يتحدث باسمه، مع تغييب رئيس المجلس، لدرجة اختلطت علينا فيها الأمور، ظانين أن الهاكا أصبحت تحت وصاية وزير الاتصال. ونحن إذ نستنكر هذه السلوكات ونقول للحكومة كفى من هذه السلوكات التي ترجع بالبلاد للقرون الوسطى لأننا افتقدنا كل الضمانات على نزاهة وشفافية الانتخابات المقبلة.

السيد الرئيس،

إن هذه السلوكات، وغاناود عاوتاني تؤكد هذه السلوكات تجعلنا نفكر، في الإتحاد الدستوري، في مقاطعة الجلسات العمومية. شكرا السيد الرئيس.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا للسيد رئيس الفريق. الكلمة في إطار إحاطة المجلس علما للسيد رئيس الفريق الإشتراكي. إلى سمحتو واش في إطار تسيير الجلسة؟ تفضلوا.

المستشار السيد ادريس مرون:

الاستقالة التي أعلنتم عنها ديال السيد التدلوي، ولكن ما أعلنتوش الشطر الثاني، وهو الانضمام إلى الفريق الحركي، شكرا. انضمامه من فريق والتحاقه بفريق آخر. شكرا.

السيد رئيس الجلسة:

الكلمة في إطار إحاطة المجلس علما، للسيد رئيس فريق الإتحاد الإشتراكي، فليفضل.

المستشار السيد محمد الهبطي:

شكرا السيد الرئيس.

السيدة الوزيرة،

السيدة المستشارة،

السادة المستشارون،

في إطار مقتضيات المادة 128 من النظام الداخلي، تجد الفيدرالية الديمقراطية للشغل نفسها مضطرة لتنبية الحكومة والرأي العام الوطني مجددا بموضوع مهم وحيوي، ألا وهو محنة الحريات النقابية. وهذا الموضوع طرحناه بقوة في تظاهرات فاتح ماي، وكان جزءا أساسيا من الشعارات التي رفعت بهذه المناسبة، وطرح، كذلك، خلال الجولات المتعددة للحوار الاجتماعي مع الحكومة ومع السيد الوزير الأول، وكذلك طرح من لدن زميلي من هذا المنبر الأسبوع الفارط، والذي

في إطار المادة 128 من النظام الداخلي لمجلس المستشارين، يشرفني أن أتدخل باسم فريق الإتحاد الدستوري لإحاطة هذا المجلس الموقر بأمر طارئ.

إن الحكومة لازالت تصر على سلوكاتها الغريبة والمنافية لشعارات حقوق الإنسان ومبادئ دولة الحق والقانون. ففي الوقت الذي يجعل الدستور المغاربة سواسية أمام القانون وتضمن كل التشريعات حقوق المواطن في المشاركة السياسية، تأتي الحكومة بأساليب ملتوية لحرمان الناس من حق الترشيح للانتخابات، السيد الرئيس. فقد سمعنا أن الحكومة قد وضعت لائحة أشخاص يمنع ترشيحهم دون أي سبب قانوني، بناء على شكوك وشبهات قد تكون باطلة. كما أننا، أي الحكومة، لجأت إلى تقنية لم يسبق أن عرفها المغرب طيلة تاريخه، وهي أنه أصبحت تحرك متابعات ضد أشخاص مرشحين محتملين في بعض الدوائر بناء على شكايات أو بلاغ من مجهول، وهذا الأمر السيد الرئيس، يثير الاستغراب. بل لقد لجأت النيابة العامة إلى افتراض متضررين يتم استجوابهم لأنهم متضررون ومشاركون في أفعال جنحية لها علاقة بالأخلاق، مما يمس بسمعته داخل المجتمع، وبهذا يصبحون ضحية سلوك النيابة العامة نفسها، فعلى أي أساس تأخذ النيابة العامة البلاغات المجهولة كأساس لتحريك المتابعة ضد أشخاص لا ذنب لهم سوى تعبيرهم عن رغبتهم في الترشيح للانتخابات المقبلة؟ وكيف تصدر الحكومة لائحة للممنوعين من الترشيح ويتصل على ضوءها الولاة والعمال، حسب ما سمعنا، بالمعنيين لإخبارهم شفويا بطريقة كواليسية؟ فإن كان هؤلاء الممنوعون مذنبين فعلى الحكومة أن تحرك المتابعة ضدهم ومحاکمتهم قانونيا بالوضوح والعلن. وإذا كانوا مستوفين للشروط المنصوص عليها في القانون، فلا يحق للحكومة أن تخالف القوانين وتخرق الدستور لتتدخل في حرية الأشخاص ومنعهم من حقوقهم التي يكفلها الدستور والقانون.

السيد الرئيس،

الزملاء الأعزاء،

الحكومة الآن لم تترك أي منفذ أو أي إمكانيات عمومية لتقوية أغلبيتها، فحتى المجلس الأعلى، وهنا يمكن للزملاء الأعزاء، يسمعو شي شويا مزيان عاوتاني بأن المجلس الأعلى للسمعي البصري (الهاكا)، الذي نعتبره مؤسسة دستورية مستقلة، أصبح الوزير الناطق باسم

تحقيق عميق من أجل استخلاص ما يجب استخلاصه وإعادة الأمور إلى نصابها لاعتبارين.

أولاً: الظروف التي تعيشها بلادنا، وما تنتظره من استحقاقات. بلادنا لا تتحمل هذه الازدواجية، من جهة، توجه سياسي إيجابي لإحقاق الحقوق وطي صفحة الانتهاكات، وتوجه أمني ضيق سلمي، يسلب الحريات يعاكس ويشوش.

والاعتبار الثاني هو موجه للذين يلحون بفرازة الأمن والنظام الداخلي. الأمن الحقيقي هو ترسيخ الثقة بين الحاكمين والمحكومين، وأهم مداخل هذا الأمن هو وضع حد لمظاهر الظلم الاجتماعي، وعلى رأسها انتهاك الحريات النقابية.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا لكم. في نفس الإطار، الكلمة للسيد رئيس فريق التحالف الوطني، فليتنفضل مشكورا.

#### المستشار السيد محمد اطريش:

شكرا السيد الرئيس.

السيدة الوزيرة،

أختي المستشارة،

إخواني المستشارين،

طبقا لمقتضيات المادة 128 من القانون الداخلي لمجلسنا الموقر، أحيط المجلس والرأي الوطني علما بقضية طارئة في قطاع التشغيل والمتعلقة ببطاقات المنخرطين لدى الصندوق الوطني لمنظمات الاحتياط الاجتماعي CNOPS. فبعد صدور المذكرة الوزارية لوزارة الصحة حول تجديد الانخرطات في إطار المدونة الجديدة للتغطية الصحية الأساسية، سواء بالنسبة للمنخرطين القدامى أو الانخرطات الجديدة، تم تقديم وتسليم الملفات مع البطائق، حوالي أو أكثر من 8 شهور، وعدد البطائق الآن لازالت محجوزة أكثر من 6000 بطاقة، إلا أنه مع الأسف الشديد لا زال عدد كبير من البطائق المحجوزة تراوح مكانها في رفوف الإدارة المسؤولة، تنتظر الإفراج عنها والمنخرطون تقتطع مستحقاتهم المالية أي تلك الأقساط الشهرية، أي الاشتراكات ولم يستفد هؤلاء من العلاجات الطبية، بل يتم ذلك على نفقتهم الخاصة.

استعرض فيه مجموعة من مظاهر انتهاك الحريات النقابية، ولاسيما ما يتعلق ببعض المؤسسات العمومية التي أصبحت تعتبر نفسها أمها غير ملزمة ومتحللة من تطبيق القوانين الجاري بها العمل.

مواجهة لهذه الوضعية، وبعد استنفاد كل المساعي، لم يعد أمام المركزيات النقابية المعنية، وأعني هنا الفيدرالية الديمقراطية للشغل والاتحاد العام للشغالين، لم يجدوا من وسيلة سوى اللجوء إلى الاحتجاج السلمي الحضاري المسؤول، ودعت إلى تنظيم تجمع احتجاجي يوم السبت 26 ماي 2007 تحت شعار "لا مصداقية للحوار الاجتماعي دون احترام الحريات النقابية".

وفي هذا الصدد، قامت المركزيتان بكافة الإجراءات المنصوص عليها في قانون الحريات العامة، لكن ما وقع هو أنه عند بداية الوقفة، فوجئ النقابيون والحاضرون بتدخل عنيف وشرس لقوات الأمن لا مبرر له، دون سابق إشعار أو تعليل. هذا الهجوم تناقلته الصحافة الوطنية، وكان موضوع مجموعة من التعاليق، وأمامي نموذج مما تناقلته الصحافة الوطنية ونحيبها على هذا العمل. قامت قوات الأمن بقمع الجميع بدون استثناء أو تمييز، فالصحافيون الذين حضروا احتجرت وكسرت آلات تصويرهم، المسؤولين النقابيين على اختلاف مسؤولياتهم ودرجاتهم بما فيهم البرلمانين الذين ينتمون لهذه الغرفة، كذلك طالتهم هراوات القمع، بمن فيهم كذلك الكاتب العام للفيدرالية والذي نحمد الله أنه لم يصب إصابة بليغة، ولاسيما إذا علمنا أنه سيتأسس الوفد العمالي المغربي الذي سيحضر في المؤتمر السنوي للمكتب الدولي للعمل. نقول إذا كانت إصابته بليغة، سنكون في غاية الحرج، كيف سنواجه الوفود الدولية والتي ستجتمع لكي تندارس مدى التزام الدول بتطبيق الأوفاق والاتفاقيات الدولية في مجال الشغل واحترام الحريات النقابية.

السيد الرئيس،

ختاماً، نحن أولاً في الفيدرالية والاتحاد العام ندين بشدة القمع الهمجي الذي لا مبرر له، والذي ووجهت به تظاهرة سلمية حضارية ومؤطرة، ونعتبر أن هذا السلوك يتنافى مع الإرادة السياسية الوطنية، ومع التوجهات الرسمية الداعية إلى بناء دولة الحق والقانون ونحمل المسؤولية للحكومة والجهات الأمنية، ونعتبر أن ما وقع يستدعي فتح

### السيد رئيس الجلسة:

شكرا لكم. الكلمة لآخر إحاطة، يتعلق بالفريق الحركي، فليفضل السيد رئيس الفريق لإحاطة المجلس علما.

### المستشار السيد عبد الرحيم الشرقاوي:

شكرا السيد الرئيس،

السيدة الوزيرة المحترمة،

السيدة المستشارة المحترمة،

إخواني المستشارين المحترمين،

طبقا لمقتضيات النظام الداخلي، أتقدم إلى مجلسنا الموقر، ومن خلاله إلى الرأي العام الوطني بالإحاطة التالية:

بلغ إلى علم وكالات الأسفار بمختلف أنحاء المملكة أن حصتهم ستتقلص خلال موسم الحج لهذه السنة، علما أن العديد من المواطنين يفضلون أن يمروا عن طريق هذه الوكالات لأداء فريضة الحج. وتجدر الإشارة أن هذه الوكالات التي توفر المئات من مناصب الشغل تعتمد في دعم مداخيلها على هذا الموسم السنوي الهام، وإذا ما قلصت الوزارة الوصية الحصص المخصصة لها، فإن العديد منها سيتعرض للإفلاس، ونود أن تعمل الحكومة على تفادي ما من شأنه أن يضر بهذه الوكالات ويعرض اليد العاملة التي تشتغل بها للعطالة، في وقت ما أحوجنا فيه إلى خلق مناصب جديدة. وشكرا.

### السيد رئيس الجلسة:

شكرا لكم. نشرع في معالجة الأسئلة الشفهية المدرجة في جدول أعمال هذه الجلسة وعددها 20 سؤالا، 6 منها أسئلة آنية موجهة لكل من قطاعات التجهيز والنقل، الصناعة والتجارة، الجالية المغربية، و14 سؤالا عاديا، تم قطاعات التجهيز والنقل، الصناعة والتجارة، الجالية المغربية، التجارة الخارجية، التنمية الاجتماعية والشؤون الاقتصادية والعامية.

إذن نستهل جدول أعمال هذه الجلسة بالسؤالين الآنيين الموجهين إلى قطاع الجالية المغربية، ويتعلقان معا بموضوع استقبال أفراد الجالية المغربية المقيمة بالخارج. وحدة الموضوع تدعونا إلى إدماجها والاستماع إلى عرضيهما وإثر ذلك تتولى السيدة الوزيرة الإجابة عنهما معا.

إن هاجس هذا المسؤول عن هذه الإدارة هو تحقيق فائض مالي كبير، يقدم حصيلة، يظهر من خلالها بأن الأجور على أحسن ما يرام من السابق والمنخرطون يعوضون ويعالجون وهكذا، لكن الواقع شيء آخر، أي لازالت تلك البطائق ديال المواطنين، جماعات محلية، وبعض رجال ونساء التعليم وبعض القطاعات الأخرى لم ترسل بعد إلى أصحابها.

ومشكل آخر، السيد الرئيس، حول تعطيل عمل ومهمة جمعية مساندة الأمراض المزمنة التي قامت بعقد اتفاقية شراكة مع التعاضدية العامة، وطبقا لمقتضيات قانون مدونة التغطية الصحية الأساسية، وفي الباب الثاني منه، أي كيفية إبرام اتفاقيات من المادة 18 إلى المادة 25 منه، على أن تتكفل الجمعية المذكورة، أي جمعية مساندة الأمراض المزمنة بالأداء والصرف والتحمل عن الأمراض المذكورة في الاتفاقية بأسرع وقت، وقد أبانت عن فعاليتها في دورها في هذا المجال، إلا أنها تعرضت للتوقيف.

هنا سؤال يطرح، السيد الرئيس، لماذا تم تعطيل عمل هذه الجمعية؟ وشكرا السيد الرئيس.

### السيد رئيس الجلسة:

شكرا لكم. الكلمة الآن للسيد رئيس الفريق الاستقلالي للوحدة والتعددية لإحاطة المجلس علما، فليفضل مشكورا.

### السيد المستشار:

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

السيد الرئيس،

السيدة الوزيرة،

الأخت المستشارة،

الإخوة المستشارين،

كما في علمكم، السيد الرئيس، لم يعد يفصلنا عن أداء مناسك الحج سوى بعض الأيام، ونظرا للإقبال الكبير على أداء مناسك الحج، التجأت الحكومة إلى نظام القرعة، والحكومة حلت هذه المشكلة بالقرعة، رغم تحفظنا على ذلك، بينما وكالات الأسفار لم تجر القرعة إلى يومنا هذا، لذا نطلب من الحكومة التدخل العاجل لحل هذه المشكلة لتبديد مخاوف المواطنين وطمأننتهم، وشكرا السيد الرئيس.

زملائي الأعزاء،

السيد الرئيس، مما لا جدال فيه أن الجالية المغربية المقيمة بالخارج تحظى بعطف خاص ورعاية ملكية سامية، نظرا للدور الهام الذي تقوم به في تقوية جسور التواصل بين بلادنا والبلدان المضيفة. إضافة إلى ذلك، مساهمتها عن طريق تحويلات العملة الصعبة وإنجاز مشاريع في مختلف مناطق المملكة، ومما لا شك فيه، أن صيانة حقوق ومصالح هذه الشريحة من المواطنين تتطلب ضرورة إعطاء المزيد من العناية لها ونهج سياسة للقرب تجاهها تمكنها من اجتياز العراقيل التي تصادفها أثناء كل عملية عبور إلى أرض الوطن.

وإذا كنا نعبّر عن ارتياحنا للتحسن المستمر للظروف العامة لعملية العبور من سنة إلى أخرى، فإننا نشدد على أهمية مواصلة الجهود المبذولة في هذا الإطار من أجل تعزيز وتيرة العمل والإسراع به. وفي هذا السياق، السيدة الوزيرة المحترمة، نسائلكم عن التدابير المتخذة لاستقبال أفراد الجالية المغربية المقيمة بالخارج بالنسبة لهذه السنة؟

السيد رئيس الجلسة:

شكرا للمستشار المحترم. الكلمة للسيدة الوزيرة للإجابة عن السؤالين معا.

السيدة نزهة الشقروني، الوزيرة المنتدبة لدى وزير الشؤون الخارجية والتعاون المكلف بالجالية المغربية المقيمة بالخارج:

السيد الرئيس.

السيد الرئيس المحترم،

السيدة المستشارة المحترمة،

السادة المستشارون المحترمون،

أود في البداية أن أتقدم إليكم، إلى الفريق الاستقلالي وفريقكم كذلك، على طرح هذا السؤال، فريق العهد، نعم على طرح السؤال.

نحن انطلقنا بالفعل في التحضير لموسم العبور باعتباره محطة أساسية، كإين مغاربة ديانا، أخواتنا وإخواننا في المهجر يبرهنون دائما على الروابط المتينة التي تجمعهم مع وطنهم الأم، نحن نتوقع أن يتوافد على المغرب، إن شاء الله، هذا الصيف، شبابنا كذلك، وتنبأ أن يصل عدد المغاربة المقيمين بالخارج الذين سيزورون المغرب إلى أكثر من مليونين و500 ألف مغربي، وهذا طموحنا، وسنعمل على تعبئته من أجل أن يحضروا إن شاء الله بكثافة.

السؤال الأول موجه إلى السيدة الوزيرة حول الاستعدادات والترتيبات المتخذة من أجل استقبال الجالية المغربية للمستشارين المحترمين السادة: محمد الأنصاري، الطاهر الفيلاي، محمد بلحسن خبير، محمد أبو الفرج، بنجيد الأمين، فيتفضل أحد السادة المستشارين لبسط السؤال.

المستشار السيد بنجيد الأمين:

شكرا.

السيد الرئيس،

السيدة الوزيرة المحترمة،

أختي، إخواني المستشارين،

من المعلوم أن العطلة الصيفية على الأبواب، الشيء الذي تستغله جاليتنا المقيمة بالخارج للتواصل مع الوطن والأهل والأحباب وتفقد مصالحتهم بمناسبة قضاء عطلتهم بعد سنة طويلة من الشفاء والعناء في دار الغربة. وعليه، فإننا جميعا، حكومة وشعبا، دأبنا على اتخاذ عدة إجراءات وتدابير من أجل استقبال جاليتنا في ظروف ملائمة عند العبور والمقام. وعليه، فإننا نسائلكم، السيدة الوزيرة، ما هي الاستعدادات التي اتخذتها الحكومة من أجل استقبال جاليتنا المقيمة بالخارج بمناسبة العطلة الصيفية؟ وهل تتوقعون ارتفاع عدد الوافدين من أفراد الجالية المقيمة بالخارج خلال هذه السنة؟ شكرا.

السيد رئيس الجلسة:

الكلمة، لدينا سؤال ثاني في نفس الموضوع، حول الاستعدادات الجارية لاستقبال أفراد الجالية المغربية المقيمة بالخارج للمستشارين المحترمين السادة: محمد بلحسن، لحومريوح، عابد شكيل، سفيان قرطاي، محمد المنصوري، لحسن بوعود، يحيى يحيى، عبد اللطيف اسطبولي، عبد الله عباد، عبد الحميد بنعلوش، حسن أبو العز، الحاج الطاهري، الكلمة لأحد السادة المستشارين لشرح السؤال. الحاج عابد شكيل.

المستشار السيد عابد شكيل:

بسم الله الرحمن الرحيم.

السيد الرئيس،

السيدة الوزيرة،

السيدة المستشارة،

نظلموهوم على كل الترتيبات التي اتخذناها والإحتياجات التي خاصهم ياخذوها أثناء سفرهم. نحن نتطلع ونتنظر أن تعرف هذه القطاعات كلها تحسن ملموس، لأنها، كما قلت، تدعمت بالوسائل البشرية وكذلك تم تدعيمها بكل التجهيزات الأساسية انطلاقا من الحاجيات التي عبرت عنها هذه السنة.

فيما يتعلق بالصعيد الوطني، هناك، كذلك، مجموعة من الإجراءات المتعلقة بالجمارك والإدارة والتي تم اتخاذها، كذلك سيتم تدعيم طاقم طبي ورعاية اجتماعية من أجل مواجهة كل المتطلبات في الميدان، وطيلة مختلف هذه العملية، علما أنه نحن نعبئ طاقم طبي مع إسبانيا كذلك، إلا أنه إسبانيا طاقمها الطبي يتوقف عن العمل في أواخر غشت، في حين، بطبيعة الحال، المغرب سيستمر في هذا الدعم الطبي خلال كل الموسم. كإضافة ديال 2 باحات استراحة، باحة وهذا من إنجاز مؤسسة محمد الخامس، كإينة طازاغيم ما بين مدينتي الناظور والحسيمة. وكإينة أخرى في ناحية (راس الما) على بعد 60 كيلومتر من مدينة الناظور في اتجاه وجدة، بالإضافة إلى أنه نظام استيراد العملة الصعبة غادي يعرف، كذلك، تغييرات هامة حيث سيتم رفع مبلغ العملة القابلة للتصدير المخصصة للهدية من 10000 درهم إلى 15000 درهم، بالإضافة إلى إلزامية التصريح بالعملات الأجنبية، إلى كانت قيمتها تفوق 100000 درهم، هذه مسألة تعرفونها.

بخصوص اجتماع اللجنة المختلطة الثانية، انعقدت بمديريه يوم الخميس 10 ماي. الجانبان عبرا عن ارتياحهما وعلى التطور، ولكن كانت فرصة لنا باش نوسعوا المشاورات وكذلك نشوفوا شنهوي النقط التي ما زالت عالقة من الاجتماع الأول التي كان قبل في أبريل باش نقدر ونحاولو نتغلبو عليها.

بالفعل، تم التغلب على نقطة أساسية فيما يتعلق باستبدال التذاكر ما بين الشركات، وهذه مسألة أساسية، باش ما يبقاوش الناس كتطول مدة انتظارهم، وكذلك لأنها ستساهم في السيولة البحرية.

كذلك، سيتم، هذه نقطة أساسية، التركيز على العقلنة ديال استعمال البواخر، لأن عندها طاقة استيعابية معينة، فسيتم المراقبة لاحترام هذه الطاقة الاستيعابية، لأن حتى هذا من شأنه خلق بعض الخلل. كذلك لا بد نسطرو على الدور المهم الذي يلعبه ميناء الناظور، لأنه هو في حد ذاته يخفف الضغط على ميناء طنجة، وتم إحداث

عندنا اجتماعين. انعقد الاجتماع الأول بوزارة الداخلية في 7 ماي، وبطبيعة الحال حضر جميع الفرقاء. كما تعلمون أن جلالة الملك يولي عناية خاصة بالجالية المغربية ومؤسسة محمد الخامس تقوم على الإشراف الفعلي، بالإضافة إلى وزارة الداخلية وكل القطاعات المعنية من جمارك وأمن إلى آخره.

هذا الاجتماع تم تخصيصه إلى إعداد خطة العمل والاتفاق على كل مساهمات الفرقاء المعنيين. لا بد نذكر على أنه كل ما يتم موسم العبور نسجل عملية تقييم هذا العمل ديالنا، باش نقولوها هي المسائل التي نجحنا فيها، وما هي المسائل التي لم تنجح فيها، ونضع أصبعنا على موقع الخلل، باش نطورو آليات استقبالنا لأن طموحنا هو أنه كل سنة، يكون هذا الاستقبال في مستوى متميز.

إذن، بالتأكيد، قلتم أن هذه العملية تتطور سنة عن سنة، فنحن نعتر بذلك ولكن نأمل أن نستمر في تطوير هذا العمل.

أهم التدابير التي اتخذت على مستوى وزارة الشؤون الخارجية، بطبيعة الحال المستوى المركزي كما العادة سيتم إنشاء خلية المداومة من 15 يونيو إلى 15 شتنبر، وكذلك سيتم تعبئة كل مكاتب التصديق بالرباط وطنجة وبني ملال وأكادير والناظور.

على مستوى مراكز القنصليات تم تزويد هذه المراكز بالطاقات والإمكانات المادية والبشرية من أجل تعزيز إمكانيات عملهم، خلال شهر يونيو ويوليوز وبداية غشت. إذن كإين أعوان إضافيين، خصوصا في القنصليات وكذلك خصوصا المتواجدة في المحاور الرئيسية ومحاور العبور، خصوصا الجزيرة الخضراء، ألميريا وبرشلونة.

تم كذلك تزويد كل مراكز القنصليات بالأعداد الكافية سواء تعلق الأمر بكناشة الحالة المدنية أو جوازات السفر، ويتم العمل بتنسيق مع السلطات الإسبانية، لأنه كما تعرفون هي شريك أساسي في هذه العملية، خصوصا في نقطة أساسية لضمان الأمن خلال العبور، أمن المسافرين لأن هذه القضية كنعرفو تنير إشكالات بالنسبة لنا. كذلك تم إنجاز حملة واسعة للتحميس وللإعلام لدى جاليتنا المقيمة بالخارج وتم خلق خلايا للمداومة، تشتغل طيلة الأسبوع دون انقطاع من التاسعة صباحا إلى الثامنة مساء، وستكون هذه الخلايا خلال شهري يونيو، يوليوز وغشت. كذلك تم توفير مجموعة من الكتيبات من طرف الهيآت العاملة في موسم العبور بهدف تأطير المهاجرين وباش، كذلك،

طبعا السيدة الوزيرة، بدورنا نشكرها على هذه الإيضاحات، ولا ننكر الجهود التي تبذلها الوزارة وكافة القطاعات المتدخلة، ولكن حنا بعينا هاد السؤال ما ييقاش كسؤال موسمي. هناك الربط بين الجالية المغربية والمغرب على طول السنة، فاللي غادي نحضروا فيه أكثر وأكثر هو كايته هنا بعض المضايقات من طرف الجمارك، وكذلك خاص يتعمل واحد التنسيق بين وزارة الداخلية وحتى وزارة النقل، لأن حقيقة، كيفما كتقول 26 ديال البواخر التي تعبر بين طنجة وبين الجزيرة الخضراء، فاللي كنبطبو هو المحافظة على الوقت ديال إقلاع البواخر، لأن ربما الرحلة أحيانا تستغرق 6 ساعات، تصور الناس كياخذو مسافة طويلة ديال الطريق، يصلون الجزيرة الخضراء عاد نزيدوهوم 6 ساعات، وعاد نزيدو نزاموهوم والمضايقة من طرف الجمر، كذلك ملي كناخذو الطريق دياهوم، كتكون مضايقات من رجال للأمن.

خاص العناية بهذه الجالية المغربية، والشيء الذي نركز عليه هو كذلك تسهيل المساطر الإدارية أمام أفراد الجالية، وخاصة لأهم يأتيون في وقت من الشهر لا يكون كافي لقضاء مصالحهم، ونحن، حقيقة، ننوه بالجالية المغربية التي تأخذ بعض مصالح الدفاع عن الوحدة الترابية، وكذلك سمعة جاليتنا المغربية، وخير دليل على ذلك هو استلام حقيقة وزيرة العدل بالنسبة للوزيرة من أصل مغربي ومن خلال الإعلان، كذلك، هناك من أناس الجالية المغربية ومن خلال برنامج chalangers كايته أطر وكفاءات جد مهمة، يجب الاعتناء بها وكذلك ندجهم للمساهمة في التطور السياسي للبلاد، من تمكين المغاربة المقيمين بالخارج من المشاركة السياسية لانتخابهم وتصويتهم. وحقيقة كي لا أطيل في هذا الموضوع، يوجد الكثير مما يقال، ما كرهناش تتعاود واحد اللجنة في هذا الباب باش تاخذ تدابير أحسن وأحسن، وشكرا.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا. الكلمة لفريق العهد، فليفضل السيد رئيس الفريق.

#### المستشار السيد محمد بلحسان:

شكرا السيد الرئيس.

في البداية، نشكر السيدة الوزيرة على المعلومات والمعطيات التي أعطيتمونا، لأن ما قلته كنا نريد قوله لكم، ولكن جبت كل المسائل

محطة بحرية جديدة بالحسيمة، سكون جاهزة ابتداء من شهر يوليوز 2007. غادي تكون حملات مشددة فيما يتعلق بمراقبة البواخر من الناحية التقنية والناحية الميكانيكية، باش ما تتكرر الأخطاء التي تسبب لنا مشاكل وأعطاب تقنية. غادي يتم برجة يوم خاص بتحسيس كل العاملين والطاقم المسير للبواخر الخاصة لعملية العبور. هذه أول مرة سنقوم بهذه المسألة.

برنامج الأسطول البحري يشتمل على 26 باخرة، كايته 11 باخرة ما بين طنجة والجزيرة الخضراء، فيها 6 باخرة مغربية. كايته 6 باخرة بين الميريا والناظور، منها 3 مغربية، وباخرتان ما بين طنجة وطريفة فيها باخرة مغربية.

لا بد نشيرو أنه هذا الخط الذي يتعلق بميناء طريفة لا يدخل ضمن منطقة شنغن في الفترة ما بين 12 يوليوز و5 غشت، غادي تكون الباخرة المغربية المخصصة لهذه الغاية، وغادي تمشي للجزيرة الخضراء لدعم الخط المغربي ما بين الجزيرة الخضراء وطنجة.

بالإضافة إلى ذلك، كايته خط بين الحسيمة والميريا و3 باخرة ما بين طنجة وستن باخرة بين طنجة وست، باخرة بين طنجة وجين، باخرة بين طنجة وجبل طارق.

عملية العبور بالنسبة للجانب الإسباني، عدد البواخر المخصصة لهذه العملية سيصل 39 باخرة، وغادي تعرف، كذلك، بعض الخطوط البحرية المبرجة زيادة في عدد البواخر، يتعلق الأمر بخط الجزيرة الخضراء وخط أليكانطة.

في مجال الرعاية الطبية، أنا سالت. كايته 417 طبيب من الصليب الأحمر الإسباني، 144 مساعد اجتماعي. تكلفة البرنامج ستفوق 7 مليون أورو. شكرا السيد الرئيس.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا أذكر مرة أخرى السادة أعضاء الحكومة والسادة المستشارين بأن يكيفوا تدخلاتهم حسب الوقت لأننا مضطرون لتبنيهم، لأن لدينا أسئلة أخرى، حتى تتم تغطية جميع الأسئلة الموجهة للحكومة، الكلمة للفريق الاستقلالي للوحدة والتعددية للتعبير.

#### المستشار السيد بنجيد الأمين:

السيد الرئيس،

فيما يتعلق بالمؤتمرات الاجتماعية، بالفعل، فمؤسسة محمد الخامس تحرص باش يكونو هاد المؤتمرات موجودات في نقط العبور، ونعمل كل ما في جهدنا باش تكون بالفعل حاضرة مسألة اللغة لأننا واعيين أن التواصل، خصوصا بالنسبة للشباب الذين لم يتقنوا أحيانا العربية، على أن يكونو الناس الذين يتقنون لغات المناطق، قدر المستطاع، بطبيعة الحال. وشكرا.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا لكم. آخر سؤال متعلق بالجالية المغربية المقيمة بالخارج، حول رفع الحيف والمعاناة عن جاليتنا المغربية المقيمة بإيطاليا، للمستشارين المحترمين السادة: محمد العقاوي، محمد اطريش، أحمد الكور، أحمد الديوني، عبد السلام أحدوش، الميلودي عفوت، عبد الصمد عرشان، أحمد الشرقاوي، مولاي ادريس العلوي، محمد برطني، محمد بولخداي، عبد السلام الودي، حسن زهير، العربي الهرامي، محمد عبده عز الدين. فليفضل أحد المستشارين لسط السؤال.

#### المستشار السيد محمد العقاوي:

بسم الله الرحمن الرحيم.

السيد الرئيس،

السادة الوزراء المحترمين،

السادة المستشارين المحترمين،

السيدة الوزيرة المحترمة،

لا يخفى عليكم الدور الهام الذي تلعبه جاليتنا المغربية المقيمة بديار المهجر على جميع المستويات الاقتصادية والاجتماعية على الخصوص، والأکید أن معاناتها كثيرة وكبيرة. وأود في هذا الصدد أترح عليكم اليوم التعسفات التي تتعرض لها الجالية المغربية خصوصا بالديار الإيطالية، حيث أنها عندما تريد الحصول على بعض الوثائق من القنصليات الإيطالية سواء بالدار البيضاء أو بالرباط، نجد أن هذه القنصليات تحدد مواعيد لا يمكن للعقل أن يتصورها، تصل من سنة إلى 3 سنوات من أجل توقيع مصادق عليه لوثيق إدارية، من قبل عقد الزواج أو عقد الازدياد.

إن مثل هذه السلوكات والممارسات تتنافى والأعراف والقوانين والموثيق المتعارف عليها دوليا. لذا نسائلكم السيدة الوزيرة عن

على أنها موجودة، ونتمنى، إن شاء الله، أنها تطبق باش ما نكرش المتطلبات اللي تفضل بيهوم الأخ ديالي، نبغي نشكركم على خلق خلية المداومة، وأطلب لأن في عرضكم ماجاشاي توفير مراقبين ومسعفات اجتماعيات يتفوقون مختلف اللغات تقريبا، لأن كيفما كتعرفو المغرب فيه بزاف ديال اللغات. بغينا هادوك المؤطرين اللي كيستقبلو الجالية يكونوا كيعرفوا جميع اللغات تقريبا: الأمازيغية، تشلحيت وتاريخية. ومرة أخرى، نشرك السيدة الوزيرة على الجهودات وما نساوشاي الجهودات التي تقوم بها مؤسسة محمد الخامس. وشكرا السيدة والوزيرة.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا لكم. السيدة الوزيرة، لكم الكلمة في إطار التعقيب.

#### السيدة الوزيرة المنتدبة لدى وزير الشؤون الخارجية والتعاون المكلفة

#### بالجالية المغربية المقيمة بالخارج:

شكرا السيد الرئيس.

أشكر السادة المستشارين.

بغيت نقول للسيد المستشار أنه، فيما يتعلق بالعمل، نحن نشغل في إطار من العمل المشترك والتنسيق الدائم مع وزارة الداخلية وكل المصالح المعنية، بالإضافة، كذلك، إلى وزارة المالية والجمارك، تعليمات صارمة وواضحة من عند الوزير الأول باش يكون نوع من السيولة والمرونة، وخصوصا احترام حقوق المهاجرين باش تكون تسهيل المأمورية، ولكن مع ذلك نحن نقول خاص، كذلك، يكون واحد الانضباط والاحترام من جهتين. ولهذا نحن سنقوم بحملة إعلامية، لأن المواطنة هي في الحقيقة حقوق، ولكن كذلك واجبات، فنحن ما يهمننا هو تمر الأمور ما يكونش هضم حقوق المهاجرين ولكن يكون الاحترام من طرفين.

المشاكل الإدارية، أنا معكم، لأن هذاك الشهر خاصنا نسالو المأمورية. اللجنة التي أعلنت عنها، كذلك، ستقوم بدور فتح المجال أمام مواكبة مشاكل الجالية، علما أنه عندنا لجان مشتركة مع جل الوزارات، خصوصا وزارة العدل.

فيما يتعلق، أنا في الحقيقة، يوم الخميس الماضي تم عقد اجتماع اللجنة في إطار مجلسكم الموقر، وكانت عندنا فرصة مع السادة المستشارين اللي حضروا أننا ناقشنا بعمق هذه النقط.

الإجراءات والتدابير التي تعتمدون اتخاذها من أجل رفع هذا الحيف الذي يطال جاليتنا المغربية المقيمة بإيطاليا؟ شكرا السيد الرئيس.

**السيد رئيس الجلسة:**

شكرا لكم. الكلمة للسيدة الوزيرة للإجابة على السؤال.

**السيدة الوزيرة المنتدبة لدى وزير الشؤون الخارجية والتعاون،**

**المكلفة بالجالية المغربية المقيمة بالخارج:**

شكرا السيد الرئيس.

شكرا للسادة المستشارين من فريق التحالف الوطني، بغيت تعرفو السيد المستشار، السادة المستشارين، بأن العمل القنصلي والمصالح القنصلية للدول الأجنبية عندها كامل الصلاحية، في الحقيقة، في تطبيق قوانينها في بلدان الإقامة التي تختار أن تعمل فيها قنصلياتها، ولها السيادة المطلقة، بطبيعة الحال، شريطة أن لا يمس تطبيق هذه القوانين بكرامة ومشاعر الأشخاص والبلد المضيف.

إذن، في هذا الإطار، ونحن بطبيعة الحال، حرصا منا على صيانة كرامة المغاربة بشكل عام، وكذلك بناء على العلاقات الطيبة التي تجمعنا مع البلدان الصديقة وخصوصا الدول الأوروبية، الوزارة تتدخل كلما دعت الضرورة إلى ذلك. أنا استقبلت مرارا، خصوصا بالنسبة لإيطاليا وتوجهت بمذكرات للسفارة والقنصلية من أجل التسريع بوتيرة التأشيرة وخصوصا في إطار التجمع العائلي. وكذلك نعتبر، كلما كان ذلك ضروريا، عن عدم رضانا على المعاملات، في بعض المرات، اللي كتكون إزاء، واللي كنعبروها في بعض الأحيان غير اللائقة خصوصا ديال بعض الأعوان وديال بعض السفارات.

من ناحية أخرى، نحن نؤكد على أنه قنوات العمل الرسمي الثنائي سواء منها الثنائية أو متعددة الأطراف نقوم بإثارات، وهنا عندنا لقاءات سواء على مستوى اللجن الثنائية، أو الآن في إطار اللجنة التي تجمع، في إطار الحوار الذي عندنا، والتفاوض مع لجنة الإتحاد الأوروبي. كيف كتعرفو عندنا برنامج المشاورات السياسية والمرتب بقضايا الهجرة. وحنا، اليوم، في المغرب، بطبيعة الحال، لأن المغرب يسجل تقدم متميز على عدة مستويات الشيء الذي يجعل حتى القدرة التفاوضية ديالنا في مستوى متميز. ونحن الآن نربط كل القضايا المتعلقة بالهجرة بقضايا الاحترام وتسهيل التأشيرة، فيمكن نقول على أنه بدا تجاوب وكاينة لجنة (أدوك) التي هي الآن تنظر في التسهيلات

التي يمكن لها أن تقدم لتلافي هذه المشاكل التي عندنا. يمكن نقول على أنه هذا التجاوب، حنا نتنظره باش يمشي للبعيد، كاين تجاوب حصل من طرف بعض السفارات، لكن خصنا نعرفو على أنه مع إيطاليا، نظرا لأن العلاقات ديالها مع الهجرة، هي علاقة جديدة، والآن المغاربة وصلت إلى 350.000 فحنا كاملين نتعلم لنشتغل في إطار جديد الذي يسمح باحترام المغاربة المقيمين بالخارج، ويبقى قرار فتح قنصليات جديدة بالنسبة لإيطاليا مسألة، بطبيعة الحال، مرتبطة بالسيادة ديال إيطاليا، لا يمكن أن نتدخل فيها، ولكن نثير الانتباه، كلما تبينت الضرورة، إلى أنه من المستحسن والمستحب أن نفتح قنصليات جديدة. وشكرا.

**السيد رئيس الجلسة:**

شكرا لك. الكلمة في إطار التعقيب لفريق التحالف الوطني.

**المستشار السيد محمد العقاوي:**

أولا، السيدة الوزيرة، نشكركم على الجهود التي تبذلونها في هذا القطاع الحيوي، رغم أنكم لا تتوفرون على ميزانية خاصة بقطاعكم. سؤالنا كنا قد طرحناه بتاريخ 10-11-2006، حيث كان المشكل في قمته، وبفضل مجهوداتكم بإحداثكم للمكتب المعلوم بدرب غلف، خففتم بعض الشيء من هذا المشكل، ومع ذلك أن المدة المتبقية الآن والمتراوحة ما بين 3 و4 أشهر تبقى مدة طويلة، مقارنة مع حجم الإكراهات الزمنية التي تعاينها جاليتنا بإيطاليا، خصوصا وأنها تأخذ شهر واحد فقط للعطلة، الشيء الذي يجعلها تقضي جل هذه العطلة في المصالح الإدارية. لذا، نلتمس منكم السيدة الوزيرة المزيد من الجهد من أجل تخفيف هذا العبء على هذه الجالية المهمة. وفي الأخير، نتمنى للملتقى الوطني الأول للكفاءات والذي أطلقتكم عليه برنامج (فينوكوم) والذي نعتبره مبادرة مهمة لجلب الاستثمارات والكفاءات لبلادنا. نتمنى تفعيل توصياته الصادرة عنه، حتى تتمكن من الوصول إلى ما نرتضيه من جاليتنا المغربية بالخارج. شكرا.

**السيد رئيس الجلسة:**

شكرا لكم. لكم الكلمة السيدة الوزيرة.

## السيدة الوزيرة المنتدبة لدى وزير الشؤون الخارجية والتعاون، المكلفة بالجمالية المغربية المقيمة بالخارج:

أشكر السيد المستشار. بالفعل نحن نستمر في دعم جاليتنا إزاء القنصليات. يمكن لي أن أقول، كذلك، على أنه الآن كاي بعض القنصليات التي بدأت تستعمل الحاسوب وكذلك الآليات الإلكترونية من باش ما يقاشاي ذاك الاكتظاظ في القنصليات، حنا كنجاولو كنجملو مجهود باش نطورو العمل ديالنا مع القنصليات، باش يقاوا الجمالية تكون تشتغل في إطارات مريحة. وأشكركم على الإشارة التي عملتمو (فينكوم) اللي كنعبروه بالفعل واحد الخطوة إيجابية وأساسية في تعزيز علاقاتنا مع الجمالية المغربية. و(فينكوم) هو واحد الإطار لاستدراك ذاك النقص الذي نعاني منه، من هجرة الأدمغة، فأتمنى أن الكل يساهم فيه، لأن هذا الآن هذا مشروع وطني وانخراطكم، كذلك، بدون شك، سيعطينا ضمانات لإنجاحه. وشكرا.

### السيد رئيس الجلسة:

شكرا لك على المساهمة. ومنتقل إلى السؤال الآتي الموجه إلى السيد وزير الصناعة والتجارة وتأهيل الاقتصاد حول مآل المشروع التحييد كازا نيرشور. للمستشارين المحترمين السادة: عبد الكبير برقية، يوسف التازي، فوزي بنعلال، مصطفى القاسمي. فليتفضل السيد الرئيس الأستاذ برقية.

### المستشار السيد عبد الكبير برقية:

بسم الله الرحمن الرحيم.

السيد الرئيس،

السيد الوزير،

إخواني المستشارين،

لقد سبق للسيد الوزير الأول لحكومة صاحب الجلالة، بمعية عدد من الوزراء التفضل بتقديم مشروع التحييد كازانيرشور، هذا المشروع الضخم، خلال سنة 2006، في عدة دول. ومما لا يخفى عليكم، السيد الوزير، فقد خلق هذا المشروع صدى واسعا لدى عدد من المستثمرين الأجانب، كما أنه حظي بترحيب كبير لدى جل المسؤولين المغاربة، وصفقوا بحماسة لهذا المشروع الذي يترجم، بحق، الرغبة الأكيدة لجلالة الملك محمد السادس، نصره الله، الرامية إلى انفتاح بلادنا على الاقتصاد الدولي وجلب مستثمرين من العيار الثقيل.

ومعلوم أن حكومة صاحب الجلالة التزمت بانطلاق أعمال هذا المشروع الضخم في غضون شهر يونيو 2007، يعني باقي بعض الأيام باش، مبدئيا، المشروع يكون تام. إلا أنه، وللأسف الشديد، ومن خلال الأصدقاء التي نتوصل بها من طرف المستثمرين الأجانب الذين يتابعون عن كتب كل صغيرة وكبيرة بخصوص أجدتكم وجدولة أوقاتهم، هذا المشروع لوحظ بأنه وقع تأخير حقيقي وكبير بخصوص تقدم هذا المشروع الاقتصادي والإثمائي.

السيد الوزير المحترم،

استنادا للحثيات السالفة الذكر، ما هي، في نظركم، الأسباب الكامنة وراء هذا التأخير؟ وأنتم تعلمون حقيقة المشروع والمشاكل التي تطوف به، علما بأن هناك مجموعة من الشركات وقعت التزامات الكراء من جهة. كما أن التجهيزات والبنيات التحتية الطرية الضرورية غير كافية، وبالأخص للأصول إلى عين المكان وبالنسبة للدخول والخروج، نظرا للعدد الكبير للوفود التي ستمر إلى عين المكان. إضافة إلى أن هناك دور عشوائية لازالت متواجدة فوق الأراضي المعنية بالأمر.

كل هذا وذاك يجتم علينا كنواب للأمة التساؤل خلال لقاءاتنا البرلمانية مع مختلف النواب ورجال الأعمال الأجانب من أجل تنويرهم بالأسباب الحقيقية لهذا التأخر. كما علمنا أن السيد الوزير الأول سوف يقدم مذكرة بالنسبة للتعجيل بصفة عامة. حبذا لو كانت هذه المذكرة قانونا لتأطير هذا المجال، لكن السؤال الذي يبقى يطرح نفسه وبالبحاح، السيد الوزير، هو مدى احترام الالتزامات التي أعطيت. شكرا للسيد الوزير.

### السيد رئيس الجلسة:

شكرا للسيد المستشار. الكلمة الآن للسيد وزير الصناعة والتجارة وتأهيل الاقتصاد للإجابة على السؤال، فليتفضل.

### السيد صلاح الدين مزوار، وزير الصناعة والتجارة وتأهيل

#### الاقتصاد:

شكرا السيد الرئيس.

شكرا السادة المستشارين المحترمين،

أود في البداية أن أتقدم بالشكر للفريق الاستقلالي لوضعه هذا السؤال ولتبعه الدقيق لكل المحطات المرتبطة بهذا المشروع المهم بالنسبة

إذن نحن نسير في نفس الوتيرة، لأنه عندنا هدف 100.000 شغل في مختلف مناطق المملكة في إطار هذا المشروع، في ظرف 8 أو 10 سنوات. شكرا.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا لكم. الكلمة للأستاذ برقية في إطار التعقيب.

المستشار السيد عبد الكبير برقية:

شكرا معالي الوزير، إلا أنه من خلال تدخلكم تحدثتم عن المشاكل الإدارية المطروحة في عين المكان، والأمر يهم قطاع حكومي، هل يجب أن نعتبر أن هناك سياسة قطاعية أو يجب أن نعتبر أن هناك سياسة حكومية؟ الالتزامات، هي التزامات الدولة فيجب على الجميع، على جميع القطاعات أن تمر بنفس الوتيرة. بالنسبة للأجنبي هناك مقارنة ولا داعي إلى إعطاء بعض الأسماء أو أسماء بعض الدول، هناك مقارنة بعض الدول الموجودة بجانبنا، فالرؤية والرغبة الأكيدة لجلالة الملك أن نحقق هذا المشروع، وهذا أول مشروع ضخم بالنسبة للمستقبل، كما أتيتم به السيد الوزير. فيجب أن تكون التزاماتنا حقيقية بالنسبة للأجانب، لأنه الأجنبي بعد ما كيجي ليس له وقت مرارا وتكرارا، يعني باش يجي إنسان مستثمر من هذا العيار، يجي في نهار واحد ويمشي راه تيعطي... راه يتحس بثمانه، فلماذا إذا كانت الالتزامات، خصها تكون التزامات الدولة. هذا اسم المغرب منين تمشيو وتبداو نسمعو كلمات وتبداو يعطوننا مقارنة مع دول أخرن بكل صراحة بطبيعة الحال حنا في الأغلبية، ومن طبيعة الحال، كبرلمانيين وخارج الوطن ندافع عن الأفكار وعن مواقف الحكومة، ولكن نتأسف بعدما نسمع كلمة تجرحنا. نرجو، السيد الوزير، ولكم كامل الصلاحية، ولكم قوة مع السيد الوزير لحل المشاكل في أقرب وقت. شكرا معالي الوزير.

السيد رئيس الجلسة:

السيد الوزير لكم رد على التعقيب. تفضلوا.

السيد وزير الصناعة والتجارة وتأهيل الإقتصاد:

شكرا السيد المستشار. بالطبع أنا متفق معك بأنه هذه مسألة تم بلادنا، والمقارنة كذلك يمكن لنا ندخلوها في مجموعة من الأشياء وأعتقد أنه هذه النقطة بالذات خلقت مشكل بالنسبة لهذه الرؤية المرتبطة بهذا المشروع، لأنه كايين المنطقة وتجهيز الفضاء وكايين كذلك الاستفادة التي أعطيناها والرؤية الشمولية والمتكاملة المرتبطة بهذا

بلادنا. كنعقول مشروع في الواقع حنا فتنا المشروع ودخلنا لمجال التطبيق ومجال الممارسة، بحكم أنه الفاعلين في هذا القطاع بدأوا يشتغلون، أنه الإمتيازات المخولة لهذا القطاع دخلت حيز التنفيذ منذ بداية هذه السنة. الإشكالية المرتبطة بوضع رهن إشارة الفاعلين في هذا المجال يعني البنيات التحتية انتظارا أن هذا المشروع يكون انتهى، تعطات كذلك، يعني أخذنا بعين الاعتبار كذلك كل هذه الجوانب في إطار تدبير هذا المشروع، باش حتى واحد ما يجي يقول: وكتو غادي تباو في شهر يوليوز أو غشت وأنه ما غادي تباو حتى لشهر نونبر. الأساسي من هذا هو أنه هذا المشروع يدخل في إطار التصور.

هذا قطاع من بين القطاعات العالمية الجديدة التي دفعناها. صاحب الجلالة، برعايته المستمرة، أعطى الانطلاقة لهاذ أول مشروع وأكبر مشروع في دجنبر 2005. حددنا جدولة على أساس أنه سنجهده باش هذا المشروع يكون قسطه الأول جاهز في شهر يوليوز 2007، كانت عرفلتين حقا التي اعترضت هذا المشروع في بدايته، في انطلاقة للأشغال، كلها حلينها وسوينا وضعيتها. بقيت لنا 50 وضعية نشغل فيها حاليا.

النقطة الثانية، هي الرخص، كان النقاش مع المسؤولة آنذاك في l'urbanisme ديال الدار البيضاء، وكان بعض التأخرات. كان تدخل مشكور للسيد والي الدار البيضاء وكذلك عمدة الدار البيضاء اللي وضعوا ثقلهم وقرروا باش تعطى الانطلاقة للمشروع باش نسهرو على احترام مواعيدنا، لكن رغم هذا كله، الانطلاقة غادي تكون شهر نونبر. علمنا به كل المستثمرين الذين جاؤوا يعني في كل اللقاءات وكل المحطات. حسمنا هذه المسألة، يعني أنه ما كاينشاي هناك رد فعل سلبي أو استثمارات ذهبت لأنه المشروع لم ينجز في شهره، وهذا الشيء يمكن لب نأكدو لك واحد بواحد، لأنه كل المستثمرين كان لنا علاقة معهم، كان لنا اتصال بهم، وكان لنا متابعة كذلك، وكلهم جاؤوا إلى المغرب، كلهم مضوا عقدة وكلهم أغلبيتهم انطلقوا في أعمالهم.

إذن اللي يمكن أن أؤكد له للسادة المستشارين أن هذا لن يكون له أي تأثير على المشروع الإجمالي، علما بأنه الانطلاقة الأولى كانت في الدار البيضاء. المشروع الثاني راه خدام في الرباط، الثالث سينطلق في طنجة، فاس، مراكش.

إخواني المستشارين المحترمين،

أولا في البداية، لا بد أن أشكر السيد الوزير، وزير التجارة والصناعة وتأهيل الاقتصاد المحترم، وكذلك السيد الوزير الأول وكافة أعضاء الحكومة على هذه المبادرة التي أعلنها السيد الوزير الأول في الدار البيضاء على مجموعة من الإجراءات في هذا الميدان، خصوصا وأن هذا المشروع، مشروع (مقاولتي) يهدف هذا البرنامج الحكومي (مقاولتي) خلق 30.000 مقالة في أفق سنة 2008، أي 10000 منصب شغل في كل سنة إلى غاية 2008، إلا أن الصعوبات والعراقيل التي يعيشها هذا البرنامج في الحالة الراهنة، تجعل تحقيق هذا الهدف من باب الخيال، خصوصا إذا لم نعالج مواطن الضعف الكامنة في تسيير هذا البرنامج، ومن بين الصعوبات التي يواجهها برنامج مقاولتي، هو تردد الأبنك في تمويل حاملي المشاريع، والدليل على ذلك هو العدد القليل جدا التي تم قبوله من الملفات من طرف المؤسسات البنكية إلى حدود الساعة. ويرجع السبب في هذه إلى الشروط المحففة في حق الشباب الحاملي الشهادات الراغبة في خلق مقاولاته والمتمثلة عزوف الأبنك عن المشاريع ذات الطابع الفلاحي وتطاؤها في تمويل المشاريع التجارية ورصدها وتمويل مشاريع السياحي أو نقل البضائع، وكذا وضعها الشروط المسبقة فيما يخص العقار الذي يعتبر الإشكال الرئيس في بداية انطلاقة المشاريع.

واعتبارا لكل ما سبق، نتساءل لماذا لا تؤازر الأبنك هذا البرنامج الحكومي؟ ولماذا تأخر الحكومة في التدخل لدى الإدارة المركزية للأبنك للدفع بالوكالات المحلية إلى تبسيط وتسهيل شروط وإعداد الملفات البنكية في هذا المجال؟ شكرا السيد الرئيس.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا لكم. الكلمة لكم السيد الرئيس.

السيد وزير الصناعة والتجارة وتأهيل الاقتصاد:

شكرا السيد الرئيس.

شكرا السادة المستشارين لوضعهم هذا السؤال، ولتبعهم كذلك لهذا المشروع المهم الذي يهدف إلى إنعاش وتشجيع الشغل الذاتي والحد من معضلة البطالة، وأساسا بطالة حاملي الشهادات. أريد أن أنوه بهذه المناسبة بدور غرف الصناعة والتجارة والخدمات ومستوى انخراطهم في إطار هذا البرنامج، لأنه الإحصائيات التي عندنا بينت

المشروع. ما كايين حتى شي مستثمر في هذا القطاع نجهد لك بواحد بواحد أنه تراجع عن الدخول في الاستثمار في هذا القطاع بالمغرب لهذا السبب. ناخذ لك بواحد بواحد، واحد بواحد كنعرفهم، واحد بواحد تكلمت معهم. إذن هذه النقطة، بالطبع، أنا متفق معك، لكن اليوم تضبطت وتيرة هذا المشروع، لأنه أول مشروع ومهم فعلا، لأنه غير في الدار البيضاء بوحدها راه نتكلم على 30.000 منصب شغل في هذا القطاع. كايين 50.000 متر مربع ستكون واجدة هذه السنة، وكايين 200.000 متر مربع بين 2008 و2010، ستكون جاهزة وخلينا 100.000 متر مربع أخرى إلى 2011 إذا كانت الحاجة إلى ذلك.

إذن أعتبر بأنه النقطة حسمت، الناس تفهمت، عملنا واجبنا. فيما يخص بالنسبة للمؤسسات التي أرادت أن تبدأ، أعطيناها الإمكانية بالنسبة للمكاتب إلى آخرة، والناس بدأت تخدم على رأسها. راه المستثمر لا ينظر إلى ثلاث أشهر، ينظر، لأنه لما يدخل يدخل على أساس أنه عنده استفادة وعنده رغبة وكذلك عنده رؤية مستقبلية ويعتبر بأنه هذه البلاد في هذا القطاع لها رؤية واضحة ولها استراتيجية وبرنامج متكامل وأنه تتقدم كل نقط التنافسية ومجالات التنافسية الضرورية في هذا القطاع، ولهذا الشيء كيجيو الناس، يعني ثلاثة أشهر راه ليست مؤثرة على رغبة المستثمرين، لأنه رغبة المستثمرين مرتبطة كذلك برؤية وبنقط مختلفة على النقط التي أترتم. وشكرا.

السيد رئيس الجلسة:

نتنقل إلى الأسئلة العادية الموجهة إلى قطاع الصناعة والتجارة، وعددها أربعة، السؤال الأول موجه للسيد وزير التجارة والصناعة وتأهيل الاقتصاد حول تفعيل برنامج (مقاولتي) للمستشارين المحترمين السادة: أحمد حاجي، المعطي بنقدور، محمد مفيد، غلال عزويوني، ابراهيم الحب، حميد العكروود، بنونة عمر الوريدي. الكلمة للأستاذ أحمد حاجي لطرح السؤال.

السيد المستشار أحمد حاجي:

بسم الله الرحمن الرحيم.

شكرا السيد الرئيس.

السيد الوزير المحترم،

النقطة الثانية: هي دعم آليات التمويل بخلق كذلك، على غرار ما تم في سوس ماسة درعة، أنه نخلق كذلك صناديق مختصة في دعم المقاولات الصغيرة والدينامية المحلية ونعتبر بأنه هذه التجربة ديال سوس ماسة درعة يجب أخذها بعين الاعتبار على مستوى، كذلك، الجهات الأخرى. إعطاء الأولوية لحاملي مشاريع مقاولتي بالنسبة لكل المشاتل، أعطيت أوامر باش في إطار المشاتل تعاطى الأولوية في إطار المشاتل وأنه تعطى الانطلاقة كذلك للمشاتل الجديدة باش نوفر البنيات التحتية، وآخر النقطة هو أنه نحاول كذلك نساعد وحاملي المشاريع باش نتوجهو كذلك إلى مشاريع ذات قيمة مضافة عالية، المرتبطة كذلك بالبحث إلى آخره لأنه في إطار هذه المشاريع كايين المشاريع التي سيكون عندها إمكانيات كثيرة بالنسبة للدينامية الاقتصادية العامة وشكرا. أعتذر السيد الرئيس. راه ما غادي شاي نجابو.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا لكم السيد الوزير. اعدرونا حتى نحن ملزمين بالوقت. الكلمة لكم السيد حاجي في إطار التعقيب.

#### السيد المستشار أحمد حاجي:

شكرا السيد الرئيس.

بهنه المناسبة كذلك أجدد شكري للسيد الوزير على العمل الذي قام به تجاه هذه العراقل التي يعرفها هذا المشروع، مشروع مقاولتي. المشكل الأساسي، السيد الوزير، اللي خص الذي نقترح فيه وهو أنه خص وزارة تكون واحد للجنة ما بين وزارتكم وكذلك بنك المغرب تدير واحد الدورة في جميع الجهات أو الشبايبك هذه الشبايبك اللي كاينة في التراب الوطني، إذن تدير واحد الجولة وتوقف عن كذب فيما يخص العراقل اللي كاينة، لأن العراقل الوحيدة أو العرقله الوحيدة اللي كاينة هي الأبنك. أما فيما يخص غرف التجارة والصناعة والخدمات وكذلك شبايبك أخرى، بحال المراكز الجهوية للاستثمار وكذلك شبايبك أخرى، قائمة بواجبها، ولكن نحن نتلقى المشاكل داخل الغرف مع هذه الفئة العريضة من الشباب. يعني كان استبشروا خيرا في البداية، ولكن لما يكون ملفه ويتحط ويتسنى، فإذا به لما يصل البنك، هذاك الملف يتقبر في الأبنك، لذلك خص واحد الآجال، وخص واحد الميثاق ما بين الحكومة وكذلك خص مع الأبنك، خصهم يلتزموا لأنهم ما يبقاو شاي يشوفو غير عندهم هم سياستهم وسياسة الربح

الدور الأساسي والمهم في إطار مساهمة الغرف بشكل عام، في إطار هذه الدينامية المرتبطة بمشروع وبرنامج مقاولتي.

اليوم الإحصائيات التي عندنا أكثر من 11.000 مشروع تم تقديمه. إلى غاية نهاية أبريل 3900 تم انتقاؤها. 590 التي أعطي تمويلها. نرى أنه حقا الوتيرة لازالت غير كافية، لكن يمكن لنا أن نقارن مرحلتين: سبعة الأشهر الأولى التي أعطيت فيها انطلاقة هذا البرنامج، وكان هناك، بالطبع، إشكالية الهياكل اللي خصها تلقى ذاك الوتيرة الطبيعية ديالها، وتحكم كذلك في طريقة التعامل مع المشاريع. اللجان الجهوية كذلك كان بالضرورة أنه كذلك تتكيف مع المعطيات المرتبطة بالمشاريع الصغيرة أو المشاريع التي يتم تقديمها. كذلك بالنسبة للأبنك أنه الهياكل التي وضعتها الداخلية تكون كذلك في نفس الوتيرة ونفس التعامل ونفس العقلية المتعلقة بحاملي المشاريع الصغيرة.

الذي أريد التأكيد عليه، هو أنه المرحلة الثانية عرفت تغير أساسي منذ أن عقدنا الاجتماع مع الأبنك في شهر فبراير، وحددنا برنامج عمل واضح، والكل أخذ التزامات، بما فيها الأبنك التي أخذت التزامات مهمة وأساسية. شفنا بأنه حقا في ثلاث أشهر الوتيرة ارتفعت. في سبعة أشهر عملنا 265 مشروع، تمت المصادقة والتمويل عليه. في المرحلة الثانية أي في ظرف ثلاثة أشهر مررنا إلى 330 أو 335 مشروع التي تمت المصادقة عليه. بمعنى أنه مررنا من وتيرة 37 مشروع شهريا إلى 110 أو 115 مشروع شهريا، معنى أنه الوتيرة ارتفعت، لأنه اتخذت قرارات واتخذت التزامات.

بالنسبة للمشاريع الفلاحية 30 % من المشاريع هي مشاريع فلاحية، تمت المصادقة عليها ومرتبطة بالفلاحة، مشاريع مرتبطة بالفلاحة، وكان كذلك في إطار الغرف دور أساسي فيها. الذي أريد تأكيده كذلك، هو أنه اليوم بعد تجربة عشرة أشهر أعتبر بأنه كل الجوانب تم التحكم فيها خلق اللجان، دور اللجان، دور المتابعة، التسهيلات إلى آخره ومتابعة هذه المسائل بدأنا نتحكم فيها، لكن الذي هو أساسي هو أنه حاولنا نوجهو إلى أربعة اتجاهات أساسية اليوم.

الاتجاه الأول: هو إدراج برنامج تنمية المقاولات الصغيرة ديال مقاولتي في إطار استراتيجية التنمية والبرامج المحلية، نحاول أن ندفع باش يكون ارتباط عضوي مع البرامج الجهوية والبرامج المحلية.

جهة أخرى يقوم هؤلاء المضاربين بتأزيم الوضعية عبر احتكارهم للزيتون في وحدات سرية تتهرب من واجبات الدولة، الشيء الذي انعكس سلبا على تنافسية صناعتنا الغذائية مع نظيراتها في البلدان المنتجة لهذه المادة، وعلى سبيل المثال فإن حصتنا من سوق دول الشرق الأوسط أخذت تتقلص من سنة لأخرى، من جراء هذا الخلل في السوق الداخلي، ولذلك فإنني أود معرفة الإجراءات التي اتخذتها وزاراتكم لمحاربة هذه الظاهرة؟ وما هي التطمينات التي يمكن عرضها على الفاعلين الاقتصاديين للحفاظ على مكتسبات الصناعة الغذائية كرافد مهم للتنمية؟ شكرا السيد الرئيس.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا. الكلمة للسيد وزير التجارة والصناعة وتأهيل الاقتصاد، للإجابة على السؤال، تفضلوا.

#### السيد وزير التجارة والصناعة وتأهيل الاقتصاد:

شكرا للسيد المستشار لطرحة هذا السؤال، الذي هو سؤال في الواقع عنده حساسية وأهمية خاصة، علما بأنه، حقا، كما أشترتم، سؤال هو مرتبط بنظم المراقبة وأساسا من التملص الضريبي، وهذا ما يشي هو القطاع الوحيد الذي يعيش هذه الإشكالية، لهذا في مقاربتنا كوزارة التجارة والصناعة، وكذلك في إطار المقاربة الجديدة للسياسة الاقتصادية بشكل عام، هو أنه ندفعو القطاعات نحو دينامية تخرج عن الدينامية المحلية، أنه تمشي نحو الاقتصاد العالمي، بإعطاء دفعات وإمكانيات جديدة لمختلف القطاعات وللمختلف الفاعلين الاقتصاديين وإعطاء الوضوح الاستراتيجي الضروري في إطار برامج مهيكلية التي ستعطي إمكانية لجلب الاستثمار وإعطاء الثقة كذلك للمستثمرين المحليين باش ينخرطو في هذه التوجهات وهذه التصورات على المستوى الاقتصادي. بهذا، بالنسبة لزيت الزيتون بالضبط نحن حددنا أهداف.

الحكومة حددت أهداف، بالإتفاق، بالطبع، مع مختلف الفاعلين ومختلف كذلك المتدخلين في إطار هذا القطاع، بغينا باش قطاع زيت الزيتون المغرب في 10-15 سنة يصبح من ثلاث الدول الأساسية على المستوى العالمي من ناحية الإنتاج وتصدير زيت الزيتون. معنى هذا أنه كل السياسة المرتبطة بتطوير زيت الزيتون اليوم مرتبطة بهذا الهدف، هذه السياسة، سياسة تشجيع غرس الأشجار إلى آخره، دخول القرض الفلاحي في إستراتيجية مرتبطة بالتمويل إلى آخره، هذا

فقط أما التنمية في الاقتصاد الوطني، ويساهم واحد الشوية وباركا، راه إذا كانت شي مؤسسة في هذه البلاد التي تعمل الأرباح فهي الأبنك، باقي المؤسسات راه اللي يكون في العون، وحتى هم شوية يساهمو واحد الشوية وباش ينقدو هذه الفئة العريضة من الشباب. وشكرا السيد الوزير.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا. ننتقل إلى السؤال الثاني موجه أيضا إلى السيد وزير التجارة والصناعة وتأهيل الاقتصاد، حول الاحتياطات اللازمة للحفاظ على مكتسبات الصناعة الغذائية للمستشارين المحترمين السادة: محمد الخضوري، مولاي الحسن الطالب، محمد بنمسعود، سلامة الحافظي، عبد الوهاب بلفقيه، دحمان الدرهم، المحجوب دبداء، عمر مورو، حسن أكليم، بوبكر عبيد. فليفضل أحد السادة المستشارين لشرح السؤال.

#### السيد المستشار مولاي الحسن الطالب:

شكرا السيد الرئيس.

السادة الوزراء،

إخواني المستشارين،

في البداية، السيد الوزير، لا بد من الإشارة لأن هذا السؤال قد وجه في الأصل للسيد وزير المالية، لأن الأمر يتعلق بالتملص الضريبي، وبما أنه أحيل على وزاراتكم، فإننا لا نرى مانعا في عرض هذا السؤال في إطار التضامن الحكومي، لأن الغاية هو تبليغ الحكومة.

السيد الوزير،

علاقة بموضوع محاربة الغش والتملص الضريبي وما لها من انعكاسات جد سلبية على القطاعات المنتجة ببلادنا، أود أن أثير انتباه وزاراتكم إلى استفحال ظاهرة إحداث وحدات إنتاجية سرية للمنتجات الفلاحية، خصوصا في قطاع الزيتون، بحيث يعمد بعض المضاربين إلى تخزين مادة الزيتون في صهاريج وحاويات بشكل تقليدي لمدة زمنية معينة حتى ترتفع أثمانها، وبالتالي عرضها للسوق بأسعار باهضة.

السيد الوزير،

إن هذه المضاربات أصبحت تهدد الصناعات الغذائية ببلادنا بالإفلاس. فمن جهة، فإن ضعف الإنتاج الفلاحي لهذه المادة أجبر الصناعات الغذائية على اقتنائها كمادة أولية بأسعار مرتفعة، ومن

حول تحرير المناطق الصناعية من المضاربين، للمستشارين المحترمين  
السادة: عبد الحميد بلليل، مصطفى القاسمي، محمد كريمين، مصطفى  
ميارة، العربي السديد، اسماعيل فيوح، ناجي فخاري. فليتفضل أحد  
المستشارين لشرح السؤال.

#### السيد المستشار ناجي فخاري:

شكرا السيد الرئيس،

السادة الوزراء،

إخواني المستشارين المحترمين،

السيد الوزير،

هناك العديد من البقع الأرضية في المناطق الصناعية التي تم تفويتها  
للخوادم، خاصة المناطق التي تمت تهيئتها ما تزال أرض خلاء،  
والمجهود الوحيد الذي بذله المستفيدون من هذه البقع هو إحاطة  
بعضها بسور، منتظرين الزحف العمراني وتغيير الوضع القانوني للمنطقة  
من منطقة صناعية إلى سكنية، لكن بعض المضاربين لم ينتظروا تغيير  
حتى الوضع القانوني للأرض، بل سارعوا لاستغلال سرعة الزحف  
الحضري خلال السنوات الأخيرة لتجزئة البقع التي يملكونها بصورة  
عشوائية. لهذا نسئلكم، السيد الوزير، هل هناك خطة لتحرير المناطق  
الصناعية من سطوة المضاربين؟ ما هي الاستراتيجية المستقبلية للمناطق  
الصناعية بالمغرب؟ وشكرا.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا لكم. الكلمة للسيد الوزير.

#### السيد وزير التجارة والصناعة وتأهيل الاقتصاد:

شكرا السيد المستشار المحترم. نبغي نذكر بأنه في 2004 تعطلت  
العملية الوطنية، بشراكة مع وزارة الداخلية والولاية والعمال للقيام  
بإحصاء وطني لكل منطقة صناعية، باش نوقفو أمام هذه الظاهرة.  
تعطلت من بعد هذا الشيء أوامر لكل الحاملين أو الحاصلين على  
مناطق صناعية، كانت تعطلت لهم مهلة أنه، في إطار تلك المهلة، إذا  
لم يحققوا مشروعهم وطبقوه سيكون نزع الصلاحية، وهذه العملية  
كانت على المستوى الوطني. أنا عندي مؤشر أساسي الذي يسمح لي  
باش نعرف هل العملية ناجحة أو غير ناجحة.

إلى غاية 2002-2003، كانت وتيرة الإنجاز 40%. اليوم  
وتيرة إنجاز المشاريع في مستوى المناطق الصناعية، وهذا إحصاء وطني،

الشي كله مرتبط بهذا الهدف. معنى هذا أنه العرض اليوم على مستوى  
الزيتون، بالنسبة للمغرب، سيكون كافي للحد من هذه الإشكالية  
المرتبطة بهذه النقطة التي أشرت إليها.

النقطة الثانية التي أريد أن أشير إليها هو أنه، اليوم، الذي مازال  
يختم بهذا المنطق راه غالط لأنه حتى إذا بغيت تصدر كايين هناك مبدأ  
التتبع la traçabilité ما كاينشاي شي واحد الذي يمكن له أن  
يصدر مادة مرتبطة بالصناعة الغذائية بدون ما يكون هناك القوانين  
المرتبطة بالتتبع، إذن الذي يعتبر بأنه غادي يمشي يخزن الزيتون باش  
يستفيد منه غدا راه غالط تماما، والذي يعتقد بأنه يرتقب أنه سيكون  
الطلب يفوق العرض، وكيمشي يخزن الزيتون كذلك غالط، لأنه  
الطلب العالمي هو مرتبط بمجموعة من المعطيات التي لا تضمن  
بالضرورة المخزنين أنهم يصلون للهدف الذي يبحثون عليه. إذن أعتبر  
بأنه هناك دينامية التي ستغير هذه المعطيات، خصنا ندير فيها الثقة،  
خصنا ندفعها لأنه ما يمكنشاي أنه يكون التتبع لكل شخص بما يقوم  
به، لكن الذي هو أساسي باش إذا بغينا ننجح سياستنا، أنه الدورة  
الاقتصادية على مستوى هذا القطاع تكون عمليتها بوتيرة. وشكرا.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا لكم. الكلمة في إطار التعقيب لفريق الإتحاد الاشتراكي.

#### السيد المستشار مولاي لحسن الطالب:

شكرا السيد الوزير. الغاية من سؤالنا، السيد الوزير، نحن معكم في  
استراتيجيتكم، التي هي ناجحة، إن شاء الله، حنا الغاية عندنا هو من  
باب الناس الذين يخزنون هذه المادة راه ما كيعرضوها شاي هم للبيع،  
كيلزمو على الصانع ومول المعمل الذي هو يخلص واجباته، ولكن  
الذين يخزنونه حتى لواحد الوقت وكيعوه له بأثمنة باهظة، مما يقلص  
الأرباح له وتعرضه للإفلاس، لأنه الأثمنة باش يشتريه يكون بايع عدد  
في العقود اللي داير مع الناس ديال الخارج، ملي كيخصو الزيتون  
يشتريه بأثمان باهظة، بحيث أنه إذا خرج في الأول للسوق يسهل عليه  
المأمورية، ولهذا فنحن ما نطلبه منكم هو تفعيل المراقبة في هذا الموضوع  
حتى يتقلص هذا النوع من الناس المضاربين. وشكرا السيد الوزير.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا لكم. السيد الوزير لكم تعقيب؟ شكرا. وننتقل إلى السؤال  
الثالث موجه، كذلك، للسيد وزير التجارة والصناعة وتأهيل الاقتصاد

### السيد رئيس الجلسة:

شكرا لكم. إذن ننتقل إلى السؤال الموالي. يتعلق الأمر بالسؤال الرابع والأخير للسيد وزير التجارة والصناعة وتأهيل الاقتصاد حول الإهمال الذي يطال المنطقة الصناعية الجديدة (كزناية) بطنجة، للمستشارين المحترمين السادة: محمد الحضورى، عمر مورو، دحمان الدرهم، محمد علمي، أحمد العاطفي، محمد الهبطي، حسن قاسمي، مولاي الحسن طالب، حسن أكليم، محمد نقاد، عبد الرحمان أوشن، عبد الحميد السعداوي. تفضل السي مورو.

### المستشار السيد عمر مورو:

شكرا السيد الرئيس.

السيد الوزير،

السادة المستشارين،

مما لاشك فيه أن خلق مناطق صناعية جديدة بشمال المملكة يعتبر دعامة أساسية للتنمية، ويستجيب في نفس الآن للحركية الهامة التي تعرفها هذه المناطق، ومن ضمنها المنطقة الصناعية "كزناية" بطنجة، والتي روج لها كأكبر المناطق الصناعية بشمال المملكة وكنموذج للمنطقة متنوعة الأنشطة والأهداف، يتوخى من ورائها جلب أكبر عدد من المستثمرين، سواء من المغرب أو خارجه، وكذا توفير مناصب الشغل. لكن للأسف الشديد اصطدم الكل بواقع مغاير تماما، جراء الإهمال الذي لحق هذه المنطقة وتحمل مؤسسة صندوق الإيداع والتدبير جزءا كبيرا من المسؤولية عن هذا الوضع، وخاصة الجانب المتعلق بإنجاز البنيات التحتية واحترام دفتر التحملات الخاص بتجهيز المنطقة والشروط الأولية والنهائية للأشغال.

لهذا نسائلكم، السيد الوزير المحترم، عن الإجراءات الضرورية الواجب اتخاذها لإيجاد حلول مناسبة عملية ومسؤولة للنهوض بهذه المنطقة الصناعية المهمة وشكرا.

### السيد رئيس الجلسة:

شكرا لكم. الكلمة للسيد الوزير.

### السيد وزير الصناعة والتجارة وتأهيل الاقتصاد:

شكرا السيد الرئيس. السؤال ديالكم كذلك يثير إشكالية، كذلك، اللي كانت مطروحة. هذه المنطقة ديال كزناية منطقة من الجيل الأول، بالفعل كاين 30 مشروع اللي تم الإنجاز ديالو ومشاريع أخرى واقفة.

وصلنا إلى 70%. بمعنى أنه كاين هناك حلول بدأت تعطي ثمارها. ونبغي نذكر بأنه هذه المناطق الصناعية كانت مناطق الجيل القديم، أنه كانت الدولة تهيم الأرضية، يعني الأرضية التحتية وتتخلي للمستثمرين يقتنوا إلى آخره، اليوم المقاربة الجديدة تختلف تماما.

المقاربة الجديدة كاين هناك دفتر للتحملات، كيميضي عليه المستثمر، يعني المستثمر كنعطيه 36 شهر، كتكون المراقبة من بعد 12 شهر. إذا كان من بعد 12 شهر ما كانش قدم مشروعه وما كانش كذلك حصل على رخصة البناء، يكون هناك une pénalité اللي تتخلص. الشهر 13 و14 و15 من بعد 15 شهر إلى ما دار والو تنزع منه البقعة الأرضية. إذن هناك صرامة أكثر في تتبع هذه الملفات. كذلك هناك جانب مرتبط بضرورة الانتماء إلى جمعية محلية ديال المنطقة الصناعية التي ينتمي إليها أي واحد، اللي كيؤدي عليها مساهمة وذاك المساهمة تسمح باش نحافظو على البنية التحتية وكذلك على ظروف هذه المناطق.

هناك مشروع قانون مرتبط بهذه النقطة، في الأمانة العامة اللي كييجي وسيقتن هذه الجوانب، لأنه أنا متفق معكم، اليوم الوتيرة فاش غاديين فيها وتيرة يمكن تشجع أكثر على المضاربة، علما بأنه، في إطار هذه الدينامية وخصوصا بالنسبة لمجموعة الجهات التي تعرف وتيرة نمو كبيرة، أنه هذه الإشكالية تطرح أنه غادي نوليو ناخدو بقع نتسنى شهرين، ثلاثة أشهر، عام أو عام ونصف ونحاولو ندخلو في إطار هذه المضاربات ونستفيد من هذه العملية. إذن هناك مشروع قانون اللي غادي يقنن هذه المسائل، هو في إطار إنهاء الدراسة على مستوى الأمانة العامة، قبل التقدم به إلى السادة النواب والمستشارين وشكرا.

### السيد رئيس الجلسة:

شكرا لكم. الكلمة لكم في إطار التعقيب للأستاذ ناجي فخاري.

### المستشار السيد ناجي فخاري:

السيد الوزير، بطبيعة الحال حنا لا ننكر الجهود التي كتقوم بها، السيد الوزير، ولكن هدف للفريق الاستقلالي من وضع هذا السؤال، هو احترام دفتر التحملات التي تفضلتو وقتلو، الاحترام. كذلك المناطق الصناعية يجب أن تبقى صناعية، ما يمكنش المنطقة الصناعية تولى سكنية. وشكرا.

فلهذا نطرح هذه المشاكل. هدفنا التحسيس بمعاناة المستثمرين كلهم، وندعو كل المسؤولين إلى إيجاد الحلول الممكنة لتفادي كل هذه الأخطاء وشكرا.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا. الكلمة لكم السيد الوزير.

#### السيد وزير الصناعة والتجارة وتأهيل الاقتصاد:

كإضافة، أمانديس اتفقنا معهم باش يحلوا هذه الإشكالية ديال الماء وديال الإنارة. النقطة الثانية أنه المجلس المحلي كذلك هو منخرط في هذه الإشكالية التي طرحتها، إضافة تالثة خصصنا 15 مليون ديال الدرهم للمناطق الصناعية ديال طنجة بين 2007-2008 ثلاثة مناطق. كاين كزناية وكاين جوج ديال المناطق أخرى: المجد ومغوغ. ثلاثة خصصنا لهم 15 مليون ديال الدرهم 2007-2008 نبغي نذكر أنه حنا في شهر ماي وراه مازال ما عطينا انطلاقة ديال الأشغال، ما يمكنش نخصص ميزانيات وأنه الأطراف لا تتفق بينها باش تعطي الإمكانية للبداية ديال هذه الانطلاقة ديال هذه الأشغال. يمكن هذه 15 مليون توزع على ثلاثة مناطق ونبدأوا في إطار الترميم وإعادة بناء هذه المناطق، هاذ الشي متوقف كذلك على السلطات المحلية، وعلى كذلك الساهرين على هذه المناطق الإمكانيات الموضوعية، نبدأوا وراه خمسة أشهر مشات، نتمنى أنه هذه السنة ما تضيعش وأنه هذه الميزانية المرصدة لهذه المناطق ما يتمش الاستعمال ديالها. وشكرا.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا لكم السيد الوزير، ونشكركم على المساهمة. ننتقل مباشرة إلى الأسئلة الآنية والعبادية الموجهة إلى السيد وزير التجهيز والنقل، وأول سؤال يتعلق بالطرق السيارة للمستشارين المحترمين السادة: إدريس الراضي، عبد المجيد المهاشي، نور الدين بركاع، أحمد الجعفري، لحبيب الزويكي، محمد اجبيل، محمد الشافعي، نبيه لحسن، أحمد بومكوك، علي أساكتي، عبد الحميد أبرشان. فليفضل أحد السادة المستشارين لشرح السؤال.

#### المستشار السيد عبد الحميد أبرشان:

بسم الله الرحمن الرحيم.

شكرا السيد الرئيس.

في إطار التحول كذلك اللي عرفو صندوق الإيداع والتدبير، اليوم كاين مؤسسة مختصة في تجهيز الفضاءات الصناعية والخدماتية بشكل عام، مواكبة الاستراتيجيات الحكومية المرتبطة بالتنمية الاقتصادية، على مستوى خلق وتطوير الفضاءات الاقتصادية والصناعية.

هميتون اليوم منكبة على هذا الملف المرتبط بكزناية، لأنه ماشي من المنطقي أنه منطقة بحال كزناية نظرا للطلب المتزايد والمهم على مستوى المناطق الصناعية بالنسبة لطنجة، أن منطقة كزناية اللي فيها إمكانيات جد مهمة أنه تبقى محصورة في إطار المضاربة، علما بأنه اليوم الثمن ديال الأرض، وأساسا في المناطق الصناعية أو المناطق الاقتصادية بدأ يرتفع.

لهذا، باتفاق كذلك مع السلطات المحلية، سنعمل على توفير عدة فضاءات، لأنه أقبح حاجة يمكن نوصلو إليها في إطار الاستراتيجية المرتبطة بالتنمية ديال مناطق الشمال، بارتباط مع ميناء طنجة المتوسطي، أنه الثمن ديال الأرض الصناعية اللي وصل إلى مستويات اللي غادي تضر بالدينامية الاقتصادية ديال هذه الجهة.

لهذا هذا المشكل نحن نعمل مع المسؤولين عليه لعله في أقرب وقت، لكن زيادة على هذا أنه نعمل على تطوير مناطق جديدة، لأنه بدون الرفع وتقديم عروض أكثر غادي بالفعل نرجع للإشكالية التي تم الإشارة لها في البداية، وشكرا.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا لكم السيد الوزير على مساهمتكم. في إطار التعقيب تفضل

السيد مورو

#### المستشار السيد عمر مورو:

شكرا السيد الرئيس. شكرا السيد الوزير على هذه الإيضاحات المهمة، إلا أن منطقة الشمال محتاجة لهذه المشاريع المهمة، لأن كنظن أن الاختيار الملكي هو جعل الميناء المتوسطي رافعة أساسية للإقلاع الاقتصادي بالمنطقة، فإن من شأن مشاريع غير مدروسة مثل كزناية أن تؤثر على هذا الإقلاع. فلا يعقل أن المنطقة الصناعية كزناية لا تتوفر على إنارة عمومية، وحالة الطرق مزرية، هناك بنايات تحتية مغشوشة، وفي نفس الوقت هناك عملنا واحد الفرق بين المنطقة الصناعية كزناية والمنطقة الحرة اللي كتفصل بينهم غير طريق واحد كاين فرق شاسع.

السيد الوزير المحترم،

السيد الوزير المحترم،

السادة المستشارين المحترمين،

السيد الوزير، إن الدور الأساسي للطريق السيار يتمثل في التخفيف من حركة المرور على الطرقات الوطنية والتقليص من ساعات الانتقال بين المدن، ثم تمكين الاقتصاد من شبكة طرقية تسهل وتسرع تنقل الناس والبضائع والمواد الأولية. ولعل العامل الأساسي لتحقيق هذه الأهداف هو جودة الطريق السيار وخضوعه للمواصفات ثم تسعيرة المرور التي يجب أن تكون تنافسية وتشجع النقلة عن طريق استعمال الطريق السيار.

السيد الوزير، فهل تتوفر هذه المواصفات في طرقنا السيارة من حيث السلامة؟ وشكرا السيد الرئيس.

**السيد رئيس الجلسة:**

الكلمة الآن للسيد وزير التجهيز والنقل للإجابة على السؤال، فليفضل مشكورا.

**السيد كريم غلاب، وزير التجهيز والنقل:**

شكرا السيد الرئيس.

بسم الله الرحمن الرحيم.

السادة المستشارون المحترمون، أنا جد سعيد أن أجييب على هذا السؤال اللي كيهم برنامج الطريق السيار بالمغرب، أذكر بأنه نقوم بتنفيذ هذا البرنامج وفق مخطط مديري تم التهييء ديالو واللي حدد المحاور اللي عندها أكبر مردودية من طنجة إلى أكادير، ومن الجديدة إلى الدار البيضاء وإلى وجدة عبر الرباط و فاس، وهذا البرنامج عرف إسرار مهم في الأربع سنوات أو الخمس سنوات الأخيرة، حيث أنه انطلقنا من وتيرة الإنجازات التي كان المعدل ديالها يصل إلى تقريبا 40 كلم في السنة إلى الآن إلى وتيرة الإنجازات التي بلغت 160 كلم في السنة في مخطط ما بين 2006-2010. وهذه السنة بالذات سنة 2007 غادي نفتح ما يناهز 230 كلم من الطرق السيار ما بين سطات ومراكش، التي تم الفتح ديالها ما بين الطريق السيار المؤدية إلى ميناء طنجة المتوسطي، الطريق السيار ما بين تطوان والفنيدق، فيعني مجهود كبير اللي كنعوموبه في هذا المجال.

لابد من الإشارة إلى أن المعايير ولا طريقة الإشراف على أشغال الطريق السيار، نراعي فيها جميع المعايير الدولية المعمول بها، وهنا كناش التحويلات ونسهر على احترامها وتنفيذها بأعلى مستوى من النظم، يعني تتبع الجودة، هناك ما يسمى ببرنامج ضمان الجودة من الرتبة الثالثة، هو الذي نطبق في برنامج الطرق السيار من أجل ضمان جودة الأشغال، قبل القيام بأي أداء للشركات التي تقوم بهذه الأشغال.

فيما يتعلق بالتركيبة المالية وبالتعريف، لابد من الإشارة على أنه التعريف يعني هي المشاركة ديال المواطن، ديال مستعمل الطريق في بناء شبكة الطريق السيار، لابد من الإشارة على أنه هذا الأداء هو الذي يجعل على أننا قادرين على التقدم في هذه البرامج، كلما دفع مواطن أو مستعمل الطريق درهم إلا وعبأت الدولة عن طريق شركة الطرق السيار تسع دراهم لاستكمال التركيبة المالية عن طريق قروض التي تؤديها فيما بعد الأداء، ويعني بالنسبة ديال التكلفة وديال الأداء، تتكون على حسب الرواج اللي هو موجود وعلى حسب، كذلك، الريح اللي هو متواجد لدى مستعمل الطريق لأن كنعرفو أنه نسبة استغلال الطريق على الطريق السيار أقل من نسبة تكلفة الطريق على الطريق الوطنية، وهذا ما يجعل أنه الطريق السيار تجلب استثمارات وترفع من القدرة التنافسية للاقتصاد المغربي، وشكرا.

**السيد رئيس الجلسة:**

شكرا لكم الكلمة. في إطار التعقيب للدكتور نور الدين بركاع.

**المستشار السيد نور الدين بركاع:**

شكرا السيد الرئيس.

السيد الوزير، فعلا نسجل بدورنا كما قلتم. هاته الطفرة وهاته الوتيرة في إنجاز هذه الطرق السيارة، خصوصا في المدة الأخيرة، وتمنى أن تعم باقي جهات وأقاليم المملكة وأن تربط كذلك بعض المدن كمدينة وجدة وأكادير في الآجال المرسومة لها، وكذلك بالمواصفات التقنية الضرورية وأن تفك العزلة كذلك على باقي المدن، خصوصا الداخلية منها، وبعض المدن الشمالية، كما قلتم، وبعض المدن كذلك الجنوبية وبعض المدن الأثرية اللي أصبحت في عزلة تامة عن هاته الشبكة الطرقية الهامة كمدينة آسفي مثلا.

## السيد وزير التجهيز والنقل:

شكرا. إذن ردا على التعقيب كندكر على أن الطرق السيارة لا ديال أكادير ولا ديال وجدة هي في طور الإنجاز، وأنه التركيبة المالية متكاملة وأنه الأشغال في طور الإنجاز، كما قلت. والطرق أو المقاطع مقسومة على مقاطع حتى تتمكن من إسراع الأشغال حتى تنتهي هذه الأشغال في وقت قياسي، يعني طريق أكادير، إن شاء الله، في نهاية سنة 2009 والطريق السيار إلى وجدة في نهاية سنة 2010

بالنسبة للسلامة الطرقية كنعبرو أنه نسبة حوادث السير، حسب الراج، هي أقل في الطرق السيارة على الشبكة المعمولة كتكون بين ثلاثة أضعاف إلى أربعة أضعاف أقل من الطرق العادية، والحوادث الموجودة هي موجودة في جميع الأماكن التي تستدعي ذلك وتؤدي دورها، لا الحواجز الوقائية ولا السياج الذي يكون على الطريق السيار. هذا لا يمنع أنه، خصوصا، فيما يتعلق بالطرق السيارة الجديدة يعني لما تفتح أمام حركة السير، أنه كتخصص واحد الشوية ديال الوقت يعني للسكان وللداوير والمداشر اللي هي موجودة، يعني تأخذ بعين الاعتبار أنه الطريق السيار أصبح موجودا حتى تقوم برعاية المشية إلى غير ذلك.

بالنسبة للأثمان أذكر وأجبت في هذا السؤال، أجبت على أنه يعني نسبة تحديد الأسعار مبني على دراسة اللي كتشوف الريح اللي يستفيد منه مستعمل الطريق والنسبة تقريبا هي ما بين 30 سنتيم إلى 35 سنتيم لكل كلم. فمثلا الطريق السيار ما بين الدار البيضاء ومراكش هو 70 درهم على 210 كلم. تقريبا نفس الأداء اللي يؤدي المواطن أومستعمل الطريق ما بين الرباط وطنجة، حتى هو تقريبا 70 درهم. إذن كايين واحد العدالة في الأداء وكيكون واحد التمييز حسب المردودية ديال كل مقطع.

بالنسبة لعدد البدالات كذلك هو موضوع دراسات، وكايين بدال في صخور الرحامنة وبدال في بنجرير، إضافة إلى بدال سطات والمدخل ديال مراكش. إذن كل هذا للقول على أن كذلك الممرات العلوية والسفلية.. كنشوفو غير الممرات العلوية ولكن خصنا نشوفو الممرات السفلية التي لا تظهر على الطريق، كايين تقريبا ممر كل كيلومتر أو كيلومترين اللي تمكن المشية أو السكان باش يقطعوا الطريق السيار.

ومن خلال السؤال ديالنا كنا بغينا نثيروا لانتباه ديالكم، السيد الوزير، حول بعض الأمور تتعلق بالطرق السيارة، وأهمها هي السلامة الطرقية، بحيث لاحظنا مثلا انعدام في بعض المعرجات أو بعض المرتفعات خصوصا الطريق السيارة الأخيرة التي تفتحت مؤخرا بين سطات ومراكش انعدام ذوك الحواجز المانعة التي تمنع الراجلين والمشية والواقية، كذلك، لمستعملي الطريق التي تقيهم من هذه المخاطر، انعدامها كليا اللي أدى إلى حوادث مميتة، وأنا لاحظت في عين المكان البعض من هذه الحوادث عند افتتاح هذه الطريق، لانعدام هذه الحواجز، التي كلما قلت مميتة، وكذلك انعدام الممرات الفوقية بالنسبة للراجلين، وكذلك، وهذا يلاحظه جميع مستعملي الطرق السيارة، تواجد رجال الدرك لضبط ربما السرعة ولأغراض أخرى على مستوى الطريق، وهذا خطر جدا، رجال الدرك خصهم يمشيو إلى أماكن التذاكر وهنا يضبطوا المخالفات، وهناك يضبطوا الأمور، لأن عندهم وسائل ديال المراقبة إلخ.. ماشي وسط الطريق اللي يعرض مستعملي الطرق لحوادث ويعرضهم لمخاطر مهمة.

كذلك، بغيت نثير انتباهكم حول ذوك المحولات يعني المحاور ذوك les sorties ما كاييننش. من سطات حتى إلى مراكش مثلا كايين خرجة واحدة، ما يمكنش 145 كلم، وهذا كيشكل واحد العزلة تامة على بعض القرى وبعض المداشر وبعض المدن، كذلك بعض المناطق الصناعية. هنا سيدي بوعثمان مثلا ما كايينش مخرج، فين هي المواصفات الدولية وفي المواصفات التقنية.

هذا بالإضافة، كذلك، كايين قضية ديال التذكرة، وهي التي جاءت فيها السؤال وما جاوبتوش عليها. ما يمكنش مثلا على أنه واحد المسافة ديال 145 كلم يؤدي الإنسان 70 درهم مثلا وكايين في محل آخر، بحال مثلا بين الرباط ومكناس مثلا يؤدي 40 أو 45. واش كايين بعض الضوابط؟ علاش كتعتمدو؟ وكايين بعض الصندوق، بحال مثلا المداخيل فين كتمشي؟ واش كتمشي للصيانة؟ كتمشي باش نخلصوا بها مثلا ذوك التكاليف ديال كذا وباش تتجزو طرق أخرى؟ هنا كتبقى أسئلة كثيرة ونظرا لضيق الوقت..

## السيد رئيس الجلسة:

السيد الوزير هل لكم تعقيب؟ تفضلوا.

السيد الوزير، ونطلب منكم باش هذه القضية ما تتكررش في جميع القطاعات، وشكرا.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا لكم. الكلمة الآن للسيد وزير التجهيز والنقل للإجابة عن السؤال، فليفضل.

#### السيد وزير التجهيز والنقل:

شكرا السيد الرئيس.

السيد المستشار المحترم،

كما جاء في التدخل، كنا نتمناو أننا نزيدو للقدام، ماشي نرجعو وكنظن على أنه قطاع النقل بصفة عامة، وقطاع السكك الحديدية بصفة خاصة، يعني يبين وبطريقة ملموسة هذه الإرادة وبنجاح بارز، حيث أنه فقط للذكر أنه قبل خمس سنوات يعني أوست سنوات قطاع السكك الحديدية والمؤسسة الوطنية للسكك الحديدية كانت عبارة عن مشكل، المكتب الوطني كان عبارة عن مشكل فيه عجز مالي، وفيه إشكالية واضطرابات مع النقابات وخلل كبير، يعني ما بين المديرية العامة والمستخدمين ديال القطاع، في حين أنه الآن أصبح فاعل اقتصادي نشيط استرجع التوازنات المالية ديالو، ويستثمر ما يناهز 17 مليار ديال الدرهم ما بين 2005 و2009.

إذن لما كنشوفو الأرقام الجديدة، الحمد لله، ديال الارتفاع، ديال الناتج الداخلي الخام، وديال انخفاض البطالة، يعني لا شك أنه للاقتصاد الوطني كله يشارك، وضمن الاقتصاد الوطني المكتب الوطني للسكك الحديدية يشارك وأصبح يستثمر في سكك جديدة ما بين تاويرت والناظور الربط مع طنجة المتوسطي، المحطات الجديدة اللي تكلمتو عليها في طنجة، في فاس، في مراكش، يعني أوشتكت على الإنهاء ديالها، في الدار البيضاء، إلى غير ذلك.. إذا هذه هي الصورة: اقتناء قطارات جديدة التي تستخدم بطريقة جيدة.

إذن هذا هو المكتب الوطني للسكك الحديدية، تثنية السكة الحديدية ما بين الدار البيضاء والجديدة، ربح ساعة ديال الوقت ما بين الرباط وفاس، وهذا وعدنا به والآن ساري المفعول، إذن هذا هو النجاح، الحمد لله، ديال المكتب الوطني ديال السكك الحديدية.

لا يعني على أنه نحن ناجحين 100 %، أنه لا يوجد أي خطأ في التدبير، ويمكن يقع مع الأسف على أنه مسافر يضع الحقيبة ديالو

فيما يتعلق بالمواصفات وبالآجالات نحن حريصون على هذا، كما برهنا على ذلك في السابق، وشكرا.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا لكم. السؤال الآني الموالي موجه أيضا إلى السيد وزير التجهيز والنقل حول نقل الرزم والبضائع من طرف المكتب الوطني للسكك الحديدية، للمستشارين المحترمين السادة: محمد كوسكوس، ادريس مرون، ابراهيم فضلي، لحسن أمزوغ، المهدي زركو، حسن أوتغلياست، عبد الرحيم الشرقاوي، عياد الطيبي، فليفضل الحاج محمد كوسكوس لشرح السؤال.

#### المستشار السيد محمد كوسكوس:

شكرا السيد الرئيس،

السادة المستشارين،

السيد الوزير المحترم،

وضعنا هذا السؤال على معاليكم، السيد الوزير، حول هذه الرزم التي تتجه من الأقاليم إلى الأقاليم. تفاجأنا فعوض العالم كيزيد للقدام حنا رجعنا للوراء، السيد الوزير، تفاجأنا على أنه الرزمة كيرسلها الزبون من الدار البيضاء مثلا إلى تازة، كنتزل في فاس، كيقول لك إلى ما تعابنش 15 يوم خصك تجي من تازة باش تسحبها من فاس. كيفاش يعني، السيد الوزير المحترم، يعني المستثمر كتكون عندوشاحنة أوشي حاجة أو en panne وخصوصيتنظر 15 يوم أويهز السيارة ويحي لفاس يسحب الرزمة. هذا يعني كنتأسفو لهذا الحدث اللي يعني ما مقبولش نحائيا لأنه حنا كنتنظرو الأمور تزيد تتحسن أكثر، ولكن تفاجأنا بهذا الخطأ.

السيد الوزير، معروف عليكم أنه بكل صراحة حنا ما كنجاملو حتى شي واحد، أنا طرحت عليكم ثلاث أسئلة كلهم عاجتوهم، ديال الحطة ديال القطار تعالجت، ديال النقط السوداء ما بين فاس وتازة أغلبتهم تعالجت، ولوباقي شي حاجة، النقطة الثالثة الصفقات المشبوهة اللي كانوا بعض الممثلين ديال الأشغال العمومية كي عملوها مع بعض الناس اللي كيقطعوا ذاك الأشجار، كنشكركم عاجتو هذه النقط الثلاثة، ولكن تفاجأنا بالديناميكية ديالكم وبالتقافة ديالكم، تفاجأنا بلا ما نبالغ، يعني أنا اعتبرها بالنسبة للاقتصاد كارثة، هذا هو

قطار أصبح طوييس. كيف يعقل أن واحد القافلة غادي ترفد 100 تترفد 500 و600 وبالدهاس وبالدراري وشي تيضرب وشي كيزحم والأطفال كتاكل العصا، يعني واحد النظام ما كاينش في القطار.

حاليا، معالي الوزير، ما عندناش تماما بالضبط غير زد وطلع، زد وطلع، زد وطلع، ما كاين لا أرقام ولا صبروا راه القطار عامر. لا قدر الله، وقعت شي حادثة، راه شحال من واحد غادي يمشي فيها ضحية، هذا حسب جوابكم اللي جاوبتو المرة الأولى وخليتو الجواب ديالنا حنا ديال البضائع.

معالي الوزير، الوقت ما كيسمحش، والسيد الرئيس كيدق علي باش نوقف. راه لحد الآن البضائع والرزم.. أعطونا التأمين، ما عندكم تأمين اللي يمكن يعوض الخسائر ديال الضعفاء؟ نريد منكم حلا معالي الوزير، وشكرا.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا لكم السيد المستشار. الكلمة للسيد الوزير للرد على التعقيب.

#### السيد وزير التجهيز والنقل:

بالنسبة للبضائع، مرة أخرى، والرزم لا يتعلق الأمر بالبضائع، البضائع ديال المسافرين، ديال الأمتعة ديال المسافرين، النشاط صغير جدا، مهم بالنسبة للمواطن ولكن يتعلق الأمر بالحقائب والأمتعة التي تيجيها المواطنين معهم وكيدخلوا معهم في القطار. كندكر بأنه هذا النشاط الذي لا يشكل سوى نسبة صغيرة وضعيفة جدا من رقم المعاملات في السكة الحديدية، ولو بالرغم من هذا أدخلناه في مسلسل الإصلاحات وفوتناه لواحد الشركة المختصة باش نرفعوهم الأداء ونرفعوهم الجودة ومن هذه الخدمة، باش تكون في أعلى مستوى ديال المعايير، طبقا لما طلبه السيد النائب المحترم، ولا أنفي أن هناك وهناك بعض الحالات، ولكن ما خصش نقولو على أنه كلشي خايب، كلشي أسود. لا، لابد ما نبينوكل ما هو كذلك إيجابي، وإذا أعطيت بعض الأمثلة على ما هو ناجح في العمل الذي يقوم به المكتب الوطني للسكك الحديدية، لأن السيد النائب المحترم، في السؤال ديالو قال على أننا نمشيو للقدام وما نرجعوش للوراء.

بطبيعة الحال ما يمكنش ما نجابوش على هذا، كلنا كنتمناو أننا نمشيو للقدام وما نرجعوش للوراء، وتيخصنا نشيدو ونوهو بالمجهودات

والأمتعة ديالو ويقع التلف أو إعادة توجيه ديالها، كيمكن تقع أمور والطاغم المسير موجود من أجل يعني الرفع من الأداء وهذا علاش معمولين المسؤولين..

فقط للتفصيل بالنسبة لهذا الأمر هذا بغيت فقط نشير على أن بغية تحسين هذه الخدمة اللي متعلقة يعني بالأمتعة والرزم ديال المسافرين، خذينا مؤخرا واحد الإجراء لتفويت هذا العمل هذا إلى شركة مختصة باش تحسن المستوى ديال الخدمة، وهكذا تم تسليم هذه المهمة لواحد الشركة اللي اسمها سوبرا كولي باش تحسن المستوى ديال النشاط ديالها يعني بغية الرفع من الأداء ديال المكتب الوطني للسكك الحديدية، ويبقى طبيعة الحال المكتب الوطني للسكك الحديدية دائما هو اللي ملتزم أمام الزبون والزبناء ديالو، وشكرا.

#### السيد رئيس الجلسة:

الكلمة في إطار التعقيب للأستاذ عبد الرحيم الشرفاوي، فليتنفضل.

#### المستشار السيد عبد الرحيم الشرفاوي:

شكرا السيد الرئيس المحترم.

معالي الوزير، ربما زميلي المحترم السؤال ديالو كان واضح، واضح جدا. أتم تكلمتم في اتجاه آخر اللي حنا ما طلبناش، حنا الطلب ديالنا والسؤال ديالنا هو البضائع والرزم، لأن حاليا إلى يومنا هذا، ولا يخفى عليكم، إذا قبطنا غير من الشمال إلى الجنوب، بعض العمال اللي كيتزقوا الله وكيجيبوا ذلك الرزم ديالهم والبضائع ديالهم في إطار باش يمشي مثلا من الشمال، مثلا طنجة إلى مدينة فاس، أولا وقبل كل شيء الوقت اللي خصو الرزم ديالو يوصلوا إلى فاس كتوقف في مكناس، علاش وقفت في مكناس؟ وقع تأخر، القطار، خسر، واش أنا من حقي الرزم ديالي يوصلوا لي في واحد الوقت معين اللي غادي نستزق بهم الله في السوق وكتبقى البضائع كتسنى القطار واحد المدة، واحد 15 يوم أخرى ربما يتصلح أو ما يتصلحش؟ ما كاينش التأمين، ما كاينش واحد الكار اللي غادي يمكن لويرفد ذوك الرزم من مدينة مكناس إلى فاس، يوصلهم في نهارهم، لأن خصنا نفكروا هاذوك الرزم راه ماشي الناس التجار اللي كيستغلوهم، ماشي الناس اللي عندهم الدراهم كيستغلوهم، راه غير الضعفاء كيستزقوا الله.

معالي الوزير، أنا ما غاديش نقول لك بأن الجواب اللي جاوبتو المرة الأولى، راه نعطيك غير واحد الملخص صغير. القطار اليوم ما بقاش

لهذا اللي تنطلبو، السيد الوزير، هو باش تعطى عناية لهذه الطرق، مثلا غادي نعطي مثل بالدائرة اللي كنمثلها، ديال دائرة قصبه تادلة. دائرة قصبه تادلة واحد الطريق هادي 20 عام وهي كيتعطي بها المثل بأن غادي تخدم.. مثلا تقبالت هادي عامين باديين فيها دابا، ولكن واحد الخدمة معطلة جدا. الطريق المؤدية من قصبه تادلة لتاكزيرت هادي تهرست، كانت طريق مهمة جدا و تهرست وتلاشت بصفة نهائية.. الطريق المؤدية من تادلة لبومرصيط مهرة جدا. الطريق المؤدية من تادلة لغرم علام مهرة جدا. نمشيو إلى ناوور الطرق انتهاو.. أغباله، بوتفردا..

السيد الوزير، سؤال آخر هو الطريق السيار من بني ملال إلى سطات، أعطيتونا واحد الوعد بأن تدارت واحد الدراسة والطريق غادي تكون ولكن انتظرنا كثيرا، وكنطلبو من السيد الوزير باش يقول لنا فين وصلت هاذيك الدراسة؟ وإمتي غادي تبدأ هاذ الطريق؟ والسلام عليكم.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا لكم. الكلمة للسيد الوزير للإجابة على السؤال.

#### السيد وزير التجهيز والنقل:

السيد الرئيس، لابد من الإشارة، للسيد المستشار المحترم، على أن هذا الإشكال اللي كي طرحوهم جدا، هو الإشكالية ديال المحافظة على الرصيد الطرقي، على الصيانة الطرقية، لأن عادة نتكلم كثيرا على توسيع الشبكة الطرقية، على فك العزلة، على بناء طرق جديدة. ننسى الأهمية ديال المحافظة على الرصيد الطرقي.

المحافظة على الرصيد الطرقي هي من أول الأولويات ديال كل من يقوم بسياسة ديال تدبير شبكة الطرق، لابد من أن يبدأ باش يعزز المستوى ديال الشبكة الحالية عاد يفكر يعني بتوسيع الشبكة. إذن نشكره على طرح هذا السؤال.

كندكر بهذه المناسبة على أن طول شبكة الطرق هي 56986 كلم، وفيها 35 ألف كلم مبنية ومعبدة. هاد 35 كلم المعبدة والمبنية هي الرصيد الطرقي الوطني الذي يجب أن نحافظ عليه. نخصص للمحافظة على هذه الشبكة تقريبا نصف ميزانية الوزارة في مجال الطرق، يعني تقريبا مليار و300 مليون ديال الدرهم سنويا لإعادة التكبسية أو التوسيع أو إعادة بناء القارعة. كايين التقوية وكنعأو دونبنيو

والنجاح الكبير اللي كان على مستوى السكك الحديدية، ما كنقولش على أنه نجاح هو كامل وأنه لا توجد أي حاجة لإصلاحها أو تقويمها، لا، كنقولو فقط على أن لابد ما نركزو ونبنيو الثقة ديالنا ونبنيو المؤهلات ديالنا على كل ما نقوم به في السكك الجديدة، في المحطات الجديدة، اللي ما كانش سابقا، سابقا كان فقط التسيير اليومي لهذه المصلحة، الآن تقدمنا كثيرا، كايين بعض الأمور جزئية اللي خصنا نزيدو نصلحوها وغادي نصلحوها، والإجراء هو اللي قلت لكم ويتعلق بتفويت إلى شركة "سوبرا كولي" هذا النشاط المهني الدقيق والضيق، وشكرا.

#### السيد رئيس الجلسة:

السؤال الآني الموالي يتعلق بالتدابير المتخذة لإصلاح الطرق الثانوية المرقمة، للمستشارين المحترمين السادة: محمد بلحسن خيير، محمد كرمين، الطاهر الفيلاي، علي قيوح، سعد بنزروال، بنعيسى بنزروال، محمد لفحل. فليفضل الأستاذ محمد بلحسن خيير.

#### المستشار السيد محمد بلحسن خيير:

شكرا السيد الرئيس.

السيد الوزير،

السادة المستشارين المحترمين،

السيد الوزير، سؤال حول الطرق الوطنية والثانوية بالعالم القروي. السيد الوزير، لا يخفى عليكم أن وحد العدد ديال الطرق اللي هي كلها تهرست، وكلها تلاشت وما تعطاتها حتى عناية، وملي كنطلبو من السيد الوزير هو باش تجدد هاذيك الطرق، لأنها إذا ضاعت هاذيك الطرق غادي نبقأو تقطع الطريق على العالم القروي بصفة نهائية، لأن حنا كنطلبو باش تفتحوا طرقات وتفتحوا مشاريع ديال الطرقات في العالم القروي، ولكن الطرق اللي هي موجودة واللي هي عندنا غادي تمشي وغادي نبقأو بصفة نهائية ما عندنا طرق.

اللي كنطلبو منك، السيد الوزير، هو باش تعطى واحد العناية للطرق الثانوية اللي هي في العالم القروي. في الحقيقة السيد الوزير دار واحد المجهود كبير جدا في الطرق الوطنية اللي داروا مثلا طرق سيار، دار واحد العدد ديال الأمور، ولكن في العالم القروي راه حنا ننادي بفك العزلة، ولكن حنا غادي نوليو في الوحلة ما بقيناش في العزلة.

أنا، حقيقة، التعقيب ديالي هو بغيت باش نشكر السيد الوزير على الجهود اللي هو ملموس، سواء بالنسبة للطريق السيارة سطات مراكش، واللي كنا كنشوفوفيه واحد العدد ديال الحوادث وواحد العدد ديال البروصيات، واحد العدد ديال المشاكل اليوم ولينا كنعطو الرباط مراكش في ظرف ثلاث ساعات أو أقل، وتقريبا ذيك الطريق من سطات إلى مراكش ولفتنا النعاس، رطبة بزاف ما عرفتش آش داروا لها، ما كاين لا سوكوس ولو الطوموبيل قديمة المونتيسورات ما تحسش حتى توصل، كنعطو جميع الطرقات هذاك الشئ اللي بغيتو تكملوا لأكاير يكون في نفس الجودة. ونشكركم على التوسيع ديال هاذيك الطريق اللي هي من أمسكرود إلى إمنتانوت اللي توسعت، رغم الحوادث اليومية والأرواح، ولكن السيد الوزير باقي ذوك الخطوط اللي كتديروا البلاصة اللي يطلعوا فيها الكاميونات حيث كتطلع أكثر من 1000 كاميو في النهار من سوس إلى الدار البيضاء، سواء اللي خرجوا للخارج أو إلى المارشيات وملي طلوعوا ذوك الكاميونات، الكاميو ما يتعداش 40 أو 50 وكيسد الطريق، الآن الطريق وسعتوها مزيان، ولكن خص هذاك اللي جاي من وراء الكاميو هو يكون عندو الحق يدوز واللي مهود خص يشور لأن التهويدة ماشي بحال الطلعة كما كيقولوا.

فيما يخص ذوك البلايك اللي كتديروا: "لا تسرع يا أبي، إننا في انتظارك"، الآن راه ماشي باتنا اللي يسرعوا، راه أولادنا أقلبوا الآية: "لا تسرع يا ابني، راه كتسنالك أمك" باش يخفف شي شوية، وبحال اللي كنشوفو في الدول الإسلامية، كتمشي كتلق واحد البلاكة: "اذكر الله"، "محمد رسول الله"، حنا كنشوفو ذاك الشئ مكتوب غير بالفرنسوية أو شي حاجة. ما فيها باس شي آيات يذكروا الشيفور بالله سبحانه في الطريق.

فيما يخص الطرق اللي تكلم عليها السيد المستشار المحترم. عندنا شي طرقات في واحد المنطقة اللي هي اقتصادية في سوس ماسة، اللي هي فيها سد ديال يوسف بن تاشفين، وكذلك سد عبد المومن اللي كيسقي أولاد تايمه، الحمادة، تارميلة، الخروبة، ذيك المنطقة اللي دارت حقيقة فيها الطرقات ملي كنعشيو لوزارة الفلاحة اللي دارت الطرقات، كيقول لك شوفوا وزارة الأشغال العمومية، ملي نمشيو للأشغال العمومية، كيقول لك ماشي شغلنا، وشوفو ماشي شغلكم،

القارعة. كاين التكبسية كنديرو ذيك الفرشة الأخيرة وكاين التوسيع لما حركة السير تستدعي توسيع الطريق.

إذن، أشاطركم الرأي على هذه الأهمية، كنعملو دورات استكشافية وزيارات استكشافية على الشبكة باش كنعملو المعايير باش تكون عندنا واحد الطريقة محكمة، لاش غادي نبدأو بهاذي ولاش غادي نكملو بهاذي؟ ونحدد برنامج سنوي للقيام بهذه العمليات. مثلا برنامج سنة 2007 فيه تقوية 924 كلم، فيه تكبسية 567 كلم، وفيه توسيع 598 كلم، يعني مجمل سنة 2007 غادي يكون فيها أكثر من 2000 كلم ديال الطرق على هاذيك 35 ألف اللي غادي تتعاود، بما فيها اللي غادي تتوسع. إذن تقريبا 600 كلم.

للإشارة على أن هذا الأمر، هذا بطبيعة الحال، مهم جدا وأنه كيستدعي إمكانيات مالية إضافية، ولذلك كنعقدو عدد من الأماكن يعني أن نقوم عن طريق إبرام شراكة مع الجماعات المحلية، مع مجالس الجهات، كذلك مع المجالس الإقليمية، أن نبرم اتفاقية شراكة باش نرفعو من المستوى ديال هاذ العمل.

بغيت نشير إلى أن سنة 2007، 2008، 2009، غادي تعرف واحد المجهود إضافي، بحيث أنه يعني بغينا نرفعو من وتيرة الإنجازات والإصلاح في الصيانة الطرقية، وزدنا في هذا القانون المالي 2007 مبلغ 200 مليون ديال الدرهم اللي غادي تعاود تزداد في السنتين القادمتين، باش يكون واحد البرنامج إضافي ديال 600 مليون ديال الدرهم، باش يعني يستدرك شيئا ما يمكن استدراكه في مجال الصيانة الطرقية، باش على غرار الطريق اللي ذكرت، السيد المستشار، اللي هي في طور الإنجاز، كذلك، باقي الطرقات تصل، إن شاء الله، في الوقت المناسب حسب المعايير ديالنا في الصيانة والإصلاح ديالها، وشكرا.

**السيد رئيس الجلسة:**

شكرا لكم السيد الوزير. هل هناك تعقيب؟ الحاج علي قيوج، تفضل الحاج.

**المستشار السيد علي قيوج:**

شكرا السيد الرئيس.

معالي الوزير،

إخواني المستشارين المحترمين،

بالنسبة للتحسيس، بغيت أشاطر له الرأي في مجال ضرورة تحسيس الشباب واستعمال جميع الوسائل، ماشي فقط الوسائل التقليدية، ويمكن لكم أن تلاحظوا مؤخرا حتى المساجد كتدخل في إطار خطبة الجمعة في التوعية حول السلامة الطرقية، يعني هذه الآفة ديال السلامة الطرقية خصنا نتصدأو لها وكبخصنا نواجهها جميعا بجميع الوسائل لا ديال الردع ولا ديال التحسيس. وفي هذا المجال يعني هذا الابتكار في مجال التحسيس يعني كنقوموبه عن طريق عدة مستويات، وخطبة الجمعة هي إحدى التدخلات في هذا المجال، وشكرا.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا لكم السيد الوزير. ننتقل إلى الأسئلة العادية الموجهة إلى قطاع التجهيز والنقل، وعددها ستة أسئلة. السؤال الأول موجه إلى السيد وزير التجهيز حول ارتفاع أئمة تذاكر البواخر، للمستشارين المحترمين: محمد فضيلي، حسن قيشوحي، عمر مكدري. الكلمة للأستاذ حسن قيشوحي لشرح السؤال.

#### المستشار السيد حسن قيشوحي:

بسم الله الرحمن الرحيم.

شكرا السيد الرئيس المحترم.

السيد الوزير المحترم،

الزملاء المستشارين المحترمين،

السيد الوزير،

تلعب الجالية المقيمة بالخارج دورا أساسيا في تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية لبلادنا، كما تضخ مداخيل جد مهمة من العملة الصعبة في ميزانية الدولة، وقد عملت وزارة التجهيز والنقل على القيام بعدة إجراءات قصد تسهيل عملية عبور الجالية عبر الرفع من الطاقة الاستيعابية للنقل البحري الوطني، حيث تم إعداد مخطط للأسطول مع وضع برنامج للرحلات بتنسيق مع الجانب الإسباني وتعزيز طاقة عرض النقل البحري للمسافرين والسيارات على مستوى كل الخطوط البحرية المعنية بالأمر، وكذا مواصلة تبني نظام تبادل التذاكر بين الشركات العاملة.

إلا أنه ورغم الجهود المبذولة، لازالت هذه الشريحة المهمة تعاني عدة مشاكل على صعيد النقل البحري، خاصة ارتفاع أئمة تذاكر البواخر بشكل مهول، فاق في بعض الأحيان نسبة 40% بالمقارنة

ماشى شغلهم. شوفوا كمسلمين وكحكومة هاذيك المنطقة اللي كنتعطي 80% في الإنتاج ديال الحوامض، 100% ديال البواكر، يعني كتمون في جميع.. الحليب 80% شوفوا غير لهذه الامتياز هذا واتقوا فيها الله وصاوبو لنا هاذيك الطرقات قصد الإنتاج، والله يكثر خيركم.

وفيما يخص أكادير مراكش، راه كنشوفو الآن حنا فرحانين ملي كنشوفو الأشغال والأشغال الصحيحة كنشوفو الحجر كيهيشوه وعاود يديروا واحد الطبقة أخرى باش تكون لنا مجال هاذيك، وكنشكرو السيد الوزير على الجهود ديالو، والسيد الوزير إذا الرياضيين ضربوا مقاييس في الرياضة فهو ضربها في التجهيز والنقل، وشكرا.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا لكم. السيد الوزير. هل لكم من تعقيب؟ تفضلوا.

#### السيد وزير التجهيز والنقل:

شكرا السيد الرئيس.

فقط لاستثمار هذا الوقت للمزيد من تنوير الرأي العام، والإجابة على التعقيب للسيد المستشار، اللي حقيقة كنشكرو على الكلمات الرقيقة اللي قالها في القطاع. وفيما يتعلق بالجودة ديال الطريق السيار ديال سطات مراكش، لأن صراحة كانت في مستوى عالي، بغيت فقط أن أذكر أن فيما يتعلق بالصيانة الطرقية، بغيت نشير للمثال الجيد ديال جهة سوس ماسة درعة، لأن كانت شراكة خاصة واللي قمنا فيها بتوزيع التدخل، لا ديال الوزارة ولا ديال الجهة لصيانة بعض الطرقات الوطنية، وهذا من ضمن الوسائل لرفع وتيرة الصيانة الطرقية. أصلحنا مثلا الطريق الوطنية رقم 10 ما بين أكادير وورزازات، طريق تيزنيت، اللي تم التوسيع ديالها، يعني فهذا التوجه إيجابي جدا للنهوض بمستوى الشبكة الطرقية عن طريق الشراكة.

عادة كنعملوا الشراكة لشق الطرق ولفتح الطرق، الحمد لله ناجحة، كيتمكن لنا نعملوا الشراكة لصيانة الطرق، وهذا يعني أنه بالجماعات المحلية، وخصوصا الجهات اللي كتدخل في هذا التوجه هذا.

النقطة الأخرى اللي بغيت نشير لها هي نأخذ بعين الاعتبار الملاحظة ديالو في مجال المنعرج ديال أمسكرو، ويعني المنحنى ديال أمسكرو في التشوير الأفقي.

البحري، يعني غيرنا طريقة وضع أو إعطاء أو تسليم رخص لشركات مهنية لفتح رحلات بحرية ما بين أوروبا والمغرب، كانت سابقا يعني تدرس حالة بحالة، وتعطى حالة بحالة. الآن وضعنا دفاتر تحملات واضحة بمعايير واضحة. هذه المعايير كلها معايير مبنية على السلامة وعلى الأمان وعلى الراحة لمستعمل الباخرة، وفتحنا أبواب سواء للمقاولات المغربية للرفع من عدد الرحلات أو للمقاولات الأجنبية، هذا سيجعل من رفع من عدد الرحلات الموجودة، وعدد المتدخلين، وستكثر بالتالي المنافسة، والعرض غادي يكون أكثر من الطلب، مما سيجعل أنه ستذهب الأثمان نحو الانخفاض، ولكن الدولة ما عندهاش إمكانيات باش تتدخل مباشرة.

أخيرا بغيت فقط أن أشير حسب المعطيات اللي عندنا سنة 2007، هاد موسم العبور يعني ما غاديش يكون ارتفاع ديال هذه الأثمنة حسب التصريحات ديال هذه الشركات. وشكرا.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد الوزير. الكلمة في إطار التعقيب للحاج عمر مكدور.

#### المستشار السيد عمر مكدور:

شكرا معالي الوزير على ما تقومون به، أنا بغيت نسألکم على واحد الموضوع، ألا وهو la comanav، كما تعرفوا الإخوان المحترمين على أنه الشركة وطنية، وكان عندها واحد الاتفاقيات مع بعض المصدرين وبعض المؤسسات كمثل الصناعة التقليدية، كانت الوقت اللي كانت la comanav كانت دائما تأخذ من عندنا 50% من ثمن النقل. اليوم على حساب العلم ديالي la comanav تباعت. بغينا نعرفو هاديك الشركة اللي اشترت la comanav واش غادي تبقى نفس الالتزامات اللي عندها مع الحكومة أم لا؟ ثم كذلك، معالي الوزير، سمعنا قبل من هذا الوقت على أنه كاين واحد الخط ما بين مالكا الحسيمة، بغيناكم نخبروا المواطنين اللي في الخارج هاذ الخط وقتاش غادي يبدأ، لأنه غادي تكون عندو واحد المردودية كبيرة ديال العمال ديالنا في الخارج. شكرا السيد الوزير.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا للسيد المستشار المحترم. الكلمة للسيد وزير النقل للإجابة

على السؤال.

مع السنوات الماضية، وكذا عدم انتظام الرحلات البحرية الرابطة بين أوروبا وجل موانئ المملكة، علما، السيد الوزير، أن غالبية أفراد الجالية المغربية يعبرون من وإلى المغرب على متن البواخر نظرا لقدراتها على شحن وحمل سياراتهم وأغراضهم على عكس وسائل النقل الأخرى. ولكل ذلك نساءلكم، السيد الوزير، هل تفكر الحكومة في اتخاذ بعض الإجراءات قصد التخفيض من أسعار وأثمنة تذاكر البواخر؟ ما هي الإجراءات التي قامت بها الوزارة من أجل ضبط مواقيت الرحلات البحرية، حتى تمر عملية استقبال الجالية في أحسن الظروف، وشكرا.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا للمستشار المحترم. الكلمة للسيد الوزير للإجابة عن السؤال. تفضلوا السيد الوزير.

#### السيد وزير التجهيز والنقل:

شكرا السيد الرئيس.

السادة المستشارون المحترمون،

فكل سنة، مع جميع المصالح التي نحضر لموسم العبور، نقوم بمراجعة الإجراءات لجعل موسم العبور يمر في ظروف تتسم بالمهنية، بالراحة بالنسبة لمستعملي الطريق ومستعملي البواخر ولكل من يلجأ إلى النقل البري للرجوع إلى المملكة المغربية، فيعني كونوا على يقين بأننا مجندون. فبالنسبة لهذه السنة، لا من ناحية وسائل النقل، لا من ناحية كل الخدمات الموازية حتى، إن شاء الله، يمر هذا الموسم بطريقة حسنة.

بالنسبة لإشكال أثمنة للنقل البحري، بغيت نشير إلى أنه صحيح أنه سنة 2006 عرفت ارتفاع في أثمان البواخر، وأذكر أن هذه الشركات هي شركات خاصة، يعني لا يتعلق الأمر بالسياسة اللي تقوم بها الدولة مباشرة. هذه شركات خاصة تقوم بتقديم هذه الخدمة العمومية عن طريق مضيق جبل طارق، وأن هذا الارتفاع كان راجع لتغيير جذري، واللي عرفه سوق النقل البحري لا من ارتفاع تكلفة اكتراء البواخر بصفة عامة على الصعيد الدولي، لا من ارتفاع كذلك تكلفة المحروقات، اللي عرفت ارتفاع خطير، لا عن طريق عوامل أخرى تذهب في نفس الاتجاه لرفع التكلفة، خصوصا أن هذه البواخر لم تقم ولم تغير أثمانها منذ سنوات عدة.

ما نقوم به في هذا المجال، واللي ممكن أن نشير له في هذه المناسبة هو: أولا، قمنا خلال سنة 2006 وبداية هذه السنة بتحرير النقل

## السيد وزير التجهيز والنقل:

شكرا السيد الرئيس.

بالنسبة ل la comanav، صحيح أن الشركة تم تفويتها للقطاع الخاص، بيع نصف اللي كان لدى القطاع العمومي، ودخل هاذ الشركة ثالث فاعل عالمي، وهذا أمر مهم. عملية الخوصصة ناجحة، التي تدل على أنه القطاع قطاع سليم يجلب الاستثمارات الأجنبية من أعلى مستوى. بالنسبة للسياسة اللي غادية تقوم بها الشركة في هاذ المنتج ديال الصناعة التقليدية، يجب الاتصال مع هذه الشركة، يعني الشركة تبقى ملتزمة.. صاحب الشركة اللي تغير، ولكن الشركة مازالت موجودة، فعليها حتى إذا أرادت أن تغير السياسية دياها، أن تقوم بذلك في إطار تشاوري مع المتدخلين في هذا القطاع، وأنتم دائما زبناء ودائما اللي عندو آخر كلمة في هذا المجال.

بالنسبة لخط الحسيمة مالكا، ما تيمكنش نعلن على تاريخ البداية، ولكن هناك جوج ديال المستثمرين اللي عبروا على الإرادة دياهم باش يفتحوا هذا الخط، والآن تيقوموا بإجراءات تحضيرية، يعني تحضير السفينة، المراقبة ديال السفينة، حتى يعلنوا على بداية هذه الرحلة، أنا متوقع أنه في فصل الصيف غادي ينطلق، إن شاء الله، هذا الخط، وحا أعطينا تراخيص في هذا المجال تيبقى فقط قدرة المستثمرين باش يستوفوا شروط السلامة والأمن اللي لابد أن نراقبها قبل ما نعطيو التأشيرة والموافقة على انطلاق العمل. شكرا.

## السيد رئيس الجلسة:

شكرا لكم السيد الوزير. ننتقل للسؤال الثاني الموجه أيضا إلى السيد وزير النقل، حول إحداث وتشيد موانئ بلادنا، للمستشارين المحترمين السادة: أولعيد الرداد، ادريس مرون، محمد عدال، لحسن عباد، المختار الجماني، أحمد مسكا، ابراهيم فضلي، بن الطالب حبيب، الهاشمي السموني، عبد الرحيم الشرفاوي، حسن أتغلياست، حسن قيشوحي، بوسلهام بيته، يونس العراقي، فليتفضل الأستاذ السعداوي.

## المستشار السيد عبد الحميد السعداوي:

شكرا السيد الرئيس.

السيد الوزير،

إخواني المستشارين المحترمين،

أود في البداية أن أوضح نقطة مهمة حول الموانئ في بلادنا، لأن، كما تعلمون، السيد الرئيس، أن بلادنا تعتبر من الدول القلائل المحظوظة في العالم، والتي جباها الله بمساحة شاسعة من البحار، تمتد من أقصى الشمال الشرقي إلى أقصى الجنوب الغربي، إلا أنها لا تستغل الاستغلال الأمثل من حيث تشيد الموانئ والتحفيز على الاستثمار في قطاع الصيد بجميع أنواعه، حتى يمتص أفواج الشباب العاطل من حاملي الشهادات وغيرهم. ويعد هذا القطاع من بين القطاعات الواعدة والتي يعتمد عليها بشكل كبير للمساهمة في تطوير الاقتصاد الوطني. لذا السيد الوزير نتوجه إليكم بالأسئلة التالية:

- ما هو عدد الموانئ التي تشيد سنويا، مع العلم أنها تعد من أهم المحاور الاقتصادية ببلادنا؟

- هل هناك استراتيجية للحكومة بإحداث الموانئ بالمدن والقرى الشاطئية، علما أن بلادنا تتوفر على عدد كثير من المدن والقرى بدون موانئ الصيد؟ وشكرا السيد الرئيس.

## السيد رئيس الجلسة:

شكرا لكم السيد المستشار. الكلمة للسيد الوزير للإجابة على السؤال.

## السيد وزير التجهيز والنقل:

شكرا السيد الرئيس.

بسم الله الرحمن الرحيم.

السيد الرئيس،

السادة المستشارون المحترمون،

فصحيح أنه المملكة المغربية تتمتع بشواطئ مهمة وبساحل لا أطلسي ولا متوسطي كبير، اللي هومن الثروات المهمة التي تم استغلالها في إطار النشاط الاقتصادي، في إطار التبادلات وفي إطار السياحة، في إطار الصيد إلى غير ذلك.

ففي مجال الموانئ، يمكن لي أن أقول على أنه قطاع الموانئ، بصفة عامة، قطاع يعني له مميزات للسماح للمغرب أن يدخل في المنافسة الدولية، لا فيما يتعلق بالموانئ الكبرى بحال الدار البيضاء، بحال أكادير، بحال طنجة، الجرف الأصفر إلى غير ذلك، ولا كذلك بالمشروعين الكبيرين الآنن ألا وهما المركب المينائي الكبير لطنجة المتوسطي اللي غادي يفتح الأبواب ديالو في منتصف هذه السنة،

السيد الوزير، نؤكد على تواجد بلادنا في ملتقى الخطوط البحرية الرئيسية العالمية التي تجعل من المغرب ممرا رئيسيا في التجارة الخارجية، إذ أن ما يناهز 99% من مبادلاتنا التجارية مع الخارج تمر عبر هذه الموانئ، إلا أنها لازالت في أمس الحاجة إلى توسيع الموانئ الموجودة، سواء منها الرئيسية للتجارة أو الصيد أو الموانئ الخاصة بالصيد أو الموانئ الترفيهية، وذلك حتى تستجيب لمتطلبات النهضة الاقتصادية التي يعرفها المغرب، وذلك بإنشاء وحدات صناعية تحويلية من أجل جلب الاستثمارات وتشغيل اليد العاملة.

السيد الوزير،

علما أن المخطط التوجيهي للمدري للموانئ الوطنية تتمحور إستراتيجيته حول: تنمية التجهيزات الأساسية المينائية باستقبال النقل التجاري، وتلبية احتياجات الصيد في أعالي البحار والصيد الساحلي والتقليدي؛ نرى أنه يجب تكييف الموانئ حسب المتطلبات الاقتصادية والتقنية الجديدة، كما نطلب منكم هذا، كما هو الشأن بالنسبة لميناء المهدي الذي يعد من أهم وأقدم الموانئ بالمغرب وكذلك حماية السواحل وتحسين سلامة البيئة بالموانئ وتطوير المنشآت المينائية.

السيد الوزير، نتمنى أن تذهب السياسة الحكومية في تحقيق هذه الأهداف الثلاثة التي نعتبرها أساسية لدعم وتنمية هذا القطاع الهام ببلادنا، وشكرا السيد الرئيس.

**السيد رئيس الجلسة:**

شكرا. السيد الوزير لكم الكلمة في إطار الرد على التعقيب.

**السيد وزير التجهيز والنقل:**

فقط لأطمئن في إطار التعقيب، السيد المستشار المحترم على السياسة التي تنهجها الحكومة في مجال تدبير الموانئ وتوسيع الموانئ. أنا أخذ بعين الاعتبار هاذ المحاور الثلاث، وأنها هي سياسة ناجحة مثلا على مستوى.. جاء في التعقيب، ضرورة توسيع بعض الموانئ. لا يوجد يعني موانئ التي تدعي أي توسيع اضطراري، لأن كائنة سياسة محكمة، الحالة الوحيدة التي عندنا هي ميناء طنجة المتوسطي الذي سيفتح الأبواب انطلاقا من يوليوز المقبل. إذن كل المعايير تؤخذ بعين الاعتبار حتى تتمكن دائما من أن تلعب الموانئ دورها في إطار الانخراط في العولمة ودعم وتحفيز ومساعدة التبادلات الاقتصادية والتجارية، وشكرا.

يعني في يوليوز 2007 طبقا للأجل الذي تم تحديده سابقا، ولا الميناء الجديد الذي تم الإعلان ديالو، على إثر جلسة العمل التي ترأسها صاحب الجلالة مؤخرا، حيث سيصبح هذا المركب المينائي أكبر ميناء في البحر الأبيض المتوسط وأكبر ميناء كذلك في المحيط الأطلسي، بحيث أن الطاقة لمعالجة الحاويات ستصل إلى 8.5 مليون حاوية أو صندوق حديدي مقارنة مع 3.5 بالنسبة لميناء طنجة المتوسطي وبالنسبة ل600 ألف بالنسبة للرواج الوطني ديال الحاويات.

إذن الموانئ هي رصيد مغربي وطني لا من ناحية البنية التحتية ولا من ناحية طريقة الاستغلال، لأن منذ تنفيذ إصلاح الموانئ منذ دجنبر ديال السنة الماضية، دخل حيز التنفيذ قانون الموانئ الجديد، مما جعل على أنه فتح الباب لتأهيل الموانئ تدريجيا، خصوصا على مستوى ميناء الدار البيضاء، بحيث أن الأثمان انخفضت، وأصبح ثمن المرور لحاوية، مثلا 20 قدم في ميناء الدار البيضاء بلغ تقريبا 800 درهم، يعني في نشاط التصدير، وهو نفس الثمن اللي موجود مثلا فيها يتعلق بميناء طنجة المتوسطي.

بالنسبة للصيد البحري ففي إطار الشراكة مع قطاع الصيد ووكالة التنمية لأقاليم الشمال وكذا وكالة التنمية لأقاليم الجنوب، هناك العديد من الإجراءات التي تنقوموها في مجال بناء قرى الصيادين وتجهيز النقط لسوقوارب الصيد التقليدي، أذكر البعض منها اللي تمت في السنوات الأخيرة ك: لاليس، إمسوان، الصويرة القديمة، سيدي حسانين.. 3 نقط رسوقوارب الصيد بكل من أنكري، سيدي بوفضائل، إميودار، وبعض النقط للرسوكذلك في بوزنيقة، وفي شاطئ الصنوبر في الصخيرات، وفي مولاي بوسلهام، في مارتيل، قرية الصيادين بالشمايلة إلى غير ذلك، وهنا كذلك تسعة قرى للصيادين اللي هي في طور الدراسة، دائما في إطار الشراكة مع قطاع الصيد. شكرا.

**السيد رئيس الجلسة:**

شكرا لكم. هل هناك من تعقيب؟ الكلمة للأستاذ السعداوي.

**المستشار السيد عبد الحميد السعداوي:**

شكرا السيد الرئيس.

كنشكرو بدورنا السيد الوزير على هاذ الإيضاحات والتنويرات اللي زودنا بها السيد الوزير، فيما يخص الموانئ وإحداثها وتشبيدها، إلا أنه،

## السيد رئيس الجلسة:

سؤال حول قطاع النقل للمستشارين المحترمين السادة: عبد الملك أفرياط، محمد دعيدة، أحمد أخميس، محمد بورمان، محمد العشاب، خالد لهور العلمي، محمد لشكر، مصطفى الشطاطي، عبد الرحيم الرماح، عبد الكريم عصمان، فليتنفضل الأستاذ محمد دعيدة.

## المستشار السيد محمد دعيدة:

شكرا السيد الرئيس.

السيدة والسادة المستشارون،

السيد وزير التجهيز والنقل،

تكتسي تقوية وفعالية قطاع النقل أهمية بالغة من شأنها تدعيم النمو الاقتصادي، وتحسين تنافسية التجارة الخارجية وكذلك الرفع من مستوى الاستثمارات الخارجية. غير أن هذا القطاع الحيوي يشكون خصائص على مستوى البنيات التحتية ومن ضعف مستوى التنافسية والجودة وتغطية الخدمات، وكذا آجال التسليم، مما ينعكس سلبا على تنافسية الاقتصاد الوطني. ولرفع كل هذه التحديات التي تعيق تطور قطاع النقل، عمدت السلطات العمومية إلى تنمية وتحديث القطاع عبر الخوصصة والتحرير مع تركيز دور الدولة في التخطيط والتشريع والتقنين، بالإضافة أيضا إلى تحرير قطاع النقل الجوي من أجل تحقيق أهداف رؤية 2010 الخاصة بالسياحة.

ولقد التزمت السلطات العمومية بمواصلة الإصلاحات المبرمجة في قطاع النقل، بكل أنماطه: الطرقي، السككي، الجوي والبحري، ومباشرة مجموعة من التدابير بهدف تلبية حاجيات المواطنين والمقاولات عبر ترسيخ المنافسة في إطار مقنن وفعال يتسم بالشفافية والمراقبة الصارمة. وتهم بعض هذه التدابير إعادة صياغة الإطار القانوني للنقل الطرقي للمسافرين وبلورة اتفاقية السماء المفتوح مع الإتحاد الأوروبي وكذلك تنفيذ إصلاح مشروع إصلاح قطاع الموانئ والنقل البحري، وذلك في غضون سنة 2006.

فما هي السيد الوزير النتائج الملموسة لهذا البرنامج؟ وأيضا هل يمكنكم أن تحددوا لنا الانعكاس الفعلي على التنافسية الاقتصادية لبرنامجكم هذا؟ شكرا السيد الوزير.

## السيد رئيس الجلسة:

الكلمة لكم السيد الوزير، للإجابة على السؤال.

## السيد وزير التجهيز والنقل:

شكرا السيد الرئيس.

غادي نحاول نجابوب بسرعة على هذا السؤال الواسع، اللي تيشمل قطاع النقل والإصلاحات كلها ووصفها ونتائجها وتأثيرها، غادي نحاول نبسطها في بعض الأرقام الثقيلة في معانيها. في جميع هذه القطاعات أشنو حاولنا نديرو؟ حاولنا نعملو الإصلاحات أشنو هوما هذه الإصلاحات؟

أولا: التحرير، يعني فتح القطاع، كيفما كان القطاع، النقل البحري، النقل الجوي النقل الطرقي إلخ.. المنافسة أولا وتأهيل الفاعلين اللي تيعملوا في هذا القطاع باش يكونوا قادرين على مواجهة المنافسة، باش يلعبوا الدور دياهم في تقديم خدمات النقل في جميع القطاعات، مثلا في قطاع نقل البضائع، النقل الطرقي للبضائع دخلنا في تنفيذ قانون 16.99 أشنو كانت النتيجة؟ أننا ألغينا هذاك المفهوم ديال لكرام، اللي من قبل كان ضروري الواحد يحصل على كريمة باش يكون عندو الحق باش يمارس المهنة ديال نقال البضائع. إذن حذفوا لكرام لنقل البضائع ما بقاوش منذ سنة 2003، وهذا المبدأ ديال اقتصاد الربيع يعني حاربناه في هذه النقطة، والنتيجة كانت إيجابية جدا، بحيث أنه حددنا معايير، وأصبح ممكنا لأي مواطن باش يشري شاحنة أو يكري شاحنة ويبدأ يعمل عملية النقل في إطار شفاف، يعني يتعامل مع المواطن على قدم المساواة.

أشنو هي النتيجة؟ النتيجة هي أنه 6720 شركة جديدة ديال نقل البضائع التي أنشئت وخلقت تقريبا 10 آلاف منصب شغل فار. إذن ملي تعملو المنافسة وتفتحو باب الاستثمار يعني تيعطي تأثير جد إيجابي ومباشر: 10 آلاف منصب شغل، 6720 شركة جديدة.

كذلك كانت مناسبة لامتصاص القطاع الغير المنظم، اللي ما كانتش عندو كذلك لكريمة هما الكاميونات ديال 8 طن أو أقل، كذلك أدمجوا في القطاع بنسبة عالية 21450 شاحنة اللي كانت في القطاع الغير منظم، ودخلت في القطاع المنظم، إضافة إلى بعض الاحتكارات اللي كانت موجودة لدى المكتب الوطني للنقل، اللي كان عندو احتكار لعملية الوكالة للنقل أو التاجر في النقل كان عندو واحد الاحتكار، الآن رفعنا هذا الاحتكار، الآن كايبة 86 شركة، يعني اللي تتقوم بهذا العمل، و15 مؤجر شاحنات هذا كذلك خدمة جديدة.

الإصلاحات على تنافسية ديال الاقتصاد الوطني وعلى التجارة الخارجية، أعتقد ما كانتش فيهم إجابات مدققة، علما أنه خلال النقاش اللي كان داخل مجلسنا في إطار تحويل مجموعة من المؤسسات العمومية، المكتب الوطني للسكك الحديدية، المكتب الوطني للنقل وغيرها من المؤسسات إلى شركات مجهولة الاسم، كنا نستحضر زوج معطيات أساسية: الجانب الاجتماعي بمعنى أنه الحفاظ على جميع المكتسبات وعلى مناصب الشغل. وتأهيل هذه المؤسسات لمواجهة التحديات في الجانب الاقتصادي، معناه أن تكون مساهمة بشكل قوي في تقوية البنية المالية دياها، لا على المستوى الداخلي غادي يكون عندها انعكاس إيجابي، ولا على المستوى الخارجي، لكن ما يلاحظ أولا يمكن نعطي عنصرين:

- من حيث التنافسية، يمكن نعتبر أن الاقتصاد الوطني أو المنتج الوطني على مستوى حوض البحر الأبيض المتوسط هو أقل تنافسا المنتج الوطني.

- عنصر ثاني، هو أن هناك تفاقم العجز التجاري، حيث مؤشر ديال نسبة تغطية الصادرات والواردات يؤكد هاد.. وعلما أيضا أن عنصر النقل له دور أساسي في معادلة المنتج، ممكن أن يساهم في تحسين التنافسية، ويمكن أن يلعب دور عكسي، فإذا هذا الجانب ربما لم تعط فيه إيضاحات، إضافة على مستوى الخدمات، علما أن النقل لا للمسافرين ولا للبضائع ولا غيرهم هناك انعكاس داخلي، يعني نوعية الخدمات والجودة، واش بالفعل هناك تحسن على هاد المستويات باش يمكن أن نؤكد أن هاد الإصلاحات اللي قامت بها الحكومة في قطاع النقل كانت لها انعكاسات إيجابية لا على المستوى الداخلي ولا على المستوى الخارجي؟ شكرا السيد الرئيس.

**السيد رئيس الجلسة:**

شكرا لكم. لكم الكلمة السيد الوزير.

**السيد وزير التجهيز والنقل:**

بغيت فقط السيد المستشار المحترم يتفق معي على أنه ربما المكان لوضع هذا السؤال لا يسمح لإجابات مستفيضة لهذه التساؤلات، ولكن غادي نحاول ما أمكن أنني أؤكد على أن بالنسبة للتأثير، التأثير الإيجابي بالنسبة للنقل الطرقي باش نشوفو التأثير، نشوفو الإصلاحات التي نفذت منذ سنتين أو ثلاث سنوات، مجال إصلاح

إذن هذا بالنسبة للنقل، إضافة إلى تغيير شركة المكتب الوطني للنقل، اللي صبحت الآن شركة مجهولة الاسم، لأن هذا نقل البضائع.. فيما يتعلق بالنقل السككي، كذلك، المكتب الوطني للسكك الحديدية أصبح شركة مجهولة الاسم، اللي تيساعدها، هذا التغيير ساعدها كثير في استكمال التركيبة المالية للعديد من المشاريع وفتح شراكات في بعض الأوراش الجديدة بحال الموانئ الجافة اللي تدخل في إطار المنظومة اللوجيستكية التي يهيئها المغرب.

في ميدان النقل الجوي، تكلمتم على اتفاقية فتح الأجواء مع الاتحاد الأوروبي، بادرة دولية، المغرب كان أول دولة غير أوروبية اللي وقع اتفاقية من هذا النوع، النتيجة هي زائد 20% ديال الرواج كل سنة. منذ ثلاث سنوات، كنا في 5.2 مليون ديال المسافرين الدوليين، وصلنا الآن إلى 8.5 وشركة لنقل المسافرين عبر النقل الجوي التي تلج المغرب الآن، هي شركة على اثنين جاءت بعد التحرير، يعني 22 شركة على 44 جات بعد سياسة التحرير. يعني لولم نقم بالتحرير ما كان عدد الشركات يكون إلا 22، 23، 24 فقط.

إذن إلى جانب إصلاحات أخرى تمم قطاع الموانئ، تكلمت عليه سابقا، قطاع الموانئ اللي عرف كذلك الإصلاح ديالو، اللي عرف فصل دور الدولة في التقنين والتخطيط إلى جانب دور الفاعلين. المكتب الوطني للاستغلال الموانئ أصبح وكالة للموانئ وشركة صوديب، وجعل أن الأسعار انخفضت، وميناء الدار البيضاء انخفض ب30%، وهذا مهم جدا لأنه أسعار ميناء الدار البيضاء أصبحت منافسة مع الأسعار ديال ميناء طنجة المتوسطي، هذا مهم جدا في التوازن ديال التراب الوطني والمنافسة ديال جهة الدار البيضاء مقارنة مع جهات أخرى، وجهات الشمال إلى جانب إصلاحات أخرى. ربما غادي نستغل الوقت ديال التعقيب باش نكمل الجواب، وشكرا.

**السيد رئيس الجلسة:**

شكرا لكم السيد الوزير. الكلمة للأستاذ لهوير العلمي.

**المستشار السيد خالد لهوير العلمي:**

شكرا السيد الرئيس.

أكد جواب السيد الوزير أعطى بعض التوضيحات اللي بينت من خلالها أن هناك بعض المؤشرات اللي في تحسن، لكن زوج ديال العناصر أساسية من خلال طرح السؤال، كانت تشير إلى انعكاس هاد

السادة: محمد طلحاح، لحبيب لعلج، خيرى بلخير، فليفضل الأستاذ محمد طلحاح.

### المستشار السيد محمد طلحاح:

بسم الله الرحمن الرحيم.

السيد الرئيس المحترم،

السيدة المستشارة،

إخواني المستشارين،

السادة الوزراء،

يعرف قطاع النقل عبر السكك الحديدية تطورا ملحوظا وإقبالا كبيرا من طرف المواطنين الذين يفضلون السفر عبر القطار، نظرا لقناعتهم بكون هذه الوسيلة مضمونة ومريحة، واستطاعت الاستئثار برغبة المواطنين، إلا أن الملاحظ هو ما أقدمت عليه إدارة المكتب الوطني للسكك الحديدية من مراجعة أثمانه التذاكر، والتي وصلت في بعض الأحيان إلى أكثر من 50 %، وأعطى المثال الدرجة الأولى كانت مثلا من وجدة إلى الرباط 250 درهم أصبحت ب350 درهم، درجة النوم wagon-lit كانت ب380 درهم أصبحت ب600 درهم، وإلى كانت double أصبحت ب900 درهم تقريبا، اللي كانت ب600 درهم.

وتجدر الإشارة في هذا الموضوع إلى أن مستعملي القطار من الجهة الشرقية هم أكثر تضررا نظرا لإقبال الوافدين مستعملي القطار من وإلى هذه الجهة، وكذا المواطنين ديال إقليم الناظور أو جهة الناظور، من وإلى هذه الجهة، وبعد المسافة من وجدة والرباط والدار البيضاء مثلا، الشيء الذي أثقل كاهلهم وأثار بشكل واضح على قدرتهم الشرائية وعلى القدرة الشرائية لعموم المواطنين زبناء ومستعملي وسيلة النقل هذه.

ثم كشف، مؤخرا، السيد مدير المكتب الوطني للسكك الحديدية عن مخطط المكتب في المدى القصير والمتوسط وأشار إلى إعادة هيكلة الخطوط التي تربط الدار البيضاء بطنجة، وطنجة المتوسطي، وكذا الدار البيضاء بالرباط، وكذا الدار البيضاء بالجديدة، وكذا الدار البيضاء بسطات، والنواصر بالجرف الأصفر، ومؤخرا وقعت ازدواجية الخط بين الرباط والدار البيضاء وفاس ثم التجهيزات الجديدة التي اقتناها المكتب في هذا الصدد.

الموائع غادي نرجع لويعني دخل إلى حيز التنفيذ، يعني قبل بضعة شهور بالنسبة للتأثير على الاقتصاد وعلى القدرة التنافسية، خصنا نشوفو المدة اللي غادي يعطي، ولكن حاليا نتعرفو على أنه يعني أولا حافظنا على المكتسبات، بحال التزمنا به كحكومة، إذن الشغيلة إلخ.. حافظنا على جميع المكتسبات، ونفذنا الواجبات ديالنا والالتزامات ديالنا.

ثانيا: خفضنا الأسعار ب30 %، وهذا عمرو ما كان في ميناء الدار البيضاء، مما يجعل على أنه ميناء الدار البيضاء أصبح منافسا لميناء طنجة.

إذن كما جاء في التعقيب، يعني صوديب الآن اللي موجودة أو كذلك صومابور اللي موجودة كقطاع خاص، اللي هوما تيمثلوا ميناء الدار البيضاء، قادرين يعني باش يكون عندهم مصير في هاد العهد ديال العولمة باش يواجها منافسة ميناء طنجة المتوسطي، إذا النتيجة موجودة وواضحة.

بالنسبة لنقل البضائع كذلك 11 ألف منصب شغل جديد. نعتبر أن لهذا تأثير مهم على الاقتصاد المغربي، 11 ألف منصب شغل جديد بحيث أنه تحرير ديال النقل الطرقي للبضائع جعل خلق 6720 شركة بخلق عفوا 10 آلاف منصب شغل، إذن هذا جواب من الأجوبة اللي تيمكن لي أن أقول لكم على الأثر الإيجابي.

كذلك بالنسبة للنقل الجوي، التأثير أشنو هو؟ هو جعل رؤية 2010 ديال السياحة تنجح، ف رؤية 2010 ديال السياحة أشنا هي؟ هي خلق 80 ألف منصب شغل مباشر، ولولا فتح الأجواء ما كانت هذه الأرقام تصبح قابلة للحصول إليها في سنة 2010، بحيث أنهم كما قلت، شركة النقل الجوي اللي تتقصد المغرب اليوم شركة على اثنين جات من بعد سنة 2003 في إطار سياسة تحرير النقل الجوي.

إذن هاذو بعض الأرقام اللي تدل على نجاح هذه الإصلاحات وعلى التأثير دياها على الاقتصاد المغربي. للمزيد من التفاصيل أنا مستعد باش نقدم كل ذلك في إطار عمل اللجنة، وشكرا.

### السيد رئيس الجلسة:

شكرا لكم. ننتقل إلى السؤال الموالي يتعلق بالزيادة في أثمانه التذاكر من طرف المكتب الوطني للسكك الحديدية للمستشارين المحترمين

الدار البيضاء-مراكش، بالرغم من الإقبال الكبير اللي كاين على  
هاذ الخط تيمكن لنا نزيدو ولكن مرينا من 75.50 درهم إلى 84  
درهم.

كذلك بعض الخطوط ما تم أي تغيير ما بين الدار البيضاء-  
خريبكة، الدار البيضاء-الجديدة، آسفي-بنجرير أي تغيير. وبالنسبة  
للجهة الشرقية زائد 1%، يعني زائد 2.5 درهم بالنسبة لزناء الدرجة  
الأولى والثانية بالنسبة للخط ما بين وجدة والدار البيضاء، وبزائد 38  
درهم بالنسبة les couchettes يعني زائد 9% في المقصورة المزدوجة  
يعني مرت من 412 درهم إلى 450 درهم بالنسبة للخط الدار  
البيضاء-وجدة إذن ما كاينش واحد.. الارتفاع بطبيعة الحال موجود،  
ولكن إذا قسمنا على خمس أوست سنوات غادي يكون أقل من 1  
% اللي تم الارتفاع ديالو. شكرا.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا لكم. لكم التعقيب الأستاذ طلحا.

#### المستشار السيد محمد طلحا:

شكرا السيد الوزير،

شكرا السيد الرئيس،

أنا بغيت في البداية أن أنوه بالمجهودات اللي تيقوم بها السيد مدير  
مكتب السكك الحديدية، بالفعل كاين مجهود كبير، ولكن السيد  
الوزير ربما هذا القطاع اللي باقي الدولة تحتكره لأنه ولو قلتم تحرير  
الأئمة، ولكن ما تحررت السكة الحديدية، ماشي أي واحد يجيب  
قطار ويستعمله، أما زيادة 2.50 درهم للكيلومتر بالطبع باش ما  
تكونش مغالطة، لأنه أنا تعرف كنت آخذ la couchette ديال  
wagon-lit 160 درهم، الآن آخذها ب 250 يعني بالنسبة لي  
تزادت 100 درهم غير في wagon-lit لوحده، بلا احتساب  
القطار، هذا من جهة. وإلى شفنا الجهات الأخرى كلها كانت فيها  
زيادة طفيفة باستثناء الجهة الشرقية، ثم اللي مهم في هاد الشيء كله  
هو ازدواجية الطريق والخدمات اللي هي مقدمة من طرف السكك  
الحديدية، تنشوفو بأن المسافة بين وجدة والدار البيضاء تتم في عشر  
ساعات بمعدل 50 كلم في الساعة، تنشوفو بأن القطار ما زال  
يتمشي بالمازوت، وأنتم تتكلمون عن TGV مازال تنشوفو بأن  
التجهيزات ديال المحطات ما كايناش تقريبا، ولو حتى في محطة ديال

لدا نسائلكم السيد الوزير المحترم، عن مبرر هذه الزيادة أولا في أئمة  
التذكرة وعلى أي مقاييس تم اتخاذها؟

ثانيا، متى ستم تثنية السكة الحديدية بين فاس ووجدة وتجهيزها  
وربطها بالكهرباء عوض المازوت اللي تتمشى به الآن؟ وشكرا.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا لكم. السيد الوزير لكم الكلمة للجواب على السؤال.

#### السيد وزير التجهيز والنقل:

شكرا السيد الرئيس.

بالنسبة لتبديرات الارتفاع في أثمان تذاكر المكتب الوطني للسكك  
لا بد من الإشارة على أولا هذه الأثمان هي تم تحريرها، لأن سابقا  
كانت مقننة بمراسيم وقرارات ديال الإدارة وديال الدولة تم تحريرها في  
2001، ومنذ ذلك الحين لم يتم رفع الأئمة حتى سنة 2006 يعني  
المكتب الوطني للسكك الحديدية عندو الحرية في إطار، بطبيعة الحال،  
مجلس الإدارة ديالو باش يقرر ارتفاعات في هذه الأئمة، ولكن لم يتم  
بذلك نزولا لدى رغبة المواطن، باش يبقى دائما المنتج ديالو قريب  
من القدرة الشرائية ديال مستعمل السكة الحديدية، إلا أنه سنة  
2006 يعني هذه السياسة ديال تجميد الأئمة ما يمكنش تستمر إلى  
أبعد الآفاق، فبالتالي من الضروري من حين إلى آخر يعني الرفع من  
مستوى هذه الأئمة باش نبقاو يعني نعالجو إيجابيا توازنات المؤسسة،  
حتى نتمكن من أن تبقى هذه المؤسسة فاعل اقتصادي نشيط يستثمر  
يشغل ينشط يحسن يعني الخدمات، الارتفاعات وهذا راجع لارتفاع  
العديد من الأمور منها المحروقات اللي ارتفعت بشكل ملحوظ. على  
سبيل المثال. نعطي الأئمة باش تم الارتفاع ديالها باش نصحح الرقم  
اللي جاء عند السيد المستشار المحترم بكل شفافية وبكل وضوح:

الدار البيضاء- الرباط، إضافة 2.50 درهم اللي هي أصبحت  
32 درهم عوض 29.5.

مراكش- فاس، مر من 171 درهم إلى 180 درهم.

الرباط-القنيطرة، تزداد نصف درهم مر من 13.50 درهم إلى 14  
درهم؛

الدار البيضاء-طنجة، اللي هو خط طويل تزداد فيه درهم ونصف  
مر من 116 درهم ونصف إلى 118 درهم.

لابد ما نقوم به وبطبيعة الحال ضروري كل خمس سنوات على الأقل إعادة النظر بطريقة معقلنة في الأئمة، وهذا سليم باش تبقى الأمور قابلة للتنمية المستدامة، سهل تجميد الأئمة ولكن في وقت من الأوقات تصبح الأمور غير قابلة للاستدراك.

بالنسبة حتى المثال اللي أثاره السيد المستشار المحترم اللي خص تقريبا أسبوع باش يتم الحجز على النقل ما بين الرباط والناظور هي دليل على أنه الأثمان مناسبة، وأنه الإقبال كاين بالنسبة للمسافرين، فبالتالي كونوا على يقين على أننا لو رفعنا 30% من هذه الأئمة لبقى الطلب بنفس الحجم، بطبيعة الحال لا نقوم بذلك حتى تتمكن من تسهيل وسائل النقل ما بين جميع الجهات.

بالنسبة لكهربية هذا الخط أو توسيع هاذ الخط هذا يبقى مرتبط بحركة المرور، بحركة الرواج اللي موجودة ما بين الدار البيضاء والرباط والقطب الشرقي، وهذا سيدخل في برامجنا عند ارتفاع الرواج الضروري. وأخيرا أذكر بأنه فيما يتعلق بالأئمة ما بين الدار البيضاء ووحدة يعني الارتفاع اللي تم هو بنسبة 9% بارتفاع من 412 درهم إلى 450 درهم. وشكرا.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا لكم. السؤال الخامس موجه أيضا إلى السيد وزير التجهيز والنقل حول المحافظة.. نقطة نظام؟ تفضلوا.

#### المستشار السيد مولاي إدريس العلوي:

كنبغي نقول لا السادة الوزراء ولا السادة المستشارين لأنه ماشي معقول هاذي المرة الثانية وحنا تنجيو باش نلقيو سؤال وغادي يتأجل مرة أخرى، لهذا كنعرفو المرونة ديالك وكنعرفو التسيير ديالك، ولكن الله يخليك الضبط باش ما تكون لا هادي ولا هادي لأن حنا في انتظار، ولا بد ندوزو السؤال ديالنا وتنطلبو منك من الآن تعلن الإذاعة والتلفزة بأن لابد من السؤال غادي نلقيوه، لأن هذه المرة الثانية وهو يؤجل.

شكرا السيد الرئيس.

#### السيد رئيس الجلسة:

بالفعل وسائل الإعلام اتفقوا معنا أنهم يضيفوا خمسة دقائق، كنعلمسو من الإخوان المستشارين والسادة أعضاء الحكومة أنهم يضيفوا التدخلات ديالهم حسب الوقت المخصص لكل واحد، الوقت

الرباط أكدا كايين بعض التجهيزات طفيفة في فم المحطة ولكن جهات أخرى ما فيهاش.

تنشوفو عربات النوم ديال wagon-lit اللي تربط وحدة بالدار البيضاء، والآن كنعلمو ريوستا حنا كنعلمو التجهيزات اللي تتقوم بها الدولة في المحور ديال الدار البيضاء فاس مثلا، والناس البعاد تيبقاو دائما مهمشين. كايين خمسة عربات، زوج كيمشيو نهار وثلاثة كيمشيو نهار آخر، زوج تيطلعوا وثلاثة يهبطوا وإذا أراد شي واحد ياخذ wagon-lit خصو ياخذو بأسبوع، إذا لم تطلب wagon-lit بأسبوع ما كايينش، كايين هاذ الشي سيدي الرئيس أو ما كايينش؟ وإذا جينا نتكلمو على هاد القطر، القطر اسمه المغرب العربي ربما يتمشى بنفس الوتيرة ديال اتحاد المغرب العربي، أو نعتبر أنفسنا في مغرب غير نافع كما كانت المقولة هادي شحال.

ثم إذا تكلمنا على القطر كأداة للرفع من السياحة، فاديسا كتخسر أو الدولة.. المشاركة ديال فاديسا كتخسر أموال فضيحة في السعيدية ولكن تنلقوا القطر مازال تيمشيو بالمازوت، كيفاش هاذ السياح غدا إذا جاوكيفاش يتعاملوا، وما بعيتش نتكلم على الخط السككي اللي ربط وحدة ببوعرفة مرورا بإقليم جرادة لأنه هاذوك نقولو بأنهم غير موجودين في الخريطة ديال المغرب. وشكرا.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا لكم. السيد الوزير لكم الرد على التعقيب.

#### السيد وزير التجهيز والنقل:

شكرا السيد الرئيس.

إذن أولا تتأكد على أن صحيح أنه المكتب الوطني للسكك الحديدية وقطاع السكك الحديدية ككل قام بمجهودات كبيرة في هذا المجال لا داعي للذكر: تثنية السكك الحديدية، ربح ساعة ما بين فاس والدار البيضاء، ربح ساعة انطلاقا من منتصف السنة المقبلة ما بين الرباط وطنجة، تثنية السكة الحديدية ما بين الدار البيضاء والجديدة، اقتناء قطارات جديدة وعربات جديدة بمبلغ مهم زوج مليار ديال الدرهم، محطة في الجديدة، الرباط أكدا اللي تم التأهيل ديالها، مراكش اللي هي في طور الانجاز ديالها، الدار البيضاء اللي غادية تنطلق قريبا، طنجة اللي وجدت إلى غير ذلك. إذن مجهود كبير وجبار

ارتفاع من 40 كلم في السنة إلى 160 كلم في السنة، ومثال سنة 2007 سيتم افتتاح بما فيه سطات - مراكش إلى 130 كلم من الطرق السيار.

في مجال الصيانة الطرقية التي تكلم عليها السيد النائب المحترم، أذكر أن سنة 2003 إلى 2006 قمنا بتدعيم أو تقوية ما يناهز 3000 كلم من الطرق وتكسية 1290 كلم باستثمار إجمالي: 4 مليار درهم خصصت للصيانة الطرقية يعني الطرق الوطنية والإقليمية والجهوية. أذكر بأنه في هذه الصيانة تتعدى 50% من ميزانيتنا، نخصصها للصيانة الطرقية. يعني كل سنة تقريبا مليار و300 مليون درهم نخصصها للصيانة الطرقية. وللمزيد إن شاء الله من النتائج كما أعلنت على ذلك سابقا حددنا برنامج أضافي ديال 600 مليون درهم على مدى 2007 إلى 2009 للرفع من وتيرة الإنجازات في مجال الصيانة الطرقية. وشكرا.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا. لكم تعقيب؟ تفضلو السيد المهدي زركو.

#### المستشار السيد المهدي زركو:

شكرا السيد الوزير. فعلا لا يخفى على أحد أهمية الطرق وأهمية صيانتها، لكن السيد الوزير حنا اللي نتحدث عنه هو أن الطريق إذا أنجزت، خص تتم متابعتها وصيانتها، لأن أهم شي هو الصيانة، لا يمكن لنا أن نصرف مبالغ هائلة في طريق معين ونهملها عشر سنوات خمس سنوات حتى تصبح غير صالحة.

لهذا، السيد الوزير نحن نطرح عليك مشكلة الطريق الوطنية رقم 1 الرابطة بين العيون وطانطان، هذه الطريق اللي هي طريق مهمة ورابطة بين الجنوب والشمال، اليوم أصبحت غير صالحة بسبب الحفر بسبب الرمال بسبب عدة مشاكل تعاني منها والصيانة ما كانية. وإذا ذكرناك السيد الوزير بأن فات طرحنا هذا السؤال في نفس السنة الماضية، مقطع أودري اللي كان قطع طريق بين الشمال والجنوب بسبب الفيضان اللي بين أخفير والعيون واللي واعدتونا بأنكم في أقرب وقت تنجزوه، مشى وفد من وزارة التجهيز إلى العيون وشاف المنطقة لحد الساعة ولا ساكن يتحرك.. معنى ذاك إذا جات الشتا نفس المشكل غادي نقع فيه وتقطع علينا الطريق خمسة أيام أو ستة.

منظم ينظمه القانون، ولكن أرجو أن أذكر بهذا، وأن يلقي هذا التذكير صدى عند السادة المعنيين بالأمر.

نتقل إلى السؤال الخامس موجه إلى السيد وزير التجهيز والنقل حول المحافظة على الطرقات وملاءمتها مع حركة السير، للمستشارين المحترمين السادة: ادريس مروان، مصطفى الرداد، حسن أوتغلياست، عمر أدخيل، إبراهيم أبوزيد، عبد المجيد الحنكاري، إبراهيم فضلي، عبد الحميد السعداوي. فليفضل أحد السادة المستشارين لشرح السؤال، السي الحنكاري.

#### المستشار السيد عبد المجيد الحنكاري:

السيد الرئيس،

السيدة المستشارة المحترمة،

زملائي المستشارين المحترمين،

السيد الوزير المحترم،

لا يخفى على أحد العناية التي أصبحت توليها الحكومة في السنوات الأخيرة لإنجاز الطرق السيارة، وكذا الطرق القروية بهدف تسهيل الربط بين الجهات وفك العزلة عن العالم القروي، خاصة بعد إحداث صندوق تمويل، إلا أن الملاحظ هو غياب الصيانة وعدم الاهتمام بتقوية قوارع الطرق وتوسيع الطرق الضيقة وتكسية العديد من الحفر. كل هذا يجعلنا نتساءل عن مصير رصيدنا من الطرق الوطنية وكذا عن التوازن الذي يجب أن تحدده الوزارة بين إنجاز الطرق السيارة والطرق القروية والحفاظ كذلك على طرقنا الوطنية. وشكرا السيد الرئيس.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا لكم. الكلمة لكم السيد الوزير.

#### السيد وزير التجهيز والنقل:

شكرا السيد الرئيس. إذن رجحا، ربما مشى لنا الوقت. غادي نكون مركز في جوابي خصوصا أنني أجبنا سابقا على سؤال مماثل. للتذكير على أننا نولي أهمية بالغة لقطاع الطرق في عدة محاور في مجال بناء الطرق في العالم القروي، رفعنا من وتيرة الإنجازات، مرينا من 1000 كلم سنويا لفك العزلة عن الساكنة القروية والآن سنة 2007. أذكر أن هذا البرنامج يفك العزلة كل سنة على 300 ألف مواطن، يوصل الطريق كل سنة إلى 300 ألف مواطن. قطاع الطرق السيارة كذلك

ميزانيتنا الخاصة بالطرق مخصصة للصيانة الطرقية لإعادة بناء القارعة، لإعادة التكبسية، لإصلاح جوانب الطريق، لصيانة وإعادة بناء القناطر والجسور والمنشآت، صرف المياه وتثبيت المنحدرات إلى غير ذلك. إذن هذا أمر لا نقاش فيه 50% من ميزانيتنا نخصصها للصيانة الطرقية.

كذلك أشكركم على الأمثلة التي أترتموها في تدخلكم للطرق اللي هي أنجزت واللي أعطت نتائج إيجابية في المنطقة الجنوبية. بالنسبة للنقطة المنحدرة عن الطريق الوطنية رقم 1 اللي كانت غمرتها المياه في منطقة أخفنيير، هذا أمر كذلك موجود في براجمنا، ولكن يتطلب شوية الوقت، لأنه أقرب وقت ممكن يعني للقيام بالدراسة، وهذه طريق وطنية، تتطلب دراسة اللي تتطلب على الأقل سنة من العمل، لأن الدراسة فيها عدة مراحل، فيها مرحلة للمسح الطبوغرافي، فيها مرحلة لدراسة الوديان ثم تحديد مستوى الطريق اللي هو مناسب، ثم الدراسة التفصيلية لتحضير كماش التحملات الخ ثم صرف ورصد الإمكانيات المالية، ثم طلبات العروض اللي فيها على الأقل شهرين، ثم الالتزام لدى المراقب المالي، عاد بداية الأشغال. إذن كاي واحد المسطرة اللي حنا نمرو بها باش نقومو في أقرب وقت، إن شاء الله، بتعلية هذه الطريق.

أما فيما يتعلق بطانطان - السمارة، يعني سأبعث بلجنة لتتأكد من هذا الأمر. وشكرا

**السيد رئيس الجلسة:**

شكرا. آخر سؤال موجه لكم أيضا حول تخصيص قطارات مكوكية لبعض خطوط السكة الحديدية، للمستشارين المحترمين السادة: محمد الشافعي، ادريس الراضي، أحمد تويزي، عبد القادر النميلي، أحمد الجعفري، لحبيب الزويكي، الحسين الحداوي، عمر الجزولي، نور الدين بركاع، ابراهيم بنديدي. الكلمة للسيد محمد الشافعي.

**المستشار السيد محمد الشافعي:**

شكرا السيد الرئيس.

السيد الرئيس،

السادة الوزراء،

السيدة والسادة المستشارون،

كذلك بعض الطرق اللي تدارت وهي مهمة واللي أنا شخصيا أهنى المسؤولين ديال التجهيز اللي ساهرين عليها وبذلوا مجهود كبير بها وإذا عرفنا بأن الأقاليم الجنوبية هي أقاليم شاسعة والناس تعملو في ظروف قاسية: الحرارة والبعد بعض الأحيان يعملون على 400 كلم أو 500 كلم على المدن، ولهذا أنا هاذ الناس نهنهم، لاسيما في إقليم السمارة لأن إقليم السمارة في هاتين السنتين الطريق تمت بين طانطان والسمارة على أحسن ما يرام وما بين طانطان والعيون على أحسن ما يرام، والأهم من ذلك هو الطريق اللي سيدنا الله ينصرو جاء دشنها اللي ربطت بين أخفنيير والطريق الرابطة بين طانطان والسمارة اللي هي أعطت ثمار جد مهمة واللي ربطت بين ثلاثة أقاليم.

هذا مهم، لكن السيد الوزير نبغيكوم تتبعو هاذ المشاريع ونبغيو الصيانة، نبغيوكما تعطوا مبالغ هائلة للطرق صيانتها هي أهم شيء. من هنا أذكرك بواحد المشروع اللي هو يالله أنجز في الطريق الوطنية الرابطة بين طانطان والسمارة اللي فيه 39 كلم، الشركة يالله حملت يدها منها بداو فيه التصدعات، وهاذ المشروع أنجز بثلاثة ملايين، يعني هناك خلل اللي ما يمكنش لي أنا أن أحده، وهذا تابع لإقليم طانطان ذلك المشروع بين بطيح والنقطة الكيلومترية التابعة للسمارة، ولكن تابع لإقليم طانطان. حنا ماشي تقنيين باش نحددو، ولكن مصالحكم يمكن لها تشوف الخلل فين، لأن الطريق نجيو من السمارة إلى ذاك المقطع مهم، لما نوصلو لذاك المقطع نفس الكارثة هي اللي كانت رجعت.

شكرا السيد الرئيس

**السيد رئيس الجلسة:**

شكرا لكم. السيد الوزير لكم الرد على التعقيب تفضلوا.

**السيد وزير التجهيز والنقل:**

شكرا السيد الرئيس. من ناحية المبدأ أتفق 100% مع السيد المستشار على ضرورة تخصيص مجهودات وتخصيص ميزانية وموارد للصيانة، لذلك قلت في الجواب أولا على أنه 50%، يعني نصف ميزانية الوزارة في مجال الطرق لا نخصصها باش نديرو طرق أخرى، نخصصها باش كنعملو الصيانة ونصلحو الطرق.

إذن الطرق ديانا يعني ماشي طرق اللي كنبنيوها وكنساوها..لا، نصف الميزانية ديانا ماشي 10% أو 20% أو 30% لا، نصف

فيما يتعلق بهذا الخط ما بين البيضاء وخريبكة وواد زم، بغيت نشير لبعض الإنجازات التي قمنا بها لتحسين الخدمات في هذا الخط، على غرار ما قمنا به في الخطوط الأخرى وهي كالتالي: إعادة تأهيل محطة خريبكة. بناء محطة جديدة ببرشيد، التي كانت ترجع إلى عهد الحماية، وكذلك نفس الشيء بالنسبة لسيدي العايدي. تطوير برنامج النقل على هذا الخط، وكذلك الإبقاء على مستوى التعريف التي تكلمنا عليها سابقا، لأنه هذا الخط لم يعرف ارتفاع في الأثمان.

إذن هذه هي الإنجازات أو هذه هي التحسينات التي أدخلناها في اللحظات الأخيرة، والتي هي في طور التنفيذ حاليا، إضافة إلى ذلك لا بد من الإشارة إلى أن كلما تمكنا من ذلك إلا وأنا سنحسن من مستوى لا دبال القطارات ولا عدد الرحلات في هذا الخط المهم. وشكرا.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا لكم السيد الوزير. الكلمة في إطار التعقيب للأستاذ.

#### المستشار السيد أحمد الشافعي:

شكرا السيد الوزير. السيد الوزير نحن نطلب قطار سريع أما هاذوك المحطات، هذا إنجاز نشكركم عليه، ولكن هاذيك المنطقة، هذاك الخط الذي يربط الدار البيضاء وواد زم، الدار البيضاء من أول الخطوط وكان واحد الاكتظاظ كبير، خص إذن تعطيو أومركم يديروا واحد البحث للسكانة اللي كاينة تماك وغادي تشوف. وشكرا السيد الوزير.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا. إذن السيد الوزير لكم الرد.

#### السيد وزير التجهيز والنقل:

بغيت فقط أن أشير حسب المعطيات الستاتستكية اللي موجودة، يعني هذا الخط لا يصل في الخطوط التي تعرف اكتظاظ، والتي تحتم علينا باش ندخلو قطارات مكوكية جديدة، ولكن حسب ما قال السيد المستشار هناك ضغط على هذا الخط، وغادي نطلب من السادة مديري المكتب باش يمدوني بالمعلومات باش ندرس هاذ الأمر بالتفصيل. وشكرا.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا للسيد الوزير على المساهمة القيمة في هذه الجلسة المباركة. ننتقل إلى السؤال الموجه إلى السيد وزير التجارة الخارجية، حول تصدير

سبق لفريق الاتحاد الدستوري أن تقدم بسؤال شفوي خلال الدورة الخريفية السابقة في موضوع ضرورة تخصيص قطارات مكوكية لبعض الخطوط السككية الهامة، نموذج الخط السككي الذي يربط بين الدار البيضاء ومدينة وادي زم، وكنا إذ ذاك، من خلال جوابكم السيد الوزير، قد استشرنا تجاوبا إيجابيا مع هذا الملتمس المذكور، الذي هو في الحقيقة ليس ملتمس فئة بعينها بقدر ما هو أمل ساكنة إقليم خريبكة ككل. إقليم خريبكة، والذي، كما تعلمون السيد الوزير، يساهم من خلال خياراته الفوسفاطية في تنمية النقل السككي البضائعي على وجه الخصوص، وبالتالي فهو يدعم مسار تحديث الشركة الوطنية للسكك الحديدية.

واليوم السيد الوزير، وقد برزت بوادر برنامج متكامل لتحديث الخدمات السككية والرقي بالمؤسسات المشرفة عليها إلى مصاف المؤسسات العصرية، نرجو أن يكون البرنامج المذكور شموليا، بأن يأخذ بعين الاعتبار مطلبنا، موضوع هذا السؤال، ولا سيما أن الظروف تعد اليوم مواتية، إذ كما يعلم الكل فالأسطول السككي الوطني قد تعزز بوحدات عصرية قد يسهل معها دعم لا مركزية الاستغلال. لذا، السيد الوزير، نسألكم هل تتوون تحسين الخدمات السككية على مستوى بعض الخطوط ذات الاستعمال الكبير، نموذج الخط الرابط بين الدار البيضاء ووادي زم، وذلك بتوفير قطارات مكوكية على مستواها؟ وشكرا السيد الوزير.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا لكم. الكلمة الآن للسيد الوزير.

#### السيد وزير التجهيز والنقل:

شكرا السيد الرئيس.

أريد أن أقول، في إطار الجواب، على أن طريقة تحسين خدمات النقل السككي هي في إطار منظور شمولي يحاول أن يراعي حاجيات جميع الخطوط وحسب معايير وحسب خصوصيات كل خط. بعض الخطوط لها إقبال كبير، لها عدد كبير من المسافرين، لها خصائص كبيرة، وبعض الخطوط فيها كذلك تواجد متوسط من ناحية عدد المسافرين، فنحاول أن نجعل من العرض يتلاءم مع خصوصية الطلب في جميع الخطوط، لا فيما يتعلق بطنجة ولا فيما يتعلق بفاس ووجدة ولا فيما يتعلق بالجديدة ولا فيما يتعلق بمراكش ولا وادزم إلى غير ذلك.

هيكلة هذا القطاع من جهة والرفع من قدرته التنافسية من جهة أخرى.

● الإجراء الثاني يرمي إلى تخفيض نسبة رسوم الاستيراد، أولا على الجلود الخام والمدخلات من 50 إلى 2.5% بما فيها الوايت بلو. ثانيا الجلود المصنعة ونصف المصنعة من 40 إلى 10%، وذلك بموجب المرسوم المؤرخ في 25 يوليوز 2006.

● الإجراء الثالث يتعلق برفع القيود عن كافة صادرات المواد الجلدية، وذلك بموجب القرار الصادر بتاريخ 24 نونبر 2006، علما أنه تم الإبقاء على نظام الرخص على الجلود الخام، وذلك قصد ضمان توفير المواد الأولية اللازمة للسوق الوطنية، وخاصة قطاع الصناعة التقليدية.

● الإجراء الرابع، يهم تخصيص مبلغ 15 مليون درهم لمدة ثلاث سنوات لدعم نشاط التصدير في قطاع الجلد، وهذا في إطار مخطط الإقلاع الاقتصادي الذي أشرت إليه سابقا.

● الإجراء الخامس يتعلق بخلق مجموعات للتصدير، وقد تم فعلا إلى الآن إنشاء مجموعتين، الأولى في فاس والثانية في الدار البيضاء، وهما الآن في طور الانطلاقة، وستستفيد هذه المجموعات للتصدير من الدعم الذي تخصصه وزارة التجارة الخارجية، ومبلغه 700 ألف درهم خلال الثلاث سنوات الأولى من إنشاء مجموعات التصدير. هذا علاوة على كل الخدمات التي يقدمها المركز المغربي لتنمية الصادرات، في إطار البرامج السنوية التي تنظم في الخارج بما فيها مشاركة قطاع الجلد. وشكرا السيد الرئيس.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا لكم السيد الوزير. إذن ننتقل إلى السؤال الموالي، موجه إلى السيد وزير التنمية الاجتماعية والأسرة والتضامن حول مراقبة دور الأيتام والخيريات التابعة للتعاون. أعتذر هناك طلب تأخير هذا السؤال.

سؤال أخير موجه إلى السيد الوزير الأول المكلف بالشؤون حول وضعية مؤسسة بريد المغرب للمستشارين المحترمين.. إذن أعطي الكلمة لأحد السادة المستشارين: أحمد الكور، أحمد الشرقاوي، الميلودي عفوت، عبد السلام أحدوش، مولاي ادريس الحسني، أحمد الديبوني، ميلود ناصر، محمد عبده عز الدين، العربي الهرامي، عبد

مادة الجلد للمستشارين المحترمين السادة: محمد طلحا، الحبيب لعلج، خيرى بلخير، فليطفىل الأستاذ محمد طالحا.

#### المستشار السيد محمد طالحا:

شكرا السيد الرئيس.

السيد الوزير المحترم،

اعتبارا لما يلعبه قطاع الجلد من دور بارز في الاستثمار وخلق فرص الشغل وتنمية الصادرات، وإيماننا بضرورة منح هذا القطاع الآليات اللازمة لجعله أكثر تنافسية في ظل التحولات التي يعرفها على المستوى العالمي، كل هذه عوامل تفرض على بلدنا وضع مخطط إقلاع على غرار مخطط إقلاع قطاع النسيج والألبسة.

وفي هذا الإطار نذكر بأن تصدير مادة الجلد عرف نوعا من التوقيف، إلا أنه تم الإفراج عن تصدير هذه المادة بقرار من السيد الوزير الذي أصدر في الجريدة الرسمية 5484، لكن ما نلاحظه السيد الوزير المحترم هو الا يمكن العمل على معالجة مادة الجلد محليا وتصديرها كمادة مصنعة حتى نعطيها قيمة إضافية، ونساهم بالتالي في تطوير قطاع الجلد على خلق وتشجيع المقاولات المتخصصة في هذا المجال، وجعلها تساهم بدورها بالإضافة إلى خلق فرص الشغل كما ذكرنا؟ لذا نسائلكم السيد الوزير المحترم، ما هي استراتيجية الوزارة والحكومة في هذا المجال؟ وشكرا.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا. الكلمة الآن للسيد وزير التجارة الخارجية للإجابة على السؤال.

#### السيد مصطفى مشهوري، وزير التجارة الخارجية:

شكرا السيد الرئيس.

أشكر السادة المستشارين على طرحهم هذا السؤال المتعلق بتصدير مادة الجلد.

جوابا، أشير إلى أنه تم اتخاذ عدة إجراءات من طرف الحكومة، وسأركز جوازي على خمس إجراءات تطبيقية أساسية تم اتخاذها خلال سنة 2006.

● الإجراء الأول، يتعلق باعتماد مخطط إقلاع الجلد بين الحكومة وفيدرالية صناعة الجلد. وقد تم توقيع هذا المخطط بتاريخ 27 يونيو 2006. ويهدف هذا المخطط، كما هو معلوم أساسا، إلى

الخاصة، في حين أن القانون يمكن الدولة وأعوامها من المراقبة المالية هذه المؤسسات، شأنها في ذلك شأن المال العام.

المسألة الثانية السيد الوزير، المناطق الشرقية الجنوبية، وخاصة إقليم الراشدية وخنيفة، واللدان يعرفان خصا في فرص الشغل وفي الاستثمار العمومي والتجهيزات الأساسية وفي فك العزلة وفي الهشاشة في البنية الاقتصادية وفي الجفاف الذي سيطر على هذين الإقليمين من ميزانية هذه الوزارة.. وللوقوف عن هذه الصورة ندعو السيد الوزير إلى زيارة الإقليم بعد أن زار جزءا منه في السنة الماضية، لأن ليس الذي رأى كمن سمع، ونجدد الدعوة للسيد الوزير للتضامن مع هذين الإقليمين في بناء المؤسسات الاجتماعية، خاصة في المناطق البعيدة، في إملشيل وفي الطاوس، مدينة الراشدية وفي جماعة الدغنة والخن.

وأخيرا نعتقد أن بلدنا قطع شوطا في سد الخصاص الاجتماعي، لهذا فالوزارة مطالبة بالمزيد من الجهود لمواكبة المبادرة الوطنية للتنمية البشرية، حتى نكون فعلا مساهمين ومؤمنين بمبدأ التكافل، الذي هو مبدأ أساسي من شيم المملكة الشريفة. وشكرا.

#### السيد رئيس الجلسة:

شكرا لكم. الكلمة لكم السيد الوزير للإجابة على السؤال تفضلوا.

السيد عبد الرحيم الهاروشي، وزير التنمية الاجتماعية والأسرة

#### والتضامن:

شكرا السيد الرئيس.

في البداية أود أن أشكر السادة المستشارين على طرحهم هذا السؤال. قانون 14.05 الذي كان قد صادق عليه البرلمان كان يخصه نص تطبيقي، وهذا النص التطبيقي صادق عليه الحكومة الأسبوع الماضي وتنتسناو المجلس الوزاري باش يصادق على هذا النص التطبيقي.

فيما يخص مراقبة الجمعيات، الخيريات منذ مشكل عين الشق، الافتحاص أصبح اليوم إجباري، في هذا الإطار قمنا بإفتحاص 500 مؤسسة خيرية اللي بين بعض الصعوبات في ميدان التسيير، ولكن ما كانتش هنا اختلالات أو التي تم صرف الأموال.

القادر لبريكي، مولاي ادريس العلوي، حسن زهير، محمد برطني، محمد بولخداي، مع العلم أنهم سيمددون التغطية الإعلامية لمدة خمس دقائق أخرى بعد الساعة السادسة. الكلمة لمولاي ادريس العلوي.

#### المستشار السيد مولاي إدريس العلوي:

شكرا السيد الرئيس.

بسم الله الرحمن الرحيم.

السيد الرئيس المحترم،

السيد الوزير المحترم،

زملائي المستشارين المحترمين،

سبق لفريقنا أن طرح عدة أسئلة حول التنمية الاجتماعية، حول تحسين ظروف المرأة، الفتاة القروية وحول ظاهرة التسول بصفة عامة، حول ظاهرة التشريد والحرمان والفقر لفئة عريضة من ساكنة المغرب. وبقدر ما نحن نتبع هذه الظواهر في فريقنا وفي حزبنا، هذه الظواهر الشاذة التي تضيع فيها الكرامة الإنسانية للمواطنين وتضر كذلك بسمعة بلدنا. أقول بقدر ما نتبع هذا، نتبع ما أنجز في هذا المضمار، وخاصة إنجازات المبادرة الوطنية للتنمية البشرية، التي يقودها جلالة الملك ومن ورائه جميع الفاعلين ذوي النيات الحسنة والذين لهم الغيرة الوطنية الصادقة على هذا البلد الأمين.

بقدر ما نتبع جهودات الوزارة في هذا الباب، ونحن كفريق في المعارضة نحبي المبادرات الإيجابية لهذه الوزارة، والتي تعتبر على كل حال إنجازا يجب تقديره حق قدره.

السيد الرئيس.

السيد الوزير،

الزملاء المحترمين،

في الحقيقة سؤالنا يتمحور حول فكرتين أساسيتين:

1 - ما مآل قانون الرعاية الاجتماعية التي صوت عليها البرلمان؟ قانون مراقبة المال وتيسير وتدبير دور الخيريات ودور الأيتام؟ كم هي الأموال التي رصدت أو منحت للأيتام والفتيات القرويات لبناء وتسيير دور الخيريات لكي تسد الخصاص وتصون الكرامة في حين ضاعت في الطريق، بل سرقت ونهبت وذهبت لتحقيق الأغراض

وفي إطار تطبيق هذا القانون غادي تكون هاذيك الساعة المراقبة من طرف أجهزة مختصة اللي غادي يمكن لها تراقب المؤسسات كلها.

فيما يخص المناطق الشرقية، كالمناطق الأخرى، كلها الآن تستفيد من برنامج محاربة الهشاشة في إطار المبادرة الوطنية للتنمية البشرية، اللي غلافه المالي 2.5 مليار درهم وكاين عدد كبير ديال المؤسسات اللي هي مبرمجة فيما يخص المناطق الشرقية وهي في طور الإنجاز، وبطبيعة الحال الوزارة وكذلك التعاون الوطني غادي يعطيو أهمية كبرى لهذه المناطق. وشكرا لكم.

**السيد رئيس الجلسة:**

شكرا لكم، الكلمة لكم السيد رئيس الفريق.

**المستشار السيد مولاي ادريس العلوي:**

على كل حال، السيد الرئيس نشكر السيد الوزير على الجواب الذي تقدم به أمامنا، وأذكر بما رأى في إقليم الراشيدية أثناء الزيارة: مؤسسات تعليمية بدون سياج، بدون ماء وبدون كهرباء، بدون مراحيض، فكيف لفتياتنا أن يقضين حاجتهن. كيف لفتيات في مناطق نائية أن يخرجن من المؤسسات التعليمية لقطع عدة كليومترات ليلا؟ هذه هي الرعاية الاجتماعية؟ أين هي وسيلة النقل؟ كيف لأمهات شراء الحليب والدواء لرضعهن في مناطق شبه معزولة؟ كم من شيب عاجزين عن سد رمقهم؟ هذه حقائق مطلقة السيد الوزير. كيف؟ كيف؟ أليست هذه الأمور من الضروريات الأولويات التي يجب أن نهتم بها ونهتم بها الوزارة وهي ليست مكلفة؟

السيد الوزير، هاذ الشي ماشي مكلف تكليف كبير، حنا العمل اللي كتقوموا به جد إيجابي، ولكن كان بغينا أن نؤكد أن إقليم الراشيدية مضرور ويجب دائما دعمه، نقول، بنظرة أخرى في هذه الحاجيات اللي في الحقيقة أساسية وضرورية وعندها أولوية. وشكرا مرة أخرى، وندعوكم إلى الزيارة للوقوف على المشاريع التي أنجزت في هذا الإقليم. وشكرا.

**السيد رئيس الجلسة:**

شكرا لكم. السيد الوزير هل لكم تعقيب؟ شكرا للجميع، وأعلن عن نهاية جلسة الأسئلة الشفوية.