

الجلسة التاسعة والستون

السمللي، محمد أيت مبارك، حسن أبو العز، سيدي محمد اخطور، علي الخضراوي وعبد السلام الودي، فليتقدم أحد السادة المستشارين لوضع سؤالهم المتعلق بوزارة التجهيز، وبميناء الدار البيضاء بالخصوص.

* أحد السادة المستشارين واضعي السؤال : (لم يعلن اسمه)

السيد الرئيس ،

السادة الوزراء،

السادة المستشارين المحترمين،

لا تخفى عليكم الوضعية التي يعيشها ميناء الدار البيضاء من جراء الإضراب الذي يعرفه الميناء، حيث شل الحركة باعتبار أن هذا الميناء يعتبر أكبر ميناء ببلادنا، ويعتبر أكبر صلة سواء تعلق الأمر بالاستيراد أو التصدير، وقد تزامن هذا الإضراب مع الموسم الفلاحي، وكل ذلك يؤثر مباشرة على الحركة التجارية ببلادنا، وأمام هذه الوضعية، نطرح السؤال الآتي على السيد الوزير : ما هي الإجراءات التي اتخذتها وزارتك لحل المشكل الذي يعيشه ميناء الدار البيضاء من أجل إنهاء الحركة الإضرابية؟ وشكرا.

* السيد الرئيس :

شكرا للسيد المستشار،

السؤال الثاني في نفس الموضوع تقدم به المستشاران المحترمان السيدان عبد الله الشرقاوي ومحمد القفوري، وهناك سؤال آخر حول ميناء الدار البيضاء للمستشارين المحترمين السيدين عبد الحق التازي وأحمد القادري :

* المستشار أحمد القادري :

بسم الله الرحمن الرحيم،

السيد الرئيس،

السادة الوزراء المحترمين،

السادة المستشارين المحترمين،

الفريق الإستقلالي تقدم بسؤال يتعلق بالوضعية التي كانت سائدة في ميناء الدار البيضاء، السيد الرئيس، لا يمكننا أن نتجاهل

• التاريخ : الثلاثاء 24 رمضان 1419 (12/1/1999)

• الرئاسة : السيد المصطفى عكاشة النائب الأول لرئيس مجلس المستشارين.

• التوقيت : ساعة واحدة وعشرون دقيقة ابتداء من الساعة الحادية عشرة وعشر دقائق صباحا.

• جدول الأعمال : الأسئلة الشفهية.

* * *

* السيد مصطفى عكاشة رئيس الجلسة :

بسم الله الرحمن الرحيم

والصلاة والسلام على سيد المرسلين،

حضرة السيدين الوزيرين،

حضرات السادة المستشارين،

نستهل حصتنا بالأسئلة الأتية، هناك سؤالان مرتبطان بقطاع التجهيز، يتعلق موضوعهما بميناء الدار البيضاء...تفضل أسيدي.

* أحد السادة المستشارين : (لم يعلن عن اسمه)

السيد الرئيس ،

السادة المستشارون،

جرت العادة على أن تعطى الكلمة عند افتتاح كل جلسة للسيد الأمين لتلاوة ما جد من مراسلات وتأسف نحن مجموعة من 12 مستشار عالى أننا تقد منا برسالة إلى الرئاسة نعلن فيها عن استقالةتنا من الفريق الديمقراطي والعمل وتكويننا لفريق جديد، وتتساءل لماذا لم يعلن عن هذه الرسالة وشكرا السيد الرئيس،

* السيد رئيس الجلسة :

لا شك أن المكتب لم يتوصل ولم يدرس هذه الرسالة، وسنطرح هذا السؤال على السيد رئيس المجلس، ومنوافيكم بالجواب في أقرب وقت ممكن.

قلت إن هناك سؤالين آتيين، السؤال الأول للمستشارين المحترمين السادة سعيد التادلاوي، عادل المعطي، سيدي محمد

أن هذا الإضراب كان بدون سابق إنذار، بل إنه منذ المدة الأولى دخل في إضراب طويل وصل إلى 12 يوما، وهذا شيء غير طبيعي ولا يسع المجال هنا للدخول في تفاصيل إشكالية ميناء الدار البيضاء، العمال الموجودون في ميناء الدار البيضاء ليسوا كلهم تابعين لمكتب استغلال المواني، فالعمال الذين يعرفون "بالشيالة" وهم الأكثر عددا، لا ينتمون إلى مكتب استغلال المواني، بل هم عمال موقتون، وهم الذين يشنون إضرابا من وقت لآخر بهذا الميناء. الإجراءات التي اتخذتها سلطات الوصاية هي أنها أمنت سير العمل خلال الأيام الأولى من الإضراب، وذلك بصفة مؤقتة وحسب الإمكانيات التي تتوفر عليها هذه السلطات، كما أنها قامت بتحويل بعض البواخر إلى مواني أخرى بالمملكة، وبطبيعة الحال فتحت الحوار مع المضربين.

والنتيجة كانت هي ان استئناف العمل بهذا الميناء يوم السبت الماضي ابتداء من الساعة التاسعة ليلا.

ومن جهة أخرى أغتتم هذه الفرصة لأؤكد أن مشكل الإضراب في ميناء الدار البيضاء وحده بدأ يعود باستمرار في السنوات الأخيرة، ومشكل "الشيالة" العمال الموقتين به، مطروحة منذ عدة سنوات، والمشاكل المطروحة لا علاقة لها بمكتب استغلال المواني وإنما يطرحها عمال موقتون يشتغلون مع شركات الشحن والإفراغ، وهذه الشركات منظمة في إطار جمعية، وهؤلاء العمال الموقتون يلجؤون من حين لآخر إلى احتلال البواخر و عرقلة العمل بالميناء إما بصفة كلية أو بصفة جزئية.. وهذه الإشكالية مطروحة منذ عدة سنوات.

والآن تقوم الوزارة بتحضير مشروع قانون يتعلق أولا بتنظيم شركات الشحن والإفراغ يهدف إلى توزيع العمال على هذه الشركات، ثانيا إلام هذه الشركات باحترام القانون وعدم اللجوء إلى السوق السوداء فيما يخص تشغيل "الشيالة" ونهج سياسة المنافسة النزيهة، كذلك فتح المجال أمام مستثمرين آخرين يريدون القيام بهذا النشاط الاقتصادي في الميناء.

والنتيجة ستكون تطوير الشعور بالانتماء إلى مؤسسة لدى "الشيالة" الذين يفوق عددهم الآن 800، وخلق إطار قانوني لتكوينهم وتخصصهم في مجال عملهم، وخلق وتطوير العمل الاجتماعي لبناء

القيمة الكبرى للنشاط الاقتصادي الذي يلبه ميناء الدار البيضاء الذي يعتبر بابا في وجه النشاط الاقتصادي المغربي بصفة عامة، سواء تعلق بجهة الدار البيضاء، أو بباقي الجهات المغربية، لا من حيث التصدير ولا من حيث الاستيراد. وهذا الميناء عرف إضرابا استمر تقريبا عشرة أيام.

تساؤلنا السيد الرئيس :

1 - ما مدى الخسارة التي تحملها الإقتصاد الوطني نتيجة لهذا الإضراب؟

2 - لماذا لم تحل المشاكل من طرف المكتب المختص في هذه القضية في الوقت المناسب؟

3 - لماذا الإضراب؟ هل هو غاية في حد ذاته أم هو فقط وسيلة من وسائل التعبير عن الإحتجاج؟

إنها وسيلة يلجأ إليها فقط عند الحاجة، ولانتصور أن ميناء الدار البيضاء تتوقف فيه الحركة لمدة عشرة أيام بسبب الإضراب في الوقت الذي يلجأ فيه العمال في الدول الخارجية، وحتى في بعض القطاعات المغربية إلى رفع الشارة عندما يريدون التعبير عن الإحتجاج، وإلى إضراب إنذاري لمدة ساعة أو ساعتين.. ولكن لا نتصور أن قطاعا مهما كهذا يستمر فيه الإضراب لمدة عشرة أيام، لهذا نرغب، السيد الرئيس، في أن نعرف الأسباب والإجراءات التي اتخذتها الحكومة لإنهاء هذه الوضعية، ونحتفظ بحقنا في التعقيب.

شكرا السيد الرئيس.

السيد رئيس الجلسة :

شكرا للسيد المستشار، الكلمة للسيد الوزير فليفضل،

* **السيد بوعمر تغوان وزير التجهيز :**

بسم الله الرحمن الرحيم،

شكرا السيد الرئيس، السيد الوزير،

السادة المستشارين المحترمين،

فعلا في الأيام الأخيرة وقع إضراب في ميناء الدار البيضاء وحق الإضراب مضمون دستوريا، ولكن الغريب الذي كان في هذا الإضراب، وهنا اتفق مع المستشار المحترم السيد أحمد القادري،

موانيء أخرى، لكن هناك بعض البواخر تحولت إلى موانيء ولكن هناك بعض البواخر التي لا يمكن تحويلها، السيد الوزير لأن تلك الموانيء لا يمكنها استقبالها، فأعماقها لا تمكنها من استقبال باخرة من ذلك النوع. ما نتمناه سيادة الوزير هو أن تصدروا على الأقل تعليماتكم من أجل أن يتواصل العمل لمدة 24 ساعة لإفراغ البواخر الراضية بالميناء لفك الازمة القائمة، وشكرا السيد الرئيس

* السيد الرئيس :

شكرا للسيد المستشار... هناك تعقيب آخر؟ تفضل.

* المستشار السيد أحمد القادري :

استمعنا الى الجواب الذي يحمل عدة عناصر:

العنصر الأول هو أنكم أكدتم أن هذا الإضراب لم يسبقه إضراب إنذارى، ونحن وفي هذه المنصة نؤكد أنه عندما يتعلق الأمر بالمصالح العليا للوطن نؤكد على احترام مقتضيات الدستور وعلى احترام نور النقابات وعلى احترام حق الأحزاب، ولكننا نقول بأنه حان الوقت لأن تفكر الحكومة بكيفية سريعة في وضع القانون التنظيمي للإضراب، فالديمقراطية تعني الحرية وتعني المسؤولية، ونعتبر أن الإضراب هو الوسيلة الأخيرة التي يمكن أن يلجأ إليها أصحاب حق للتعبير عن مطالبهم المشروعة والتي يمكن أن يلجأ والتي تتضامن معهم فيها، ولكن يجب ان يكون هناك التزام مقابل، وهو احترام المصالح العليا للوطن عندما يتعلق الأمر بقطاع مهم مثل الموانيء، ومثل ميناء الدار البيضاء، وقد أشار المستشار المحترم إلى أن الحركة كانت مشلولة 100% تقريبا، وهذا انعكاسات سلبية على الاقتصاد الوطني، ولا نتصور في دولة الحق القانون أن يستمر الإضراب 12 يوما، وكان من الممكن ان لا يقع هذا الإضراب أصلا، وأن يسبقه الحوار، الحوار بين الأطراف المعنية، فالإضراب كما قلت ليس غاية في حد ذاته وإنما هو وسيلة للتعبير عن مواقف.

ولهذا السيد الوزير المحترم، نعتقد أن المصالح العليا للوطن يجب ان تؤخذ بعين الاعتبار وأن يكون هناك حوار إيجابي، وأن تقدم الحكومة إلى البرلمان في أقرب وقت القانون التنظيمي للإضراب. وشكرا.

السلم وتطوير المهنة، وجعل الشركات مسؤولة مباشرة عن عمالها واحترام القانون الجاري به العمل.

من طبيعة الحال هذا المقترح تناقشه الوزارة الآن مع جميع المعنيين به : وزارة الشغل، وزارة الداخلية، الجمعية التي تنتمي إليها شركات الشحن والإفراغ، النقابات، مكتب استغلال الموانيء، مديرية ميناء الدار البيضاء والمحمدية إلى غير ذلك... وشكرا.

* السيد الرئيس :

شكرا للسيد الوزير،

تعقيب للسيد سعيد التادلوي، فليفضل،

* المستشار السيد سعيد التادلوي :

شكرا السيد الرئيس،

السيد الوزير،

حقيقة السيد الوزير جوابكم شبه عرض، ولكنه لا يجيب تساؤلنا الذي كان منحصرا في الإضراب في الميناء، الإضراب كما قلت السيد الوزير حق دستوري ونحن معكم في ذلك ولا نناقشه هؤلاء العمال يدافعون عن حقهم، قلت إن الحركة في الميناء ظلت مستمرة، أنا أقول لا، السيد الوزير، وأقول لكم إن الحركة في الميناء كانت جامدة تماما، حتى السلع التي كانت خارجة واستوفت جميع الإجراءات منعت من الخروج، وهناك تراكم البواخر الذي وصل إلى 68 باخرة تقريبا، وتعرفون السيد الوزير أن التأخيرات لا تحسب أثناء الإضراب، ولكن ابتداء من أمس أو اليوم حيث استأنف العمل في 68 باخرة لن تفرغ في يوم واحد، والشركات المتعاقدة ستتحمل ذعيرة تتراوح بين 3000 و10000 دولار يوميا في حالة التأخير وهذه الذعيرة ستعكس على المنتج وعلى السوق أي على المستهلك. ولهذا فإن إضرابا من هذا النوع في ميناء الدار البيضاء الذي يعتبر رئة الاقتصاد الوطني التي يتنفس منها.. كان علي المسؤولين وعلى مكتب استغلال الموانيء أن تسرع في المفاوضات حوله، نظرا للمسؤولية وخطورة الأمر، فالأمر لم يحل لحد الساعة لأن حوالي 70 باخرة لا يمكن إفراغها في يوم واحد ولا حتى في ثلاثة أيام، وهناك مجموعة من المواد الفلاحية بدأت أسعارها في الإرتفاع مثل المواد العلفية وبذور البطاطس مع أنها موجودة في بواخر بالميناء.. فعلا حاولت مجموعة من البواخر إلى

لمكتب استغلال الموانئ ولبعض المرافق الحكومية فإنهم مضبوطون والحوار معهم مستمر، في حين أن المشكلة تتعلق أساسا بالعمال التابعين للشركات التي تقوم في بعض الأحيان بتصرفات لا قانونية لتأمين العمل...

فبدون أن يكون هناك قانون ينظم نشاط هذه الشركات وتوزيع العمال عليها، وبدون مشاركة النقابات في هذا القانون واتفاق جميع الأطراف عليه وبدون أن يكون هذا القانون داخلا في إطار القانون العام للشغل فإن ميناء الدار البيضاء سيظل يعرف إشكالية الإضراب وتكرره، وشكرا.

* السيد الرئيس :

شكرا للسيد الوزير، حضرات السادة المستشارين،

لقد كان على الرئاسة أن تعطي الكلمة في أول هذه الحصة للفريق الاشتراكي الذي تقدم بطلب لإخبار المجلس بحدث طارئ، ولهذا إذا كان المجلس لا يرى مانعا وقبل أن أعطي الكلمة لبسط السؤال الآتي الثالث، أعطي الكلمة لهذا الإخبار.

الكلمة للأخ :

* المستشار السيد محمد أخديش :

السيد الرئيس المحترم،

السادة المستشارين المحترمين،

السادة الوزراء،

لقد وقع في الأسبوع المنصرم انهيار الحاجز الرئيسي بميناء سيدي إفني الشيء الذي أثار استياء عميق لدى أوساط الرأي العام المحلي والجهوي، وذلك نظرا للدور الحيوي الذي أنيط بإنجاز هذا المشروع الانمائي الهام، ولا شك أن وزارة التجهيز على علم بهذا الحدث المفجع الذي بعد خسارة في الوقت الذي يحتاج فيه البلد إلى أبسط درهم لمواجهة الوضعية الاقتصادية والاجتماعية المتأزمة.

وعليه فإن سؤالي ينصب على التحريات التي قامت بها وزارة التجهيز المحترمة... نعم إخبار... إخبار... ونحن نطلب من السيد الوزير إرسال لجنة للبحث في الموضوع. وشكرا،

* السيد الرئيس :

شكرا للسيد المستشار، الكلمة للسيد الوزير.

* السيد وزير التجهيز :

شكرا السيد الرئيس،

بالنسبة لإشكالية ميناء الدار البيضاء والعمال الموجودين فيه يلزم أن نتفق على نقطة وهي أنه عندما يقوم بالإضراب العمال التابعون لمكتب استغلال الموانئ فالحركة لا تشل نهائيا بهذا الميناء لأن العمال التابعين لهذا المكتب قليلوا العدد بالمقارنة مع عدد العمال "الشبيالة" الذين لا يتبعون للمكتب ولا لأي جهة. ولقد قلت أننا تمكنا خلال الأيام الأولى من الإضراب من "الشبيالة" في الإضراب، لكن بعد إضراب هؤلاء شلت الحركة، وفعلا في الأيام الأخيرة شلت الحركة بصفة نهائية.

لقد تناولت المشكل من عمقه في معرض جوابي، وقلت إنه يلزم أن تحل مشكلة العمال "الشبيالة" وإلا فإن المشكل سيظل يتكرر، وسنظل ندور في حركة مفرغة.. هذا هو جوهر المشكل.

فيما يخص البواخر وعددها... فلسوء الحظ أن بعض البواخر كانت محملة بالحبوب وصلت كلها في تلك الفترة ووصلت إلى ميناء الدار البيضاء بالذات، في حين أن لدينا موانئ أخرى يمكنها أن تستقبلها لكن الموردين أحرار، وهم يفضلون الدار البيضاء لأنها في المركز، وإذا قاموا بالافراغ في ميناء الجرف الأصفر مثلا سيتحملون كلفة النقل... إلى غير ذلك.

من جهة أخرى فإن هذه ليست هي أول مرة يعرف فيها ميناء الدار البيضاء الإضراب، ففي السنة الماضية كان هناك 15 إضرابا وفي كل مرة يحتل فيها العمال الموقتون البواخر تشل الحركة تماما. والمشكل يكون أكثر حدة عندما يتعلق الأمر بالرحلات المنظمة، كما أشار إلى ذلك السيد المستشار المحترم، فهذا يمس حتى سمعة الميناء في الخارج ويفقد مصداقيته خاصة إذا تعلق الأمر ببخايرة تعتبر خطا رسميا ومن المنتظر أن يصل إلى ميناء آخر في تاريخ محدد ولكنها تبقى جامدة هنا في الدار البيضاء.

ولهذا فإنني بصدد وضع مشروع قانون، وقد بدأ برنامج جمعية الشركات المشغلة للعمال "الشبيالة" أما العمال الآخرون التابعون

ما هي الملابس والدواعي التي حالت دون احترام شرط الإخبار قبل الزيادة في هذا الرسم، ونحن في مرحلة نسعى فيها جميعا جاهدين لتأسيس علاقة جديدة بين المواطن والدولة قوامها الشفافية والموضوعية واستحضار الأبعاد الإجتماعية في تدبير الشأن العام؟

ألا ترون السيد الوزير أن الأثمان المعمول بها حاليا تثقل كاهل مستعملي هذه الطرق ومبالغ فيها؟

ألا تفكر وزاراتكم باعتبارها الوزارة الوصية في مراجعة هذه الأثمان لتحقيق الأهداف الاقتصادية والاجتماعية التي تقف وراء إحداث الطريق السيارة؟

وشكرا السيد الوزير،

* السيد الرئيس :

شكرا للسيد المستشار، الكلمة للسيد الوزير فليفضل،

* السيد وزير التجهيز :

شكرا السيد الرئيس،

سؤال السيد المستشار المحترم مكون من شقين : شق يتعلق بحركة المرور في بعض الشطوط من الطرق السيارة، أولا فيما يتعلق بالشق الأول من السؤال فكل شطوط الطريق السيارة عندما يبرمج ويتم إنجازها تكون هناك دراسة لتوقيع حركة المرور عليه والشطر الذي تكلمتم عنه السيد المستشار المحترم وهو الرابط بين الخميسات وفاس فإن الدراسات كانت تتوقع في المرحلة الأولى أن تكون حركة المرور ما بين 3500 و4000 سيارة في اليوم كمعدل وهذا العدد موجود حاليا والحمد لله في هذا الشطر.

كذلك فيما يتعلق بالطريق السيار بين القنيطرة والعرائش، ورغم أن الطريق السيارة لم يكتمل بعد لأنه عندما يكتمل حتى طنجة فإن العدد سيكون أكثر مما كان متوقعا لحركة المرور على هذا الطريق السيارة.

بصفة عامة الدراسات العلمية التي قامت بها الشركة موجودة يمكن للجميع أن يطلع عليها. فحاليا لا يوجد أي شطر للطريق السيارة الذي يتم بناؤه يعرف حركة مرور أقل من العدد الذي يكون متوقعا في الدراسات الأولية.

* السيد الرئيس :

شكرا، أعطي الكلمة للسيد رئيس الفريق الاشتراكي لبسط السؤال الآتي الثالث المتعلق بأثمان استعمال الطريق السيارة، فليفضل :

* المستشار السيد عبد الله الشراوي :

السيد الرئيس،

السادة الوزراء، السيدة والسادة المستشارون،

لقد استبشرو سكان عدة جهات من المملكة ومستعملوا الطرق ببرنامج تسديد شبكة الطريق السيارة وربط عدة أقاليم بها حيث أنجزت لحد الآن عدة طرق منها : فاس، مكناس، الخميسات وقبلها الرباط، القنيطرة، والعرائش.

إلا أن مفاجأة المواطنين كانت شديدة أمام الأثمنة التي حددت لاستعمال هذه الطرق حيث نجد هذه الأثمنة مع المسافة الرابطة بين النقطتين كالتالي : مثلا بين فاس والخميسات المسافة لا تزيد على 115 كلم والأثمن هو 30 درهما ما بين الرباط والقنيطرة المسافة هي 40 كلم والأثمن المؤدى هو 10 دراهم، ما بين القنيطرة والعرائش المسافة هي 170 كلم والمبلغ المؤدى هو 30 درهم.

إذ نستحضر الأهداف التي من أجلها تم الشروع في إنجاز الطريق السيارة ببلادنا والمتمثلة في تحسين شبكة الطرق، والحد من حوادث السير، فإن الأثمان المشار إليها - السيد الوزير - لا تشجع مستعملي النقل البري على ولوجها وهذا ما نلاحظه من قلة الحركة بهذه الطرق خاصة على الخط الرابط بين الرباط والخميسات ومكناس وفاس.

وإزاء هذا الوضع وبشكل مفاجيء، وجد مستعملو الطريق السيارة بين الرباط والدار البيضاء يوم الثلاثاء 1/5/99 أنفسهم ملزمين بأداء 18 درهم كرسوم لاستعمال هذا الطريق أي بزيادة قدرها 3 دراهم عن المبلغ السابق الذي كان محدد في 15 سنة.

لقد تمت هذه الزيادة دون إخبار المعنيين بالأمر، الشيء الذي يتنافى وقواعد استعمال الطريق السيارة علوة على أن الرسم المطبق سابقا يثقل كاهل مستعملي هذه الطرق، إذ نتوجه إليكم السيد الوزير المحترم بالسؤال التالي :

من ذلك فإذا كنا نربح الدراهم من جهة فإننا نخسرها من جهة أخرى عن طريق إزهاق الأرواح وما يخلفونه من أيتام وغير ذلك مما أعلى من الدراهم.

النقطة الثانية : إننا نستعمل الطريق السياز فاس ، الرباط والحقيقة أن حركة المرور عليه ضعيفة بغض النظر عما إذا كانت هناك إحصائيات أو لم تكن ولا أقول إن تلك الإحصائيات غير صحيحة أو صحيحة ولكن الواقع أن الطريق السياز فارغ والطريق الوطني يستعمل بنفس الحجم تقريبا .

النقطة الثالثة : المواطنون لا يفهمون أن هذا الطريق يؤدي عنها باستقلال عن الطريق الأخرى، المواطنون في حاجة إلى ثمن على أساس الكيلومتر، لا أفهم لماذا كلما ابتعدنا عن الرباط والدار البيضاء يرتفع الثمن وهذا ضد التصريح الحكومي الذي يقول إن المناطق النائية هي التي يجب العناية بها ، أنا لا أفهم لماذا 115 كلم ب 30 درهم و 170 كلم ب 30 درهما و 90 كلم تقريبا ب 18 درهما، يجب أن يوضح للمواطن أن كل كلمتر على الطريق السياز بثمن كذا... كما يجب أن نعمل على أن ينخفض الثمن كلما ابتعدنا عن الرباط ، الدار البيضاء لكي نخفف من معاناة المناطق النائية مع الطرق الثلاثية لا أن يضر مستعملي الطرق فيها من استعمال الطريق السياز برفع الثمن ولكي نخفف من حوادث السير.

وشكرا السيد الوزير،

*** السيد الرئيس:**

شكرا للسيد المستشار، الكلمة للسيد الوزير.

السيد وزير التجهيز :

فيما يخص مزايا الطريق السياز، أنا بالفعل لم أرد التطرق إليها،

فا ستعمال الطريق السياز فيه السلامة أولا، وهنا لن نقولوا لي العكس أبدا، فالحوادث المسجلة على الطريق السياز قليلة وقليلة جدا مقارنة مع الطرق الأخرى، وهذا شيء مهم لا ثمن له، ثانيا لربح الوقت، ثالثا لربح تكلفة استغلال السيارة وبيع في الوقود إذا نحن احترمنا السرعة المحددة.

هذه بعض مزايا استعمال الطريق السياز التي تدفع المسافرين إلى استعمالها ويؤدي الثمن عوض أن يسافر على طريق عاد.

هذا من جهة، أما فيما يخص الأثمنة وكما سبق لي أن قلت في جواب أمامكم، فإن الأثمنة المعمول بها حاليا بالنسبة لاستعمال الطرق السياز هي أثمنة معقولة بحيث إن المعدل بالنسبة لكل كلمتر من الطريق السياز هو 25 سنتيم. وهذا الثمن يعتبر منخفضا جدا إذا ما قورن بالأثمنة المطبقة في الدول المجاورة لنا والتي تتوفر على طرق سياز وبالنسبة للزيادة التي عرفها محور الرباط، الدار البيضاء، فإنها تمت بالفعل، وتمت بناء على دراسة، وكان أمام الشركة ثلاثة اختيارات : الخفض من الثمن لكي تزداد حركة المرور ويرتفع دخل الشركة بالتالي أو تترك الثمن كما كان وفي هذه الحالة لن تكون عندها مداخيل إضافية أو أن ترفع الثمن وهذا ربما يؤدي إلى انخفاض في حركة المرور ولكن سيجلب مداخيل مهمة.

وفي الأخير، التجأت إدارة الشركة إلى هذا الكل الأخير بحيث من المتوقع أن تحصل على مداخيل مهمة،

فيما يخص الإعلان فإن أكثر من 90 ٪ من مستعملي هذا الطريق هم من سكان الرباط والدار البيضاء ويمرون يوميا من محطة الأداء وقد تم الإعلان عن الزيادة خمسة أيام قبل دخولها حيز التنفيذ وذلك عن طريق إعلانات في المحطة. وقد فكرت الشركة في أن تصاحب هذه الزيادة بإجراء هو بطاقة الإنخراط، هي بطاقة تمكن المنخرط من تخفيض ما يزيد على 10٪ من ثمن التكلفة، كما تمكن بطاقة المنخرط المستعملين والشركات من استرجاع القيمة المضافة. وشكرا،

*** السيد الرئيس :**

شكرا للسيد الوزير، هناك تعقيب للسيد محمد القدوري،

*** المستشار السيد محمد القدوري :**

السيد الرئيس،

السيدة المستشارة، السادة المستشارين، السيد الوزير،

الرد الذي لم يتطرق إليه السيد الوزير هو أن مشكل الطريق السياز ليس هو مشكل المردودية، فالهدف الأساسي من الطريق السياز هو الحد من حوادث السير التي أصبحت بمثابة حرب عندنا في المغرب حاليا.

تعرفون السيد الوزير عدد الأرواح التي تذهب يوميا على الطرق الوطنية والطرق الثلاثية، والطريق السياز من أهدافها الأولى الحد

تستقر أرجلنا بها منذ الإستقلال. وأن المغفور له سيدي محمد الخامس وضع أسس هذه السياسة. وأن جلالة الملك الحسن الثاني بطبيعة الحال يسير في نفس الخط وفي نفس الاتجاه ويؤكد عليه.

إلى جانب ان علاقاتنا بإفريقيا لها ارتباط وثيق بملف قضية وحدتنا الترابية، وفي التطورات الأخيرة في هذه السنة تراجعت كثير من الدول علي سبيل المثال عن الاعتراف بالجمهورية الوهمية الصحراوية. وكذلك كانت هناك تحركات للعمل عند انعقاد مؤتمر قمة الوحدة الإفريقية في بوركينا فاسو ليستعيد المغرب مكانته داخل المجال الإفريقي وفي نطاق الوحدة الإفريقية.

ونسائل الحكومة عن توجهاتها وعن منظورها لهذه المسألة الحيوية وهي المجال الإفريقي. وشكرا.

السيد رئيس الجلسة :

شكرا للسيد المستشار. الكلمة للسيد الوزير فليتفضل.

* السيد عبد السلام زينند : الوزير المنتدب لدى وزير الدولة،

وزير الشؤون الخارجية والتعاون المكلف بالشؤون المغاربية

والمجال العربي والإسلامي :

بسم الله الرحمن الرحيم.

السيد الرئيس.

السيد

السيدة المستشارة. السادة المستشارين المحترمين.

قبل كل شيء أتوجه بالشكر الجزيل لأصحاب السؤال. هذا السؤال الذي هو جد مهم أولا لأنه يعني قارة من أهم القارات وهي القارة الإفريقية التي ينتمي إليها المغرب جغرافيا. كذلك أهمية المسألة تأتي كما قال الأخ الذي تقدم بالشرح. من ظرفيتها. فباسم وزارة الخارجية. وباسم الحكومة أتوجه بالشكر الجزيل على هذه المبادرة.

الكل داخل هذه القاعة وخارجها يعرف ما قام به المغرب من مبادرات وأعمال لصالح القارة الإفريقية. فمذ استرجاع المغرب استقلاله في سنة 1956 وهو يعمل جاهدا لاستثبات الأمن عبر القارة الإفريقية. ويعمل لتجريب أكبر عدد من دول إفريقيا من الإستعمار.

الإحصائيات التي ذكرت هي إحصائيات السيد المستشار المحترم محسوبة بالآلة. ولا نقاش فيها ويمكن الإطلاع عليها والحصول على نسخة منها. فإذا قلنا إن معدل السيارات في اليوم ما بين القنيطرة والعرائش حاليا هو 3500 فهو كذلك لا جدال فيه.

نقطة أخرى أريد أن أقولها، ولم يسبق لي أن تطرقت إليها وهي أن شركة الطرق السيارة ليست شركة حرة لها أهدافها في أن تتقاسم الأرباح في كل سنة أو بعد اجتماع المجلس الإداري. بل هي شركة أقامتها الدولة من أجل أن نبني بها شبكة طرق سيارة تشرف البلاد، ومزاياها وأهدافها كلها معروفة ومتفق عليها والمساهم الرسمي فيها هي الدولة وتساهم فيها أيضا بعض المكاتب ولكن ليس على أساس أن تسترد مساهماتها في وقت من الأوقات. ويمكن أن نقول إن الهدف من تكوين هذه الشركة هو عمل تضامني. فكما أن مستعملي الطرق متضامنون فيما بينهم ويؤدون واجبا عن المحروقات للصندوق الوطني لبناء الطرق بالعالم القروي. فكذلك فإن الأداء عي استعمال الطرق السيارة يمكن هذه الشركة من بناء محاور أخرى من الطرق السيارة. فهذا اختيار.

وشكرا.

* السيد الرئيس:

شكرا للسيد الوزير. ايتته حصاة الأسئلة الآنية وأنتقل إلى بقية الأسئلة بسؤال طرحه السادة: محمد الجوهري. رحال الإدريسي. حميد المودن. ومحمد جليل. يتعلق بقطاع الخارجية. فليتفضل أحد السادة المستشارين لبسط هذا السؤال.

* المستشار السيد محمد الجوهري :

السيد الرئيس.

السادة الوزراء.

إخواني المستشارين.

يتعلق هذا السؤال بسياسة الحكومة في المجال الإفريقي. خلال تسعة أشهر من العمل الحكومي لاحتلنا أن هناك برودا إن صح التعبير فيما يخص سياسة الحكومة وتحركاتها في المجال الإفريقي. ونريد أن ننبه إلى أن المجال الإفريقي بالنسبة للمغرب هو مجال مهم. وأن هناك مكتسبات تاريخية في علاقاتنا بإفريقيا التي

15 رئيس دولة ورئيس حكومة إفريقية زاروا هذا البلد. ونحن كذلك نبعث بعثات إلى بعض الدول الإفريقية. ونحاول أن نكثف التعاون معها في كل ما يتصل بالجوانب الاقتصادية والثقافية والاجتماعية... أشكر السيد الرئيس. ووزارة الخارجية على استعداد إعطاء كل المعلومات الإضافية في أي إطار سواء تعلق الأمر بلجنة الشؤون الخارجية أو في أي إطار آخر. وشكرا السيد الرئيس.

* السيد الرئيس :

شكرا ننتقل مرة أخرى إلى وزارة التجهيز... تتعلق بتسيير الجلسة؟ تفضل.

* السيد المستشار : (لم يذكر اسمه)

نقطة النظام التي طلبها - السيد الرئيس تتمحور حول سؤال يهم وضعية الاستثمار ببلادنا أدرج الأسبوع الماضي. ونظرا لوجود السيد وزير المالية والاقتصاد في مهمة أخرى اعتذر بالنيابة عنه السيد الوزير المكلف بالعلاقات مع البرلمان - وأصر على جدولة السؤال نفسه يومه الثلاثاء. إلا أننا نفاجأ اليوم بعدم وجوده وهذا يثير استغرابنا وانشغالنا. شكرا السيد الرئيس.

* السيد الرئيس :

أمام الرئاسة لائحة من الأسئلة التي اتفق عليها المكتب وكذلك. لتفقت عليها ندوة الرؤساء وليس ضمنها سؤال يتعلق بوزارة المالية. شكرا.

السؤال العادي التالي يتعلق بتوفير الماء الصالح للشرب تقدم به السيدين المستشارين أحمد التويزي وإدريس الراضي فليتفضل أحدهما لبسط هذا السؤال.

* المستشار أحمد التويزي :

شكرا السيد الرئيس.

السادة الوزراء.

إخواني المستشارين.

فيما يخص هذا السؤال فإن جميع التصاريح الحكومية سواء الحكومة الحالية أو الحكومات السابقة كانت قد ركزت على إعطاء العناية والعناية الكاملة للعالم القروي، والعناية بتبديء، وكلنا نتفق

ولاشك أن بعضكم يتذكر أن المغرب غداة الاستقلال كان أحدث وزارة خاصة للشؤون الإفريقية وكانت مهمتها هي العناية بالحركات التحررية عبر عدد من الدول الإفريقية. وتذكرون أنه فقط منذ بضعة أشهر انعقد هنا بالمغرب مؤتمر تلك الحركات التحررية. وذلك يشكل إشارة إلى الاعتراف بما سبق للمغرب أن قدمه لتلك الحركات التحررية.

كما تعلمون فإن المغرب سبق له أن لعب دورا أساسيا في إنشاء منظمة الوحدة الإفريقية. وكان له الشرف أن يستضيف عدة لقاءات إفريقية على ترابه ومنها قمة إفريقية جد مهمة في سنة 1972 كما أنه يوجد هنا في المغرب، وبالذات في مدينة طنجة مركز للدراسات الإدارية الإفريقية ويعد من أهم المراكز. ومنذ أسبوعين فقط حضر هنا وزراء الوظيفة العمومية على المستوى الإفريقي وكانت تظاهرة جد ناجحة من الناحية العلمية ومن ناحية استنباط وسائل تحسين تسيير الإدارات والحكومات..

هذه نظرة وجيزة على ما يجمع المغرب والدول الإفريقية إلى جانب الوشائج الدينية والثقافية والحضارية... وكل هذا - السيد الرئيس - جعل الملك صاحب الجلالة الحسن الثاني نصره الله يكتب في كتابه الشهير "التحدي" أن شأن المغرب هو شأن شجرة تضرب جذورها في أعماق إفريقيا.

فلا داعي إذن إلى التأكيد على ما يربطنا من وثاق متين مع كل الدول الإفريقية فوزارة الشؤون الخارجية لها الآن 21 سفارة وقنصليتان في القارة الإفريقية. وهذه السفارات تغطي دبلوماسيا ما يفوق 40 دولة إفريقية ونحن واعون أنه ما زال علينا أن نكثف وجودنا في هذه القارة. وعليه فمن المأمول أن تفتح سفارات أخرى في جنوب إفريقيا وشرقها. وهناك اتصالات تجري الآن بين وزارة الخارجية ووزارة المالية من أجل توفير إمكانية تحقيق هذا المشروع. كذلك فإن الوزارة مهتمة بإبرام اتفاقات جديدة للتعاون في مختلف المجالات مع عدد آخر من الدول التي لا يربطنا بها حتى الآن هذا النوع من التعاون وتوجد لجان مشتركة للتعاون تجتمع بين الحين والآخر، وسننشط هذه اللجان كما أننا سننشئ لجانا أخرى، كما أننا نبرم من حين لآخر اتفاقيات التشاور الدبلوماسية والسياسية مع الدول الإفريقية. ثم نلاحظ تبادل الزيارات. فخلال تسعة أشهر الأخيرة فقط سجلنا ما يقرب من

فيما يخص تزويد العالم القروي بالماء الصالح للشرب فإن ساكنة العالم القروي في المراكز التي لا يتدخل فيها المكتب الوطني للماء الصالح للشرب تستفيد من الماء بطريقة مجانية اللهم بعض الجماعات التي تقوم بتسيير الشبكة بنفسها فهذه تستخلص بعض الرسوم البسيطة جدا تساعد على توسيع الشبكة وصيانتها.

فيما يخص بعض البلديات التي يتدخل فيها المكتب الوطني للماء الصالح للشرب، وهذا بالضبط هو موضوع سؤالكم السيد المستشار المحترم. فإن المستفيدين الساكنين بها يؤدون فعلا ثمنا بالنسبة للمتر المربع وهو ثمن معروف ومتفق عليه، وطلبت مني السيد المستشار عدم الخوض في الطريقة التي يتم بها تحديد الثمن...

فيما يخص الرسوم التي على المواطن أدائها لاقتناء العداد والإستفادة من الشبكة فإن الثمن هو 434 للمتر الطولي، بالنسبة للبلديات الصغرى والمتوسطة الموجودة في العالم القروي فإن هناك تخفيض 50 % فعوض أن يؤدي المستفيد 434 يؤدي فقط 217 درهما للمتر الطولي ولحد أقصى قدره 30 مترا بحيث إنه إذا كان على مسافة 50 مترا فإنه يؤدي فقط عن 30 مترا وبنصف التعرفة، وهناك بطبيعة الحال شروط وهي أن يكون عند المستفيد سكن اقتصادي لا معملا أو محلا تجاريا.

ولعل الهدف من وراء السؤال هو الإعفاء فالمكتب كما تعلمون يقوم بدور كبير في تزويد العالم القروي بصفة عامة، وهو لا يستهدف الأرباح شأنه شأن شركة الطرق السيارة التي تطرقنا إليها قبل قليل وإنما يبحث فقط عن إنجاز برامج والوفاء بالعقدة التي عقدها مع الدولة. وزيادة على ذلك فإن المكتب لم يعد يتلقى مساعدة من الدولة منذ 1995 فمن مداخله والسلفات التي يحصل عليها بطريقة غير مباشرة يقوم بالعمل الذي نطلب منه القيام به. وشكرا،

* السيد الرئيس:

شكرا للسيد الوزير ،

التعقيب للسيد المستشار،

* المستشار السيد إدريس الراضي :

...في الواقع جوابكم كان واضحا، والمطلوب من السؤال ليس هو الإعفاء من أداء المواطنين للرسوم، ولكن 30 مترا التي

على هذا، بتوفير مادة أساسية بالنسبة لسكان العالم القروي وهي الماء الصالح للشرب. بالفعل قامت الحكومات السابقة والحكومة الحالية كذلك بتطوير عدد من البرامج المهمة والاساسية لتوفير هذه المادة الحيوية لساكنة العالم القروي، وقامت باستثمارات كبيرة جدا مكنت من توفير هذه المادة لعدد كبير جدا من المراكز الحضرية والمشكل هنا يطرح - السيد الوزير - بالنسبة للمراكز الحضرية أي البلديات التي هي صغيرة جدا.

إذن النولة قامت بمجهود كبير ووفرت هذه المادة لساكنات البلديات الصغيرة والمتوسطة ولكن المشكل الأساسي هو أنه رغم توفر الماء فإن السكان لم يستطيعوا ولن يستطيعوا مستقبلا الربط بشبكة الماء الصالح للشرب وذلك أولا لغلاء تكلفة الماء بالنسبة للعالم القروي التي نعرف أنه يعيش في وضعية مزرية. فثمن المتر المكعب من الماء في العالم القروي أعلى منه في عدد كبير من المدن مع أن مستوى المعيشة في المدن مستوى كبير جدا .

والسبب الثاني هو مشكل الربط، فثمن الربط يمكن أن نقول إنها أثمان تعجيزية بالنسبة للسكان الضعاف الذين يسكنون في هذه المراكز بحيث إن الاثمان تصل إلى 15000 درهم وأحيانا 8000 درهم، أثمان خيالية على المواطن الذي هو فقير جدا أن يدفعها لكي يتمكن من الارتباط بشبكة الماء الصالح للشرب مع ان المنزل الذي يسكنه لا يساوي أحيانا هذا الثمن .

لقد سبق لنا أن طرحنا هذا السؤال نفسه ... ولا نريدكم أن تقولوا لنا السيد الوزير - ان تعرفه الماء الصالح للشرب يتحدد بمرسوم من الوزير الأول، فهذا معروف. سؤالنا ما هي الإجراءات التي تتخذها الحكومة لرفع هذا الحيف عن سكان هذه المراكز الحضرية. وحتى يتمكنوا من الربط بأثمان معقولة مثلا 1500 درهم مقسومة على عدد من السنين نتمنى أن هؤلاء المواطنين يستفيدون من تسهيلات كهذه لكي يتم استغلال التجهيزات المتوفرة التي أقامتها الدولة. وشكرا السيد الوزير المحترم.

* السيد الرئيس :

شكرا للسيد المستشار ، الكلمة للسيد وزير التجهيز.

السيد وزير التجهير :

شكرا السيد الرئيس.

* السيد وزير التجهيز :

شكرا السيد الرئيس، لكي نخرج من هذه الإشكالية فكما تعرفون - السيد المستشار المحترم ، أن البلديات من هذا النوع أو الجماعات القروية التي يتدخل فيها المكتب فإن السكن فيها يكون مشتتا، وإذا أراد المكتب إيصال الماء إليها وربطهما بالشبكة عبر القنوات فإن ذلك يتطلب مصاريف، ويتطلب أموالا...

وما يمكنني أن أقترحه عليكم هو أن تبحث كل بلدية أو جماعة الطريقة التي يمكنها بواسطتها أن تدخل في شراكة مع المكتب ، وعندئذ فإن المواطن عوض أن يؤدي مباشرة فإن تلك الجماعة أو البلدية تؤدي للمكتب ويتم وضع القنوات الرئيسية ويعدند يكون على كل مواطن أن يؤدي فقط 200 أو 300 درهم للربط بالشبكة.

هذا اقتراح يمكن دراسته مع العلم أنني شخصا أفضل دراسة كل حالة على حدة على صعيد البلديات أو الجماعات المعنية والبحث عن إيجاد حلول للمشاكل المطروحة. وشكرا.

* السيد الرئيس :

شكرا للسيد الوزير.

حضرات السيدة والسادة المستشارين،

نظرا لظروف طارئة بالنسبة للسيد وزير الفلاحة والتنمية القروية والصيد البحري حالت دون حضوره معنا في هذه الجلسة، فإنه يلتبس منكم تأجيل جميع الأسئلة المتعلقة بقطاع الفلاحة إلى جلسة قادمة.

وننتقل الآن إلى وزارة التنمية الإجتماعية والتضامن والتشغيل والتكوين المهني، وأعطى الكلمة للسيد حميد البرقوقي لبسط سؤاله المتعلق بتطبيق الزيادة في أجور الشفيلة في التكوين المهني، فليفضل.

* السيد المستشار حميد البرقوقي :

بسم الله الرحمن الرحيم،

السيد الرئيس،

السادة الوزراء،

أختي المستشارة، إخواني المستشارين،

موضوع سؤالنا الشفوي يدور حول عدم تطبيق الزيادة في أجور شفيلة التكوين المهني.

ذكرتموها في جوابكم السيد الوزير، إذا ضربناها في 200 درهم يمكن أن نصل إلى أكثر من 6000 درهم وما قلناه في سؤالنا من أن هذه الرسوم تصل أحيانا إلى 8000 درهم بل وإلى 15 ألف درهم... هو شيء واقع في البادية، فتلك البلديات التي تكلمنا عنها هي في الواقع بادية يكون المنزل مشيدا من الطين على مساحة كبيرة ولكن ثمنه في حقيقة الأمر لا يتجاوز الثمن التي يطلب منه كرسوم للربط بالشبكة الوطنية للماء الصالح للشرب.

ونحن لا نطلب الإعفاء من هذه الرسوم نهائيا ولكن نطلب من الحكومة أن تجعل هذه البلديات على مستوى الجماعات القروية حتى يستطيع المواطن الاستفادة من الماء ، اسمحو لي أن أعطيكم مثلا من بلدية أيت أورير التي عايشت مشاكلها ففي سنة 1989 كلف المكتب الوطني للماء الصالح للشرب بتسيير الشبكة وكان عدد المشاركين آن ذلك حوالي 1000. وبعد عشر سنوات لم نستطع رفع هذا العدد إلا بحوالي 500 مشارك جديد مع أن عدد السكان يناهز 5000 منزل كلهم يستعملون مياه الآبار التي هي ملوثة، لماذا؟ لأن تلك المجموعات الحضرية لا تتوفر على شبكات الواد الحار التي تحظى بصيانة فعالة، وهناك جماعات حضرية لا تتوفر على شبكات الواد الحار بالمرّة... ولهذا فإن الناس يتعرضون لأوبئة خطيرة جدا من استعمال الماء خاصة في الصيف.. ونخجل أن نقول أنه لازالت تطهر بعض حالات الكوليرا في بعض الأحيان وبعض حالات "التيفويد".

لذلك فإن هناك إشكالية، ونطلب من الحكومة وخاصة من وزارة التجهيز أن تنتظر في هذا المشكل بجدية وبجدية كبيرة جدا لا يراعى فيها فقط منظور الخسارة والربح... ونعلم أن التجهيزات موجودة أقامتها الدولة، وإذا قمنا بتسهيلات في الرسوم، فعوض أن نبقى في حدود 1500 مشترك يمكن أن نصل إلى ربط 5000 منزل بشبكة الماء الصالح للشرب وبالتالي المداخل ستترفع هذه الإشكالية التي هي إشكالية ضخمة ونتمنى أن تؤخذ هاته الملاحظات بعين الاعتبار، ونشكر السيد الوزير المحترم .

* السيد الرئيس :

شكرا للسيد المستشار، هناك تعقيب للسيد الوزير، فليفضل،

السيد الوزير،

على إثر الإضراب العام ليوم 5 يونيو 1996 الذي شنته الطبقة العاملة بقيادة الكونفيدرالية الديمقراطية للشغل والذي توج بالتوقيع على التصريح المشترك التاريخي بين الأطراف الثلاثة، تحققت مجموعة من المكتسبات من بينها الزيادة في أجور ورواتب الموظفين والمستخدمين على أساس صرفها على مرحلتين : يوليو 96، ويوليوز 1997.

لكن الذي لاحظنا هو أن موظفي ومستخدمي التكوين المهني توصلوا بالدفعة الأولى عن يوليو 1996، أما الدفعة الثانية فلم يتوصلوا بها لحد الآن.

لذا نسألكم السيد الوزير، ماهي الأسباب والدوافع التي حالت دون صرف هذا الحق المكتسب لفائدة موظفي ومستخدمي التكوين المهني؟

ما هي الإجراءات العملية السريعة التي ستخذها وزارتك قصد تمكينهم من الحصول على مستحقاتهم؟ شكرا السيد الوزير.

* السيد الرئيس :

شكرا للسيد المستشار، الكلمة للسيد الوزير،

* السيد خالد عليوة : وزير التنمية الإجتماعية والتضامن والتشغيل والتكوين المهني، الناطق الرسمي باسم الحكومة.

بسم الله الرحمن الرحيم،

شكرا السيد الرئيس،

شكرا السيد المستشار المحترم على هذا السؤال، السؤال الذي يتعلق بما يبدو ظاهرة لا يمكن للإنسان إلا أن يستغرب لها وهي أن تؤدي الدفعة الأولى وتبقى الدفعة الثانية دون أداء.

ولكن لتوير المجلس الموقر كان هناك اتفاق على إثر إضراب كان وقع داخل قطاع التكوين المهني، تم الإتفاق مع الفرقاء الإجتماعيين على أساس أن ذلك الشطر الثاني من الزيادة سيدخل في تعويض كذلك عن السكن .. وهكذا فبدلا من الإستفادة من حوالي 80 درهما استفاد العاملون داخل القطاع المهني من زيادة تتراوح بين 200 و300 درهم . وجميع الفرقاء الإجتماعيين متفقون على أن الشطر الثاني من الزيادة سيدخل في التعويض عن السكن.

وأنتم تعرفون الآن السيد الرئيس أن هؤلاء العاملين في قطاع التكوين المهني يستفيدون من زيادة أكبر من الزيادة التي استفاد منها جميع موظفي الدولة والعاملون داخل القطاع العمومي. وشكرا،

السيد رئيس الجلسة :

شكرا للسيد الوزير، ننتقل إلى وزارة السياحة ويتعلق الأمر بالنهوض بالسياحة بأقاليم الجنوب وخاصة بإقليم طاطا للمستشار المحترم السيد محمد تادمانت فليتفضل، ليسط سؤاله.

المستشار السيد محمد تادمانت :

بسم الله الرحمن الرحيم،

السيد الرئيس المحترم،

السادة الوزراء المحترمون،

السيدة المستشارة المحترمة، السادة المستشارين المحترمين،

يتوفر إقليم طاطا على مخزون سياحي مهم نظرا لتعدد المقومات السياحية لهذا الإقليم والتي تجعل منه قطبا سياحيا هاما، فهو يتسم بتنوع مناظره الطبيعية وتعدد مميزاتة الإيكولوجية بوجود السهول والجبال والنخيل .. هذا بالإضافة إلي كونه يختزل إرثا حضاريا وثراء ثقافيا،

وعلى الرغم من هذه الأهمية فإننا نلاحظ أن هذا الإقليم لم يزل حظه من الإهتمام الحكومي حيث إن المنتج السياحي فيه في تدني مستمر، والتجهيزات الفندقية تعرف نقصا ملحوظا حيث لا يوجد سوى فندق واحد، كما أن التنشيط السياحي لم يرق إلى المستوى المطلوب والدعاية السياحية لهذا الإقليم شبه منعدمة ولا يتوفر حتى على بناية لمنسوب وزارة السياحة إضافة إلى عدم وجود موظفين من هذه الوزارة أو مرشدين سياحيين، وباعتبار أن النشاط السياحي يعتبر محركا اقتصاديا قادرا على خلق أكثر من 10٪ من الناتج الإجمالي العالمي بشكل مباشر أو غير مباشر، ويساهم في امتصاص البطالة، أود أن أذكر أن طاطا تزخر بمنتج سياحي هام، إلا أنه لازال لم يكتشف بعد؛

لذلك نطالب بعقد مائدة مستديرة بين مختلف الفاعلين السياحيين والإقتصاديين والمنتخبين لدراسة وضعية السياحة بهذا الإقليم والتدابير التي يمكن اتخاذها من طرف الوزارة لإنعاش

سبرير في الفنادق غير المصنفة، إضافة كذلك إلى المخيم البلدي بمقر الإقليم الذي يستقبل بدوره أفواجا مهمة من السياح. ومخيمين آخرين غير مصنفيين بكل من أزكيط وعقا.

ويتبين من الإحصائيات أن هذا الإقليم لم يكن يتجاوز فيه عدد الليالي 2200، وقد وصل هذا العدد في سنة 1997 إلى 15000 ليلة وسيصل هذه السنة 1998 إلى 20000 ليلة، أي أن العدد تضاعف تسع مرات خلال عشر سنوات.

أما بخصوص التعريف بالمؤهلات السياحية، فقد تم تحسيس عدد كبير من وكالات الأسفار والشركات السياحية الأجنبية والوطنية بأهمية ما تزخر به المنطقة، وتم مدها بكل البيانات الضرورية لرسم مداراتها، وإثراء برامجها بالإضافة إلى مساهمة بعض القنوات التلفزيونية الأوربية كألمانيا وفرنسا وإسبانيا وبلجيكا وإيطاليا والسويد من خلال استطلاعاتها في بث الوعي بالتراث الحضاري ومقومات الإقليم السياحية. كما أن الإقليم يستقبل كل سنة العديد من صحفي الأسبوعيات المتخصصة في الدعاية السياحية. وقامت الوزارة بإعداد الإشارات الدالة على المواقع الآتية : الرسوم الصخرية لأم تاكرين. بقايا مدينة تامودالت بعقا، ووادي تمنارت بغم لحسن، وشلال لعتيق بتاسنت، وشلال اكليز مع مغازة مسالت بطاطا.

وفي مجال الإرشاد السياحي، فإن أغلب السياح الوافدين على الإقليم يأتون في رحلات منظمة ويؤطرون من طرف المرشدين والعاملين بالوكالات المتواجدة بأكادير. وشكرا،

* السيد الرئيس :

شكرا للسيد الوزير، ننتقل إلى قطاع النقل بسؤال حول وضعية أرياب النقل للمستشار المحترم السيد محمد أبو الفراج فليتفضل لتقديم سؤاله.

* المستشار السيد أحمد أبو الفرج :

بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين.

السيد الرئيس،

السادة الوزراء،

إخواني المستشارين، أختي المستشارة،

السياحة به، كما أشير كذلك إلى أن مندوبية وزارة السياحة بإقليم طاطا لا تتوفر على أية إمكانيات مادية أو بشرية للقيام بواجبها في أحسن الظروف، إننا نتمنى تكثيف فرص الإستثمار السياحي بهذا الإقليم وذلك بالتفكير في الطرق الكفيلة باستقطاب هذا الإستثمار على غرار المناطق المجاورة كأكادير ومراكش، كما نتمنى أن يحظى هذا الإقليم بالدعاية السياحية اللازمة.

وإنني أتساءل عن نصيب أقاليم الجنوب من الإهتمام الحكومي في المجال السياحي بصفة عامة، وإقليم طاطا بصفة خاصة والسلام.

السيد رئيس الجلسة :

شكرا للسيد المستشار، الكلمة للسيد وزير السياحة، فليتفضل،

السيد حسن الصبار وزير السياحة :

شكرا السيد الرئيس،

السيد الرئيس المحترم،

السيدة والسادة المستشارون المحترمون،

جوابا على السؤال الذي تقدم به مشكورا المستشار السيد محمد تادمانت، أود في البداية وأشاطره الرأي، أن أذكر بأن إقليم طاطا إحدى المناطق الجنوبية التي تتوفر على مخزون سياحي مهم يتجلى بحكم وقوعه بين الأطلس والصحراء في المؤهلات والإمكانيات السياحية المتميزة لممارسة أنشطة سياحية كالرحلات والمغامرات الثقافية نظرا للأهمية الجغرافية والتاريخية للمنطقة، ولتنوع الحضارات المتعاقبة عليها والتي تركت نقوشها بحددة في النقوش الصخرية التي ينقب عنها، الإختصاصيون، وكذا في المغارات وبقايا صناعات ما قبل التاريخ.

واعتبارا لكل هذا، وإدراكا من وزارة السياحة والمسؤولين الإقليميين، وانطلاقا من كون السياحة تعتبر التوجه الطبيعي للإقليم للتنمية الإقتصادية والإجتماعية، ثم إحداث المندوبية السياحية بالإقليم سنة 1990، وهي تتوفر على مقر بالمدينة وتستجيب لمتطلبات كل المهام المناطة بها ورغم العقبات التي تتجلى في انعدام التجهيزات الأساسية، فإن القطاع السياحي بالإقليم تمكن من قطع أشواط لا بأس بها حيث تم تسجيل نمو متزايد على مستوى الوافدين. فإذا أخذنا كمعيار ما قبل سنة 1990 فإن الطاقة الإيوائية في طاطا لم تكن تتجاوز 20 سريرا، واليوم فإن إقليم طاطا يتوفر على 210 من الأسرة في الفنادق المصنفة إضافة إلى 100

ولقد خلقت هذه الأوضاع عدة مشاكل لبعض المقاولات وخاصة الصغيرة والمتوسطة، وصلت في بعض الأحيان إلى حد الإفلاس والتوقف عن الاستغلال.

ووعيا من وزاوة النقل والملاحة التجارية بالدور المنوط بها في هذا القطاع، فإنها بصدد اتخاذ عدة إجراءات في هذا الميدان.

1 - ضبط وتقنين عملية منح رخص النقل العمومي بالإعتماد على مخططات وطنية وجهوية للنقل تأخذ بعين الاعتبار الحاجيات الحقيقية للنقل تحقيقا للتوازن بين العرض والطلب.

2 - اعتماد الأهلية والحرفية لممارسة مهنة النقل لتمكين القطاع من القيام بدوره الطلائعي في خدمة التنمية الاقتصادية والاجتماعية للبلاد وجعله أداة تواصل في المجتمع مبنية على تقديم أجود الخدمات للمواطنين وتوفير وسائل الراحة مع تأمين شروط السلامة.

3 - مراجعة نظام تحديد مواقيت الحافلات في المحاور المكتظة مما ينسجم والمناقشة الشريفة، وتحقيقا لظروف الأمن والسلامة.

4 - إعداد دفتر للتحميلات يحدد المعايير والشروط التقنية والمالية للحصول على رخص النقل مع تشجيع المقاولات على إدخال الأساليب العصرية في التسيير سواء على مستوى إدماج الأنظمة المعلوماتية أو على مستوى التكوين واستكمال التكوين في التسيير التجاري والإداري والمحاسبي.

أما فيما يخص شق السؤال الذي طرحه المستشار المحترم حول الجديدة، فهذا مشكل يهم النقل القري، ووزارة النقل هي في صدد دراسته ولكن كما طلب المستشار المحترم بالنسبة لتوسيع وتمديد الخطوط فأظن أن هذا حلا لا يمكن أن يحل المشاكل القائمة داخل ميدان النقل. بالعكس يجب إعادة دراسة الخطوط الممنوحة على قاعدة دفتر التحملات. وشكرا،

* السيد الرئيس :

شكرا للسيد الوزير،

حضرة السيدة والسادة المستشارين،

حضرات السادة الوزراء،

لقد انتهت حصة الأسئلة الشفهية، وسأرفع الجلسة لمدة عشر دقائق من أجل الصلاة، وستعقد الجلسة الموالية على الساعة الواحدة من أجل الدراسة والتصويت على مشاريع واقتراحات القوانين، ثم بعد ذلك الجلسة الختامية لهذه الدورة.

شكرا لكم ورفعت الجلسة.

إن قطاع النقل يكتسي أهمية خاصة ضمن النسيج الاقتصادي الوطني نظرا لماله من ارتباط بالاتصال والتواصل بين جميع المدن والقرى والمناطق النائية، ولا يخفى على أحد ما للنقل من أهميته في تحريك دواليب التنمية وتحقيق التطور في التفتح، كما أنه يساهم في تشغيل فئة مهمة من المجتمع، إلا أن الملاحظ هو أن بعض أرياب المدن في بعض المدن المغربية قد تضرروا كثيرا بسبب منح العديد من رخص النقل الجديدة عبر جميع الخطوط مما أدى بالكثير منهم إلى إفلاس حقيقي، وكذا إلحاق أضرار بالعائلات التي تنتفع من مدخول الحافلات، سيما وأن معظم الرخص يتوارثها الأبناء أبا عن جد.

يضاف إلى هذا، التزايد المستمر في تكاليف الحافلات وكنموذج جهة دكالة وعبدة ناحية الجديدة وأسفي فالحالة مزرية بالنسبة لحافلات الأسواق والنواحي التي توقفت بسبب الديون والمصاريف، مما يطرح ضرورة توسيع الخطوط للعاملين بها أو منحهم خطوطا جديدة قصد إخراجهم من هذه الأزمة.

السيد الوزير، ما هي الإجراءات الممكنة اتخاذها لتسوية وضعية أرياب النقل؟

وشكرا،

* السيد الرئيس :

شكرا للسيد المستشار، الكلمة للسيد وزير النقل، فليفضل.

* السيد مصطفى المنصوري وزير النقل :

بسم الله الرحمان الرحيم،

السيد الرئيس،

السيد والسادة المستشارين المحترمين،

جوابا على سؤال المستشار المحترم المتعلق بتسوية وضعية أرياب النقل مما يدل على اهتمامه بالوضعية الاجتماعية لهذه الفئة، نعلم جميعا أن قطاع النقل له أهمية كبيرة فعلا ضمن تنمية النسيج الاقتصادي وفي تحريك دواليب التنمية، والمساهمة في تطوير وإنعاش المبادلات.

وفيما يخص انخفاض مردودية بعض مقاولات النقل العمومي للمسافرين، فإن ذلك يرجع بالأساس إلى إحداث خطوط جديدة وتمديد مسارات أخرى في بعض المحاور، الشيء الذي أدى إلى عرض أكثر من الطلب في ميدان نقل المسافرين مما خلق بعض الإكتظاظ على بعض الخطوط والمنافسة غير المنظمة.