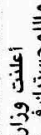




النقل الطرقي للمسافرين وسؤال الإصلاح

2/1



مصطفى بيا

أعلنت وزارة التجهيز والنقل والبيجستك في قانون المالية لسنة 2014 عن مشروع برنامج لإصلاح قطاع النقل الطرقي للمسافرين. يهدف إلى تأهيل القطاع ليكون في مستوى تطلعات المواطنين والمهنيين وفي مستوى التحديات الاقتصادية والاجتماعية التي تواجه بلدنا. ورخ هذا المشروع على ثلاث نقاط أساسية: أولاً، تنمية الاقتصاد الوطني؛ ثانياً، الرقعة من جودة الخدمات لتستجيب لحاجيات المواطنين؛ وفي جميع مناطق البلاد بكافة معقولة على المستويين الاقتصادي والاجتماعي وبالإسلامة والجودة المطلوبة وأخذ مستلزمات الحفاظ على البيئة بعين الاعتبار. تولى الاحتياجات الخاصة، ثالثاً، تأهيل المهنيين والعاملين بالقطاع وتوفير الظروف الاقتصادية والاجتماعية لهم لمواجهة تحديات المرحلة.

وقد جاء هذا المشروع سنة بعد إعلان الوزارة عن لوائح المستفيدين من مائتين ألف نقل. وهو الإعلان الذي اعتنقه البعض شعوية زائدة وانهم الحكومة بعدم امتلاك رؤية لإصلاح القطاع، لكن المشروع جاء ليفند كل هذه الإعتصامات ويثبت وجود استراتجية واضحة للتهوض بالقطاع ومعالجة الاختلالات التي يعرفها.

الواقع هم الذين خبروا اليوم لهاجمة هذا المشروع الذي تقدمه الحكومة، دون أن يقدموا بدائل وأفكاراً من شأنها أن تفتي وتفيد القطاع، مع أن المدة التي كانت بين تاريخ الإعلان عن اللوائح وتقديم المشروع كانت كافية جداً، وهي المدة التي حريصت فيها الوزارة على إشراك المهنيين للثورة رؤيتها للإصلاح عبر لقاءات كثيرة، أهمها المناظرة الوطنية حول إصلاح قطاع النقل الطرقي العمومي المسافرين، التي نظمت بتاريخ 31 يناير 2013 بالرباط والتي ترأسها رئيس الحكومة، عبد الإله بنكيران، ونظمت إلى محورين بنكريان: رؤية الإصلاح ومكوناته؛ وإطار

والإحتفاء؛ ومنحة تكسيير الحافلات المشاركة بين الدولة والمهنيين وتدابير المرحلة الانتقالية. وقد تضمنت من هذه المناظرة -التي عرفت مشاركة أزيد من 300 شخص ممثلون مهنيي القطاع والإدارات المعنية والتصنيع المدني، بالوصافة إلى خبراء وسياسيين- توصيات أكدت على ضرورة تأهيل القطاع وتجهيز المقاولات العاملة فيه لتكون قادرة على رفع تحديات الإصلاح المؤسسي والهيكلي.

وطرحت المناظرة مجموعة من الأسئلة، اشتملت عليها أطر الوزارة ومكتب الدراسات ومهنيي القطاع طلبه هذه المدة، والنتيجة مشروع متكامل برامعي وضعية اصحاب المادونيات، من جهة، والمهنيين والعاملين بالقطاع، من جهة أخرى، ولبراعي قبل ذلك مصلحة المواطنين والشروط الأساسية ويستحضر التحديات الاقتصادية والاجتماعية لبلدنا.

وتضمن المشروع مجموعة من الإجراءات، أولها وقف تسليم المادونيات، وهو ما يجب أن نسجله بإيجابية كبيرة، حيث أنه لم تسلم ولو مادونية واحدة للحافلات خلال هذه الولاية، ثاني إجراء هو الإعلان عن لوائح المستفيدين من المادونيات لسنتين طويلة أن تخرج إلى النور وتقدم صورة واضحة عن وضعية القطاع وطريقة تدبيره، وهي الممارسة التي اعتبرت إصلاحاً؛ ثالث إجراء هو تحرير باقي أنواع النقل، كالنقل المدرسي والنقل لأجل الغير والنقل المبروج والنقل السياحي، الإجراء الرابع هو عدم تجديد المادونيات التي انتهت مدها، حيث اصدرت الوزارة قراراً بعدم السماح بتجديد هذه المادونيات إلا بعد تحويلها إلى شركة، وهو ما سيجعل الوزارة في موقف القريب تشتمل مع المهنيين قانون مالية 2014 وتضمنت إحداث أربع منج: منحة للإصلاحات التي برغمون في التنازل لفائدة الإبرار عن الرخص التي يتفوقون عليها

والمنح تكسيير الحافلات القائمة للمقاولات المستغلة لخدمات النقل العمومي الجماعي المسافرين عبر الطرق ويصل مبلغها إلى 30 مليون سنتيم من كل حافلة؛ ومنحة تجديد الحافلات التابعة للمقاولات المستغلة لخدمات النقل العمومي الجماعي للمسافرين عبر الطرق؛ ومنحة تأهيل مقاولات النقل العمومي الجماعي للمسافرين عبر الطرق وتصل إلى 20 مليون سنتيم لكل مقاول.

وقد أسست الإجراءات الأخيرة مدايا كثيرة، وخصوصا موضوع شراء المادونيات؛ وتحدث البعض عن شراء الريح، وأنظن أن جزءا كبيرا من الجواب عن الأسئلة المطارة في هذا الموضوع يحتاج إلى تفصيل والأرقام، وهو ما سندقمه بالتفصيل في هذا المقال. فإلحاق سنتيم، فعلا، أن نستمر في تأهيله وتطويره، فإنقاذ روح واحدة من آلاف الأرواح التي يفقدنا يوميا بسبب حوادث السير الأهم من كل الأسباب التي سبقتها، ونسوية وضعية أكثر من 15 ألف عامل يشتغلون في القطاع وعدم تفكيرهم في السلامة والصحة والتقاعد والراحة والسلامة يستحق فعلا هذا المبلغ، وحق المواطنين في ركوب حافلات مريحة توفّر لهم شروط السلامة والأمن الأعلى من كل الملايين التي سندفعها اليوم لإرة واحدة، وستفسي نهائيا على الربع في واحدة من القطاعات الأكثر حساسية.

والريح وإنما تسمى إلى القضاء عليه والوقف مع مرحلة من تاريخنا ونحن بمقاربة مستشرق المستقبل وتحدياته وتتصالح مع الماضي ولا تتصارع مع الحاضر. وهذا استحقاق خطاب الملك الراحل الحسن الثاني سنة 1998 الذي قال فيه، وهو يتحدث عن تصالح المغرب مع فترة من تاريخه: «حتى لا يبقى المغرب جاراً من وراء سمعة ليست هي المنيقة، وليست مطابقة لواقعها ولا بقية من سبقه، واستحضر ذلك خطاب الملك محمد السادس سنة 2004 بمناسبة تصنيب هيئة

الإصناف والخصاصة: «إننا نعتبر هذا الإنجاز تنويعا لآثار تنويعي وفريد من نوعه، حققناه جميعا، في ثبات وثقة بالنفس، وجرأة وتغفل في القرار، وتثبت بالديمقراطية من لن نعب لا نتهرب من ماضيه، ولا نظل سجين سلبياته، عاملا من تحويلة إلى مصدر قوة ودينامية لبناء مجتمع ديمقراطي وحدائي، ينارس فيه كل المواطن حقوقهم ويتبوضون بواجباتهم بكل مسؤولية». الشغل التي يوفرها القطاع، وفرض تراجع الإقبال على النقل الطرقي للمسافرين عبر الحافلات يعزى إلى الاختلالات الكثيرة التي يعرفها القطاع والتي ساهمت في تكريس صورة نمطية سلبية للحافلات عند المواطنين، وأغلبها مرتبطة بالمادونيات، وتكفي ظاهرا هذه الاختلالات في تفني ظاهرا كراه هذه المادونيات والتي تعقب سير وضبوط أقية القطاع (73) المائة من الرخص المستغلة (مخزاة)، فالولوج إلى المهنة لا يتم عن طريق الرخصة وإنما عن طريق عقدة كراه يرميها صاحب المادونية الذي له فقط صلاحية تحديد مستغل الخط (أي صاحب الحافلة) دون أن يكون للإدارة حق الرقابة فالولوج إلى المهنة والاستثمار في القطاع عبر مفتوح أمام جميع المواطنين على قدم المساواة، وهو ما يصب في العمق مبدأ تكافؤ الفرص المنصوص عليه في دستور 2011.

تراجع الإقبال على النقل الطرقي للمسافرين عبر الحافلات ولجوء المواطنين إلى وسائل النقل الخاصة له علاقة مباشرة، أيضا، بارتفاع حواتل السير، فالإحصائيات أثبتت أن معدل حواتل السير التي تتسبب فيها الحافلات لا يتجاوز 1 في المائة من مجموع الحوادث، وبالتالي فإن تراجع الثقة إلى المواطنين في النقل العمومي من شأنه أن يساهم بدرجة كبيرة في تقليص عدد حواتل السير وسيبريق المغرب جزءا مهما من التقلبات التي نقتدها سنويا في الناتج الداخلي الخام PIB بسبب حوادث السير، لكن قبل كل ذلك والأهم منه أننا سنبريق أرواح إننا الغالية.