وزير النقل يكشف خطط إصلاح نظام «الكريمات» 2/1

رباح: لم تسلم أية «كريمة» في ولايتي.. وسنراجع الغرامات وسحب النقط والمدد الحبسية

عملنا على تصفية أكثر من 90 ٪ من مستحقات أكثر من 500 شركة لها ديون على الوزارة

عبد العزيز الرباح وزير النقل والتجهيز

يكشف عبد العزيز رباح، وزير النقل والتجهيز في هذا الحوار، خطط وزارته لإصلاح نظام الكريمات، ومراقبة السير باستعمال تكنولوجيا جديدة، ويتحدث عن المسالك الطرقية التي تدهورت في السنوات الأخيرة، وعن الإصلاحات التي تقوم بها وزارته في مجال الأشغال العمومية، وتصنيف المختبرات وضمان المراقبة.

حاوره **عبد الحق بلشكر**

□ بخصوص قطاع النقل، أريد التوقف عند موضوع النقل بالحافلات أو نظام الكريمات، فقد سبق أن نشرتم لائحة المستفيدين من الرخص، لكن وجهت إليكم انتقادات بشأن عدم إصلاح القطاع؟

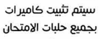
● أولا، نشر اللائحة يدخل في إطار حق المواطن في الحصول على المعلومة، والذي أصبح يكفله الدستور الجديد.

ثانيا، نشر اللائحة مطلب قديم للمنظمات والجمعيات الحقوقية.

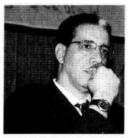
ثالثا، نشر اللائحة خطوة أولية وضرورية لإصلاح القطاع. فلا بد أن تتوفر لجميع الفاعلين كل المعطيات المتعلقة بالقطاع حتى نستطيع جميعا تحديد الأهداف والبرامج بشكل دقيق، وبالتالي فنشر اللائحة يمثل الخطوة الأولى في طريق الإصلاح، وبعدها قدمنا دراسة دقيقة للقطاع والعاملين به وظروف اشتغالهم مع الاستعانة بمكتب دراسات. وقدمنا كل هذه المعطيات في يوم دراسي، نظم تحت رئاسة السيد رئيس الحكومة وبحضور كل الفاعلين، ثم عقدنا سلسلة من اللقاءات والحوارات مع المهنيين وباقي المتدخلين. وبدأنا بشكل متدرج بتحرير النقل المدرسي، ثم السياحي والقروي ونقل المستخدمين، حيث يتم -حاليا- اعتماد دفاتر تحملات لمنح هذه الرخص. وأصبح المجال مفتوحا أمام جميع المغاربة للاستثمار في هذا القطاع. أما بالنسبة للنقل عبر الحافلات، فرؤيتنا للإصلاح تتمثل في الانتقال من نظام الرخص إلى نظام عادل وشفاف وضامن لتكافؤ الفرص، ويشجع على الاستثمار ويدعم المبادرة الحرة، الشيء الذي يتطلب إعادة التنظيم، وبشكل عميق، لمنظومة النقل الطرقي الجماعي للأشخاص في إطار إصلاح مؤسساتي وهيكلي مبني على الشفافية والمهنية والجودة. وبالموازاة مع كل ذلك تعمل الحكومة على مواكبة تأهيل المهنيين، وتأهيل المحطات الطرقية للمسافرين، ودعم تجديد الحافلات، وضمان احترام معايير الأمن والسلامة، وتشجيع إنشاء الشركات في القطاع.

□ هل هذا يعني أنه لم تسلم أية «كريمة» في عهدك؟

● نعم، لم تسلم أية رخصة نقل في هذه الولاية، وبالمقابل نحن بصدد التهييء للإعلان عن طلبات عروض خلال سنة 2015، لمنح رخص جديدة للنقل الجماعي للمسافرين، وقد أعلنا سابقا عن طلبات عروض للنقل بالحافلات بجودة عالية، ومنحت رخص لمجموعة من الشركات في الخطوط التي كانت تمتلكها مسبقا.



سيتم تثبيت كاميرات بجميع حلبات الامتحان التطبيقي لنيل رخصة السياقة قصد رصد كل الاختلالات بهذا الشأن



□ بخصوص السلامة الطرقية، ما هي الإجراءات الجديدة التي ستتخذونها؟

● بالإضافة إلى مواصلة المجهودات في إطار المخطط الاستراتيجي المندمج للسلامة الطرقية في مجالات التوعية والتحسيس والتربية والتدخل الطبي السريع بتعاون مع وزارة الصحة والتكوين والبحث العلمي، فإننا نركز على محورين أساسيين؛ الأول يتعلق بالمراقبة والثاني بالبنيات التحتية.

بالنسبة للبنيات التحتية، وضعنا برنامجا لمعالجة النقط السوداء التي تعرف أكبر نسبة من الحوادث المميتة، حيث رصدنا خلال السنوات الثلاث المقبلة ما يقدر بـ3 ملايير درهم لمعالجة هذه المقاطع، التي تشمل على سبيل المثال ممر تيشكا، والطريق إلى العيون، والطريق الرابطة بين مكناس وسوق الأربعاء، وخنيفرة، وكلها طرق سيتم توسيعها وإصلاحها وتهيئة الجدران الوقائية بها.

أما فيما يخص المراقبة، فبالإضافة إلى تقوية مراقبة مصالح الدرك والأمن للسرعة، والسياقة تحت تأثير الكحول.. إلى غير ذلك من المخالفات المنصوص عليها في قانون السير، ستبدأ الوزارة، بفضل 175 مراقبا، بعمليات مراقبة فجائية شاملة بواسطة المحطات المتحركة للمراقبة التقنية والميزانات المتحركة. كما سيتم التشديد على مراقبة قدرة السائق على السياقة، ومدى احترام مُدَتي السياقة والراحة. من جهة أخرى، بدأنا بتكثيف عمليات تفتيش وافتحاص شبكات ومراكز المراقبة التقنية للعربات، وتشديد العقوبات على مرتكبي المخالفات. كما سيتم تعزيز حظيرة الرادارات الثابتة بـ200 رادار جديد. بالإضافة إلى هذا سيتم تثبيت كاميرات بجميع حلبات الامتحان التطبيقي لنيل رخصة السياقة لرصد كل الاختلالات بهذا الشأن، وكذا اعتماد نظام GPS للوقاية من حوادث السير في قطاع النقل العمومي للمسافرين، واعتماد الجهاز الرقمي لقياس السرعة وزمن السياقة مجهز بنظام للإنذار.

□ بخصوص الرادارات الثابتة المعمول بها حاليا، هل كلها تشتغل أم بها أعطاب؟

● هناك 150 رادارا، منها 55 تعمل بشكل جيد، و80 في طور الإصلاح أو الربط بشبكات الكهرباء والاتصال، و15 غير صالحة، فبالإضافة إلى مصالح الوزارة التي تعمل على إصلاح الرادارات، التي تتعرض بصفة دائمة للأعطاب نتيجة الحوادث أو عمليات تخريب، تعاقدت الوزارة مع شركة متخصصة لتتولى عمليات الصيانة. ومن ناحية أخرى، أعلنت الوزارة عن طلب عروض لاقتناء وتشغيل وصيانة 200 رادار جديد، كما سبق ذكره، ستكون جاهزة للتشغيل ابتداء من منتصف السنة المقبلة إن شاء الله !

□ ماذا عن الفحص التقني للعربات بالمغرب وما هي وضعيته؟

● يعتبر الفحص التقني للعربات من المحاور الأساسية التي تعتمدها الوزارة في استراتيجيتها لمحاربة آفة حوادث السير بالمغرب. فالحالة الميكانيكية الجيدة للعربة يمكن أن تجنب وقوع حوادث مميتة (كانقلاب العربة)، كما تساعد على الحد من الخسائر البشرية في حالة وقوع حوادث.

عرفت سنة 2013 بداية العمل بالافتحاص الفعلي للمراكز والشبكات، التي أصبح عددها خمسة، وذلك بمساعدة مكتب دراسات متخصص. نتائج أولى الافتحاصات أظهرت أنه -مع الأسف الشديد- ما زالت تطغى على القطاع عقلية الربح السريع على حساب الجودة، لذلك اتخذت الوزارة قرارا بالضرب بيد من حديد على كل المخالفين للقوانين الجاري بها العمل، وإنزال أقصى العقوبات التي ينص عليها القانون. وقد عرفت سنة 2014 تعزيزا مهما لعمليات الافتحاص، حيث بدأ العمل بالافتحاص التقني المضاد للحافلات باستعمال وحدات متنقلة شملت 33 مركزا للمراقبة التقنية، وتم إلزام المراكز بتدوين جميع المعلومات المتعلقة بالعجلات مع الصور في محاضر الفحص التقني، كما تم الرفع من عدد الفحوصات التي يجب القيام بها خلال أي فحص تقني من 156 إلى 232.

عرفت سنة 2014 قفزة نوعية من حيث الرفع من جودة خدمات الفحص التقني، وتوجت بالإعلان عن طلب منافسة من أجل إنشاء 59 مركزا جديدا للفحص التقني، شاركت فيه 235 شركة في جو من الشفافية وتكافؤ الفرص.

الوزارة -الآن- بصدد إعداد مشروعين مهمين: الأول، تأهيل قطاع معدات وتجهيزات المراقبة التقنية الذي يتضمن: اعتماد المعايير التقنية للمصادقة على معدات المراقبة التقنية؛ واعتماد دفتر تحملات خاص بالمجهزين ومساطر صيانة وتعيير المعدات؛ واعتماد مسطرة لتأهيل تقني صيانة وتعيير المعدات؛ واعتماد بوابة إلكترونية للتواصل الآني لتتبع حالة المعدات ومواعيد صيانتها وتعييرها.

والثاني، مشروع قرار تنظيمي للمراقبة التقنية سيمكن من: الرفع من قدرات ومؤهلات أعوان الفحص التقني؛ وإضافة أنواع جديدة للمراقبة التقنية تطبيقا لمدونة السير؛ وفرض تجهيزات إضافية داخل مراكز المراقبة التقنية؛ والشروع في تسليم سندات الملكية والرقم الترتيبي للدراجات النارية؛ واعتماد نموذج جديد للورقة المؤمنة للمراقبة التقنية ذو مستوى تأمين عالمي؛ وإضافة أصناف جديدة للمراقبة التقنية؛ وزيادة تدقيق نقط المراقبة؛ وتحسين وضعية الموارد البشرية عن طريق فتح إمكانية شغل مناصب رؤساء المراكز لفائدة الأعوان الفاحصين نزولا عند رغبة المهنيين وإعادة تصنيف الفاحصين لإعطاء أهمية للكفاءة والخبرة؛ وأخيرا فتح المجال للخواص لإحداث مؤسسات لتكوين الأعوان الفاحصين.

□ هناك تساؤلات حول المخطط الوطني الثاني للطرق القروية، الذي كان مقررا أن ينتهي في 2012، لكن تم تمديده إلى 2015، لماذا؟

● منذ مجيء هذه الحكومة ونحن نعمل على إنهاء البرنامج الوطني الثاني للطرق القروية الذي بدأ إنجازه سنة 2006 في إطار الشراكة بين الدولة والجماعات المحلية في شطرين: الأول، يمتد من سنة 2006 إلى 2010، والثاني من 2011 إلى 2015، مع تحديد العمليات الخاصة بكل شطر.

وقد حددت الكلفة الأولية لهذا البرنامج في 11،5 مليار درهم؛ موزعة بين الجماعات المحلية (15% بحوالي 1،7 مليار درهم) ووزارة التجهيز والنقل واللوجستيك (85% بحوالي 9،8 مليار درهم) سيتم توفيرها من الميزانية العامة (4،6 مليار درهم)، وعن طريق القروض الخارجية (حوالي 5،2 مليار درهم)، وعبر صندوق تمويل الطرق. وهو مؤسسة عمومية تم خلقها سنة 2005 لهذا الغرض، لإنجاز 15 ألفا و500 كلم من الطرق القروية.

في نهاية سنة 2007، قررت الحكومة تسريع وتيرة إنجاز هذا البرنامج والعمل على إنهائه قبل متم سنة 2012، غير أن ارتفاع تكلفة إنجاز بعض المقاطع الطرقية وعدم التزام الجماعات المحلية بأداء مساهماتها حال دون إتمام البرنامج في موعده المحدد، حيث بلغ الطول الإجمالي للطرق القروية التي تم الإعلان عن طلبات عروضها عند نهاية سنة2011 حوالي400 11 كلم، بتكلفة إجمالية بلغت حوالي12 مليار درهم؛ ما يعني أننا تجاوزنا الكلفة الأولية التي كانت مخصصة لهذا البرنامج دون أن نستطيع إنهاءه.

□ ماذا فعلتم لمواجهة هذا الوضع؟

● اشتغلنا خلال المرحلة الأولى من عمر الحكومة على تعبئة موارد مالية إضافية لاستكمال البرنامج الطرقي الثاني، وقد تمكنا -إلى حدود الساعة- من إنجاز ما يناهز 14.250 كلم من البرنامج، ونتوقع أن ينتهي الإعلان عن طلبات العروض الخاصة بالمقاطع الطرقية المتبقية قبل نهاية 2015، حيث ستبلغ الكلفة الإجمالية لهذا البرنامج حوالي 15،5 مليار درهم، أي بزيادة 35% عن الكلفة الأصلية المقدرة بـ 11،5 مليار درهم. وهذه الزيادة تمت تعبئتها عن طريق ديون خارجية ليرتفع المبلغ المعبأ عن طريق الاقتراض من 5،2 أوليا إلى حوالي 9،5 مليار درهم عند نهاية البرنامج .

□ ماذا عن البرامج المستقبلية الخاصة بالعالم القروي؟

● خلال السنتين والنصف عملنا بمعية السلطات المحلية والمنتخبين على إعداد جرد شامل للخصاص الحاصل في بناء وإعداد الطرق القروية بالمملكة مع ترتيب الأولويات الخاصة بكل إقليم، وقد تمكنا من جرد ما مجموعه 000 40 كلم من الطرق القروية، بالإضافة إلى 300 منشأة للعبور، وقد قدرت التكلفة الأولية لإنجاز هذه المشاريع في حوالي 45 مليار درهم.

وقبل الانتهاء من البرنامج الوطني الثاني للطرق القروية سنكون قد انتهينا من وضع برنامج ثالث للطرق بالعالم القروي، ستعطى من خلاله الأسبقية للمناطق الجبلية والصعبة وللأقاليم التي تعرف نسبا ضعيفة للولوج إلى شبكة الطرقية الوطنية. أما بالنسبة للتمويل فسنعمل من خلال التركيبة المالية للبرنامج على إشراك الجماعات المحلية ووزارة الداخلية، بالإضافة إلى اعتمادنا على صندوق التنمية القروية في تمويل جزء من البرنامج.

□ أثير جدل حول تدهور حالة الطرق بالمغرب، ما حقيقة الأمر؟

● أولا، لابد من تسجيل أن طول الشبكة الطرقية المصنفة والمعبدة بالمغرب يبلغ أكثر من 000 42 كلم. وفي سنة 2012 قد وصلت نسبة الطرق المعبدة التي توجد في حالة جيدة (A+B) حوالي 54%، في حين كانت هذه النسبة تتجاوز 64% قبل 10 سنوات (أي في سنة 2002).

ويرجع هذا التدهور الملحوظ إلى السياسة الطرقية التي تم اعتمادها خلال العقد الأخير، والتي ركزت على بناء وإعداد طرق جديدة خاصة بالعالم القروي (بلغ ما تم رصده للطرق القروية خلال هذه الفترة أكثر من 15 مليار درهم)، والدخول في شراكات مع الجماعات المحلية من أجل تهيئة محاور طرقية ذات تكلفة عالية (مدارات ومداخل المدن)، بالإضافة إلى اعتماد برنامج خاص بالطرق السريعة التي تعادل تكلفة بناء الكيلومتر الواحد منها صيانة أكثر من 5 كيلومترات من الطرق العادية.

وقد عملت الوزارة، ومنذ أكثر من سنة، على وضع استراتيجية جديدة خاصة بالصيانة الطرقية من أجل إنقاذ وتقوية الرصيد الوطني الطرقي، كما جاء في التصريح الحكومي، ومن أهم محاور هذه الاستراتيجية :

-وضع برامج خاصة بالجهات والأقاليم في مجال صيانة وتطوير المحاور الطرقية، بتشاور مع المنتخبين والسلطات الإقليمية، وعقد شراكات من أجل تنفيذ هذه البرامج؛
-الرفع من الاستثمارات الموجهة إلى الصيانة الطرقية عبر توفير الشركاء لمساهماتهم المالية؛
-الرفع من الميزانية العامة المخصصة للصيانة الطرقية؛
-وضع برنامج خاص لتطوير وتحديث حظيرة المنشآت الفنية، خاصة تلك الآيلة للسقوط والتي تمثل خطرا على مستعملي الطريق؛
-تعبئة موارد مالية إضافية خاصة بالصيانة الطرقية عن طريق صندوق تمويل الطرق (قروض)؛
-تخصيص جزء من ميزانية الصندوق الخاص بالسلامة الطرقية، وتوجيهها نحو معالجة المحاور الطرقية الصعبة والنقط السوداء؛
-تدبير وعقلنة مشاريع الصيانة عبر اللجوء إلى استعمال التقنيات البديلة والمواد المحلية؛
-الرفع من جودة الطرق عبر اعتماد محاور طرقية ذات مواصفات متجانسة خاصة بالنسبة للطرق الوطنية والجهوية، والتي تعرف حركية سير جد مرتفعة؛

كما عملت الوزارة على وضع المخطط الطرقي 2015 - 2035 الخاص بـ 20 سنة المقبلة، والذي يروم تحديث الشبكة الطرقية وتطويرها لتكون في مستوى خدمة الاقتصاد الوطني والتنمية الاجتماعية.

□ هل ستكون هناك تغييرات في معايير إنجاز الطرق للحيلولة دون تصدعها السريع؟

● نعمل -حاليا- على اعتماد تقنيات جديدة وإضافية في مجال بناء وصيانة الطرق. هذه التقنيات مرتبطة أساسا باستعمال المواد المحلية، وتدوير ومعالجة قارعة الطريق بما يمكننا من الرفع من المردودية وترشيد الاستثمارات.

ومن بين هذه التقنيات، نذكر على سبيل المثال -لا الحصر- تلك المرتبطة باستعمال المواد المحلية في بناء أسس القارعة، واستعمال الأنزيمات في الرفع من قدرة تحمل الأرضية التحتية لقارعة الطريق، بالإضافة إلى استعمال الإسمنت في بناء وصيانة الطرق، خاصة تلك المعرضة للفيضانات وللحمولة المفرطة، علاوة على اعتماد أنواع جديدة من الإسفلت المعدل في بناء وصيانة الطرق بما يتيح الرفع من عمرها.

وتجدر الإشارة إلى أننا بصدد التشاور مع وزارة الصناعة والتجارة، من أجل تقليل الاعتماد على الاستيراد في مواد البناء، واعتماد مواصفات ومعايير جديدة تعطي الأفضلية للمنتوج الوطني.

أهم تعديلات مدونة السير

□ **ما هي التعديلات المنتظرة في مدونة السير؟**

● لقد عملنا على إشراك جميع الفاعلين والمتدخلين: من الوزارات المعنية، والقيادة العليا للدرك الملكي، والمديرية العامة للأمن الوطني، وكذا المهنيين.. وتوصلنا بمقترحاتهم وملاحظاتهم حول تعديل بعض مقتضيات هذه المدونة، والتي تهم على الخصوص:

- تقليص الفترة الزمنية الضرورية بعد الحصول على رخصة السياقة من صنف «ب» لاجتياز امتحان رخصة السياقة من صنفي «د»، و«ج» من 4 سنوات إلى سنتين.
- عدم الاحتفاظ برخصة السياقة في حالة حادثة سير غير مقرونة بأحد ظروف التشديد، كالسياقة في حالة سكر مثلا، وذلك إلى حين بث القضاء في النازلة؛
- إعادة النظر في مسطرة القيام بالفحص الطبي المضاد لإعطاء الصلاحية للسيد وكيل الملك للقيام به، بدلا من رئيس المحكمة؛
- إعادة النظر في المقتضيات الخاصة بلجان البحث الإداري والتقني في حوادث السير المميتة لتيسير تفعيلها؛
- مراجعة مبالغ الغرامات التصالحية والجزافية؛
- مراجعة عدد النقط الواجب خصمها في حالة الجنح والمخالفات؛
- مراجعة مدد العقوبات الحبسية؛

وقد تمت دراسة جميع المقترحات وتصنيفها في مصفوفة، وتنكب الوزارة -حاليا- على إعداد مشروع القانون بتعديل القانون 52-05: المتعلق بمدونة السير الذي سيتم عرضه -قريبا- على قنوات المصادقة.

تعديل مدونة السير أصبح ضرورة

Copyright IMPERIUM 2000-2014. All rights reserved.