

لماذا الأسباب تطالب نقل المدينة ساجد ب480 مليون درهم

تحسين جودة النقل والتخلص من 548 «طوبيسا» فرنسيا ملوثا



ما حقيقة الصراع بين ساجد ونقل المدينة؟ وهل فعلا فضل ساجد ضخ 140 مليون درهم في أموال «الطرامواي» عوض الاهتمام بحافلات نقل المدينة؟ وكيف تتصل المجلس الجماعي من التزاماته في عقد التدبير المفوض؟ وهل ساجد مدين لشركة النقل بإداء 480 مليون درهم قيمة العجز الهيكلي لأربع سنوات مضت من الخدمة؟ لماذا لا تكفي المادرة ب500 مليون درهم

سنويا لسند مصاريف الحافلات المقدر بـ 620 مليون درهم سنويا؟ وكيف تصير شركة «مدينة بيس» على اعتماد 548 حافلة فرنسية «ملوثة»؟ وكيف أدت هذه الوضعية وهذا الصراع الخشي الحقيقي في تدوير مستوى النقل بالبيضاء؟

البيضاء الشركة تأسست سنة 2004 برسمال يبلغ 409.883.000.00 درهم، وبمساهمة ممثلين في «هوليديز ترانس أكستس»، ب49 بالمائة، و«صندوق الإسراع والتدبير»، ب34 بالمائة، والهيئة المسقطة للنقل البريبي، «RATP»، ب17 بالمائة. وقد جاء التعاقد معها من أجل المهامه في حل معضلة قطاع النقل في المدينة الاقتصادية، حيث تم توقيع العقد مع مجلس المدينة كما تقول الشركة بناء على حقوق وإيجابيات، يؤكد من خلالها يوسف الوغويري الناطق الرسمي باسم الشركة أن نقل المدينة، تتوفر على فقر محتمل كان مفوض له في إطار عقد التدبير المفوض، وبأنها تلتهز بمقتضيات عقد التدبير المفوض الاتفاقي قبل الشروع في العمل، مؤكدا أنه مجموعة من المتدابير والمشاريع الخاصة بمهاتمة القرية وتطوير قطاع النقل وحقق مرات لحافلات خلال استغلال الشركة للقطاع وقيامها بها في تقديم الخدمة العمومية في قطاع النقل الحضري، مضيفا «أن الالتزامات المترتبة عن عقد التدبير المفوض لم تكن في إطار عقد التدبير المفوض، وتضمنت مساهمة الشركة في تحقيق التوازن الاقتصادي والمالي لعقد التدبير المفوض ووضع مكنياتيات المرافعة التي تروم تحقيق التوازن الاقتصادي والمالي لعقد التدبير المفوض». موضحا أن عقد التدبير المفوض يشترط أن السلطة المفوضة تتحكم في مجال الاستثمار والسياسة الضرورية السير والنقل من أجل إعطاء الأسبقية لسيرة ومن وسائل النقل الجماعية، مضيفا «أن المجلس الجماعي التزم بالمعايير والموازنة المرجحة لنقل المدينة التي تقي ريشته بتفقيه التزامات التدبير المفوض، وموضحا حسب تعبيره «أن الجانب الأكبر من التزامات نقل المدينة، تم احترامه بالفعل، بما حجب حافلة الحافلات التي يبلغ اصلا بمعدل المئتين إلى مائة بليون بالمغرب، وقد تم تجديد 140 حافلة استغلال جديدة من الحافلات والانصراف على ما موجود وما تم استقدامه في حين وصف إبراهيم التليوي عضو الاتحاد المغربي للشغل، ان الصراع يبقى مستورا في انتظار عقد التدبير المفوض الهيكلي الحاصل واستمرار لعنة عدم العمل مع تدوير قطاع النقل، الذي جعل حافلات جديدة تحرق الميزانية، وهو ما يعجز عنه الميزانية، وترجع الشركة والأحد المسؤولين لعقد التدبير المفوض ما حدث من انتظار تدوير بليون بطنية ولا تلم ولا استعمار.

250 مليون درهم تنهض إلى مصارف العجز الهيكلي وصل إلى حدود 120 مليون درهم سنويا، الأمر الذي قد من الاستثمار الشركة في القطاع وتجديد أسطولها في النقل وحلب حافلات جديدة والتخلص من القديمة

تعالج الاعطاب المحتملة التي قد تعترض لها الحافلات على مستوى جهة الدار البيضاء الكبرى، موضحين انه في سنة 2013 قامت فرق الصيانة بأزيد من 6000 عملية صيانة دورية و30000 عملية إصلاح.

تكتفت المصارف من 120 مليون هو الدخل اليومي للحافلات بالدار البيضاء، ورغم المنافسة من شركات أخرى انتهى عقد استغلالها وان حوالي 500 مليون درهم هو رقم العمليات السنوي لنقل المدينة، في حين تبلغ المصاريف السنوية 620 مليون درهم، وتمثل الخسارة الاجرية «أجور العاملين والموظفين، اكر المصاريف، إلى جانب الوقود، مؤكدة ذات المصادر، أن 250 مليون درهم تنهض إلى مصاريف الوقود، و250 مليون درهم تنهض في مصاريف العجز الهيكلي وصل إلى حدود 120 مليون درهم سنويا، الأمر الذي قد من استثمار الشركة في القطاع وتجديد أسطولها في النقل وحلب حافلات جديدة والتخلص من القديمة». حيث اعتبر المسؤولون في الشركة أن تكاليف الصيانة لسيارتها تنهض على حوالي 35 في المائة من المصاريف تصرف على الكتلان فيما تصرف على صيانة الخشب والمواد أكثر من 16 في المائة وعلى صيانة المحركات 10 في المائة من المداخل والكهرباء في 6 في المائة بالإضافة إلى الزيوت بـ 13 في المائة، معربين صعوبة النقل والموتج للحافلات يعجز بتدويرها، وإفاد المسؤول عن التواصل بالشركة يوسف الوغويري «أن مدينة الدار البيضاء اليوم تعرف إشكالات حقيقية متعلقة بالسير والوقول بسبب التغير الهائل لحظيرة السيارات بها، وهو ما عرف البنية التحتية تطورا معلازا، معبرا أن النقل الوحيد يمكن في الترويج لخطة عمومية للنقل الجماعي ذات جودة وتخصص الخدمات التحتية المساعدة على تحقيق ذلك، بما فيها مواقف السيارات، مضيفا «أن نقل المدينة، لا تحظى باية بنية تحتية من شأنها تسهيل سير وجولان الحافلات في المدينة، حيث لا توجد مرعات خاصة بالحافلات ولا اقناب تابل، وإن وجدت هذه الأخيرة فإنها مستقلة من طرف مستغلي السيارات كموافق لمرتبهم، وتضاف إلى كل ذلك الإشكالات التي تعرفها جميعا والمتعلقة بغياب السلوك الحضاري وعدم احترام قوانين المرور في الممار الحضري دون الحديث عن المنافسة العشوائية، مواصلا دفاعه عن الشركة بالقول «أن الإجراء الآخر يتعلق بعملية التدوير المتكررة التي تطال الحافلات، حيث تعمل مراكز الصيانة بالشركة بتسليم مواضيل على أن حالة الحافلات تتدهور بسرعة أكبر بكثير في الدار البيضاء منها في من أخرى على الصعيد الوطني والوقول التي على عجل المثال، فإن مبرارة واحدة في مرة القود يمكنها الاستمرار في تدوير وتوفير خدمة 140 حافلة بسبب الصيانة وكسر المعدات».

6 سنوات «طوبيسا» لم تحل مشكلة النقل بالبيضاء

الذي تشهده جهاد «طوبيسا» المدينة بتمثيله المودع «احنا بنوع الأطوبييس يا اخونا».

حافلات «طوبيسا» لم تحل مشكلة النقل بالبيضاء

ساعات الصباح الأولى تترزع في يوم يضاهوي جديد، بما يرافقه نسم نطل علينا من جهة الشرق، نطل باستخدام على مدينة المتناقضات معلية، يوم جديد، عله يخلو من ظلم أو فخر أو اختلالات أو سرقة أو عطفة أو تفرقة أو غلو أو استعمار، شكنا وصف إبراهيم التليوي عن الاتحاد المغربي للشغل، انطلاق العمل بالحافلات في المدينة معتبرا «أن حافلات نقل المدينة تخرج إلى محطات الانتظار معلنة عن التفرقة والطبقية والظلم في حق سكان المدينة، الجميل والجديد من الحافلات يرسل إلى مناطق راقية، والخديث من حافلات المدينة يرسل إلى مناطق مهضمة. الحافلات المهترئة ترسل لنقل سكان أناسي وسيدي مومن والبرونزي وحى سوازي رشيد ويساسية وسياسة، وحافلات جديدة ترسل لأحياء المعاري وفاقا والنحي الحسني والوفاة وعين العباب»، كاشفا أن «الشركة جلبت 118 حافلة جديدة من فلولو، جلها خلقت مجال العمل بقطاعات راقية، كانت قبلها تتوفر على 200 حافلة جديدة من نوع ايفكو، لتلحق بها التوازن بين الأماكن القريبة من المحلات والأحياء الراقية، في حين أن 548 حافلة مدمجة مع غيرها الزمن الفرنسي تستمر لنقل سكان الأحياء المهضمة إلى وسط المدينة والوقول يهد منه نهاية اليوم، فلا مخصصة عندما من إحدى الحافلات شتكتها المهترئة حافلات نظير معالها الحافلات الجديدة على معالها، فيما الجدة منها والقبلية يقبل مسؤولو المدينة على فحصها وتوزيعها على مستغليها، في المقابل نجد أن الشركة تؤكد في ماعالها «أن أريد من 500 عامل وقلبي يسيرون على تامين الصيانة الدورية يوميا على مدار الـ 24 ساعة على شكل ثلاثة فرق وفترات عمل في المراكز الأربعة التي تنوع عليها لـ 866 حافلة التي تكون أسطول نقل المدينة، إضافة إلى مصلحة منتقلة خاصة

