

"مدينة بيس" خسرت 200 مليار في 10 سنوات

الودغيري مدير الرأسمال البشري للشركة قال إن حوادث سير الشركة أقل من المعدل الوطني

سجل مؤشر المخاطر، أخيرا، ارتفاعا كبيرا في حوادث السير التي تتسبب فيها حافلات شركة "مدينة بيس"، المكلفة بالتدبير المفوض للنقل الحضري بالبيضاء، وتزايد حالات "الارتطامات" وسط الشوارع الكبرى، آخرها حادثة مقاطعة مرس السلطان التي كادت تؤدي بحياة عشرات المواطنين. "الصباح" نقلت هواجس المواطنين والمسؤولين إلى يوسف الودغيري الإداري، مدير الرأسمال البشري، الذي بسط المبررات، وعرج على أهم الإشكالات المالية والتنظيمية التي تمر منها شركة تراكم عجزا سنويا يصل إلى 12 مليار سنتيم. وفي ما يلي نص الحوار:

أجرى الحوار: يوسف الساكن



يوسف الودغيري الإداري (عبد الحق خليفة)

من بين الالتزامات التي أخلت بها الجماعة الحضرية وتحمل الشركة تبعاتها، عدم إعطاء الأولوية للنقل الجماعي عبر الحافلات، من بينها على سبيل المثال تخصيص مسالك مرور خاصة بحافلات النقل الحضري لتسهيل حركة جولانها في مدد زمنية معقولة، حيث تصل السرعة التجارية لأقل من ثلاثة كيلومترات في الساعة في أوقات الذروة، ما يعني تأخر الحافلات، مهما كان عددها، وتؤدي جودة الخدمة، إضافة إلى خسارة محققة لمداخيل الشركة.

● لكن، مجلس المدينة السابق أعلن لمناسبات أنه ضحى أموالا واستثمارات جديدة لفائدة الشركة؟

● صحيح، وكان ذلك في إطار تسبيقات على خسائر مبرجة في إطار بروتوكولات، كما استفادت الشركة من جزء من الاستثمار في شكل شراء 118 حافلة جديدة لتعزيز أسطول الحافلات المكون من أكثر من 866 حافلة، هناك أيضا بروتوكول تمويل مشروع التذاكر الإلكترونية الذي رصدت له وزارة الداخلية ومجلس المدينة 50 مليون درهم لتعميم هذا النظام على جميع الحافلات، في إطار المراجعة مستقبلا مع وسائل نقل عمومية أخرى، إضافة طبعا إلى تمويل المخطط الاجتماعي لمئات العاملين والمستخدمين الذين استفادوا من المغادرة الطوعية.

التزام السلطة المفوضة بضمان التوازن المالي والاقتصادي للقطاع، وهو التزام منصوص عليه في عقد التدبير المفوض، وادى عدم تنفيذ بنود الاتفاق إلى تحمل الشركة خسارات مالية بلغت ملياري درهم، بمعدل 120 مليون درهم خلال العشر سنوات الماضية في السنة تقريبا.

أكثر من ذلك، أن مجلس المدينة السابق ظل يتعامل مع عدد من مطالب الشركة المفوض لها بلا مبالاة كبيرة، مثل وضع حد لفوضى استغلال الخطوط التجارية الأكثر ربحا من قبل ثلاثة فاعلين انتهت عقود استغلالهم منذ 2009، ورغم ذلك ما زالت تراحم مدينة بيس في عدد من الخطوط، علما أن الأخيرة تتحمل، وفق عقد التدبير الموقع عليه في 2004، عددا من الخطوط ذات بعد اجتماعي محض، لضمان حق البيضاويين في النقل الحضري، وأنا أتحدث هنا عن أغلبية الخطوط حيث أن بعضها تعدد إلى خارج مدار عمالة البيضاء وتصل إلى المحمدية وإقليم النواصر ومديونية.

المحترمين، أي غضب أو ردود فعل سلبية، بالعكس، لسنا رغبة وإرادة قويتين في التعاون والشراكة للوصول لخدمة ذات جودة للمواطن البيضاوي، ما كنا ننفقده في التجربة الجماعية السابقة، إذ كانت قنوات التواصل منعدمة في غياب شبه تام لهيئات الحكامة ولجنة تتبع التدبير المفوض.

● ما هي الإشكالات ذات الأولوية التي تتطلب حولا عاجلة، بالنسبة إليكم؟

● لا أخفيكم بأن الشركة عانت كثيرا في الفترة السابقة، وبدل المساهمون مجهودات جبارة من أجل ضمان استمرارية الخدمة العمومية للنقل الحضري، رغم المشاكل والإكراهات التي لا يمكن حصرها في هذا الحيز، وذلك راجع لأسباب مختلفة، ضمنها وطنية هؤلاء المساهمين وجهيم لهذه المدينة.

واعتقد أن الإشكالات الكبيرة تتخبط فيها الشركة، عدم

الحافلات؟
● أنا اليوم أتحدى أي بيضاوي يطلب الإطلاع على وثائق أية حافلة بصافها، وحتما سيجد ضمنها جمع أوراق التامين والأوراق الخاصة بها، وشهادات الفحص التقني، فبهذه مسالة مبدئية لا يمكن التساهل فيها، إذ تخضع جميع الحافلات، دون استثناء، إلى الفحص التقني في المواعيد المحددة لها، وتتوفر على شهادات من المراكز المختصة، وهي أمور يمكن التأكد منها بسهولة. أكثر من ذلك، تقوم الشركة حاليا بإجراء خبرات تقنية إضافية من طرف مراكز فحص معتمدة للخضوع لكل المراجع المتعلقة بضعف الفرامل وقد وصلنا إلى نسبة 70% لحد الآن من الأسطول الذي خضع لهذا الفحص دون تسجيل أية حالة لضعف في الفرامل.

● مجلس المدينة غاضب منكم لهذا السبب؟
● أبدا، لم نلمس من خلال اجتماعنا الأولي مع رئيس الجماعة الحضرية للبيضاء وعدد من النواب والأعضاء

● نحن لا نتكلم من فراغ، ولا نتحامل على أحد. فعلى المستوى الوطني، يعتبر العنصر البشري العامل الأول المسبب لحوادث السير، ونحن نقدر دور الخبرة التقنية والقضائية والأمنية في تحديد أسباب الحوادث المتتالية الأخيرة، التي تحدثت في كل مرة أن حكاية ضعف الفرامل عارية من الصحة. أما في ما يخص حادثة الفداء التي كادت أن تؤدي بحياة سبعة مواطنين، فقد نقلت الحافلة، بامر من السلطات المعنية، إلى المحجز من أجل إخضاعها إلى الخبرات اللازمة من قبل مختصين.

جدير بالتأكيد هنا أن سلامة العاملين والركاب والمواطنين خط أحر بالنسبة إلى الشركة ولا يمكن التنازل عنه والتسامح فيه تحت أي اعتبار. لأجل ذلك، يعتبر التكوين المستمر والمراقبة حلقة أساسية في إستراتيجيتنا لتأهيل العنصر البشري.

● إذا كان الأمر كذلك، فما سبب كل هذه الحوادث، ألا يتعلق الأمر بالحالة الميكانيكية والعامية

● كيف تفسرون تسوامي حوادث السير لحافلات مدينة بيس؟

● التوصيف يتضمن قدرا من المبالغة، ربما لأن الحوادث المرتبطة بالحافلات والحديد الكبير تثير الاهتمام أكبر من الحوادث الأخرى المرتبطة بالسيارات والدراجات النارية مثلا. على مستوى الأرقام، تسجل الحوادث بالشركة نسبة متدنية جدا عن المعدل الوطني. فخلال 2014 لغاية 30 نونبر، سجل المؤشر 0.78 حادثة في كل 10 آلاف كيلومتر، في حين سجلت 0.84 حادثة في كل 10 آلاف كيلومتر في 2015 لغاية 30 نونبر، وهي نسبة معقولة.

هذا مع العلم، أن حافلات مدينة بيس تقطع 46 مليون كيلومتر في السنة، أي ما يعادل 1125 دورة على الكرة الأرضية، تؤمنها حوالي 700 حافلة تتحرك يوميا في البيضاء تقطع كل واحدة منها 16 ساعة في اليوم، وهي مؤشرات كبيرة وقوية تدل على حجم الحركة لتجهيزات الشركة.

● لكن، ليس مثيرا أن تُسجّع جميع الحوادث فوق ظهور السائقين، دون إعغال التنويه الشديد بالحالة الميكانيكية للحافلات؟

الحكامة... نهاية مرحلة

قدردنا أن نواصل العمل، ونجتهد في تحسين النتائج عن طريق الحكامة الجيدة واعتماد أساليب التدبير الحديثة، لكننا بلغنا اليوم حدود ما يمكن القيام به، في غياب التحفيز والدعم المستمرين، وفي غياب رؤية موحدة تعترف بحيوية القطاع والأدوار الأساسية التي يقوم بها في خدمة سكان المدينة. يكفي أن نتطلع على لوائح المستخدمين للتأكد أنها وصلت منذ 2004، سنة التوقيع على العقد إلى اليوم، إلى 4 آلاف عامل، أي تأمين إعالة 4 آلاف أسرة، كما تواصل الشركة تأمين الخدمة العمومية بحوالي 866 حافلة تخضع إلى الصيانة والمراقبة بشكل دوري، كما تتحمل كلفة الخطوط الاجتماعية، ومناقسة فاعلين غير قانونيين في الخطوط التجارية الأساسية، كما تتحمل وضعية السير والجولان في مدينة ميثروبول مثل الدار البيضاء لا توجد فيها ممرات خاصة بالنقل العمومي.



في سطور

● خريج المدرسة العليا للتكنولوجيا بفاس خلال 1998

● استكمل تكوينه بين 2000 و2003 في مدارس وجامعات فرنسية وأمريكية، قبل أن يلتحق بصندوق الإيداع والتدبير في 2009

● التحق مسؤولا بعدد من الفروع والشركات التابعة للصندوق بتطوان والبيضاء، وتسلم مهام أساسية في صوناداك

● 2011، سليلتحق بشركة "مدينة بيس"، مباشرة بعد دخول صندوق الإيداع والتدبير مساهما فيها

● شغل مهام مدير مكلف بالرسومال بشري بالشركة، وهو المنصب الذي ما زال يشغله إلى اليوم