

مغرب التّي جي في والمغرب المنسي رحلة إلى درعة



محمد العمري

[نشر بجريدة الحياة الجديدة. المغرب]

بقيتُ طوالَ الأسبوع الذي قضيتُهُ بورزازات هذه السنة (نونبر 2010) متوزعا بين الرغبة الكبيرة في التوغل نحو الجنوب (أكدر زاكورة تمكروت تاكنيت المحاميد) وبين الخوف من المغامرة في تلك المسالك الضيقة الخطرة. خوف ركبني نتيجة معاناة حقيقية عشتها هناك في نفس الموعد من السنة الماضية. لم أكد أتوغل في الطريق الرابطة بين زاكورة ومحاميد الغزلان (أواخر شهر أكتوبر 2009) حتى وجدتُ نفسي أرددُ شعارًا أمّلته تلك اللحظة: عجبي عجبي! من مغرب (تي جي في)!

طريق وطني يمتد لحوالي مائة كيلومتر، ضيق؛ لا يتسع لأكثر من عربة واحدة، حواشيه متلاشية مليئة بالأحجار. والحال أن هذا الطريق يزدحم بالقوافل السياحية، من حافلات وعربات الدفع الرباعي والمقطورات المختلفة، كما يزدحم بالشاحنات المختلفة الأحجام العاملة على تموين المنطقة ونقل منتجاتها (التمور هذه الأيام)، وتملؤه سيارات الأجرة التي تُعتبر الوسيلة المُتلى للنقل بين مدن المنطقة وقراها. أما حافلات نقل المسافرين فتصنع المعجزات حقا وهي تقترح ذلك الطريق ليلا. والحال في أعلى درعة لا يختلف عنه في أسفله فقد صادفتُ منذ يومين سائق حافلة سياحية، في أعلى نهر درعة، عند مضاييق دادس، فسألته كيف

سيتمكن من قلب اتجاه الحافلة في ذلك الطريق الضيق فأجابني: محنة وأية محنة!!

وهكذا وجدتني أتساءل: هل هذا هو المغرب الذي يحق له أن يُفكر مجرد التفكير في قطارات السرعة القصوى تي جي في؟ حتى ولو كانت لها مردودية مادية، وهذا أمر مشكوك فيه، بل ميؤوس منه في نظر الكثيرين.

إن المغرب أحوج اليوم، إقتصاديا وسياسيا، سياسيا واقتصاديا (قدّم أيّهما شئت) إلى "طريق وَحْدَةٍ" جديد يربط مرة أخرى جنوبه بشماله. ولمن لم يبلغه الخبر بعد نقول: إن جنوب المغرب يمتد اليوم من قمم جبال الأطلس إلى الحدود الموريطانية، وشماله يشمل كل ما يوجد شمال تلك إلى طنجة. إن الطريق السيار والسكة الحديدية المزدوجة القابلة للتحسين كافية اليوم لتقديم الخدمة المطلوبة بين طنجة ومراكش، وما يفيض على ذلك يمكن تغطيته بالطيران الداخلي الذي يجب أن يقصّر المسافة بين طنجة والداخلة، وليس بينها وبين مراكش فقط، بأثمان مناسبة. ولمن لا يعلم فتذكّر السفر بقطارات (تي جي في) في فرنسا، التي نفتدي بها بدون ترؤ، توازي، بل تفوق أحيانا ، تذكرة الطائرة.

كان الحديث منذ سنوات عن طريق يحمل كل معاني "طريق الوحدة" الذي ربط وسط المغرب بشماله بعد الاستقلال، "طريق وحدة" جديد يبدأ بشق نفق تحت تيزي نتيشكا ليمتد منه خطان حديديان، وطريق مزدوج. يمتدان نحو ورزازات وزاكورة عبر وادي درعة، ونحو تارودانت وأكادير وصولا، من أيّهما، إلى العيون والداخلة.

لم يكن موضوع النفق غائبا لا في مرحلة الحماية ولا في عهد الاستقلال، بل عُيِبَ أخيراً نتيجة سياسة لها أهداف غير مفهومة، تبدو في أحسن الأحوال تقاوية صرفة. فعلى شبكة الأنترنت نقرأ هذه المتابعة الصحفية التي نشرتها جريدة "المراكشية":

"انطلقت يوم السبت الماضي 23 يونيو 2007 بقصر المؤتمرات بورزازات، ندوة دولية حول موضوع النفق الرابط بين مراكش وورزازات، عبر تيشكا. بمشاركة فاعلين في المجال السياسي والاقتصادي

والاجتماعي والمدني. وصبت المواضيع التي تتم مناقشتها خلال هذا اللقاء، حول الوسائل الضرورية لبلورة المشروع وتفعيله .
وحسب مصادر رسمية فإن بداية الاهتمام بالمشروع انطلقت منذ سنة 1974 حيث تم إنجاز دراسة تقنية ومالية في 1996 بورزازات بمبادرة من وزارة التجهيز.
وتقدر الكلفة المالية للمشروع، ب170 مليار.

وأذكر أن هذه القضية طُرحت في البرلمان منذ سنوات وتذّرت الحكومة بالضائقة المالية. وسمعتُ ممثلَ الحكومة وقتها يقول بأن المشكل يكمن في التمويل فقط. وها نحن نرى الحكومة اليوم تجد التمويل الغليظ لمشاريع لا يراها المتتبعون من الأسبقيات، بل يشككون في جدواها على المدى القصير والمتوسط، وهي ليست من البنيات التي ترتبطُ بمخطط لا يتم إلا بإنجازها، مثل تهْيئِ المجال وتصميم المدن. وقد يصدق عليها المثل: "أش خاصك ألعريان؟"

إن المشكل في المغرب هو مشكل سياسةٍ واختيارات . والاستجابة لضغوط . قبلَ أن يكون مشكل إمكانيات. ففي الأسابيع الأخيرة سمعنا والي بنك المغرب يحذر الحكومة من الاستجابة لمطالب النقابات بالزيادة في الحد الأدنى للأجور الذي تطالب به حفظا للقيمة عيش المقهورين من العمال الذين لا يجدون ما ينفقون، وذلك حفاظا على التوازنات المالية خوفا من انطلاق التضخم. وبعدها بقليل سمعنا عن "زيادة الشحم في ظهر المعلوف، حسي مسي"، كما يقول المغاربة، زيادة الملايين في أجور وتعويضات الموظفين السامين والسفراء ومن إليهم من أصحاب الأيادي الطويلة. ووقع قبل ذلك ما هو أفضحُ، والنهب مستمر.

أما بخصوص سكان درعة، خاصة، فالأجدرُ بالدولة أن تتقي فيهم الله، وتعيد إليهم الاعتبار. فمنذ أن اندلعت قضية الصحراء أصبحوا جَيِّبا منسيا خارجَ الاهتمام. الشيء والوحيد الذي كسبوه، من ذلك الحين، هو الافتخار بأنهم ساروا في مقدمة المسيرة الخضراء، لا يبالون بألسنة السوء. ولم يظهر الاهتمام بالمنطقة إلا في مناسبتين صِفهما بما شئت: المناسبة الأولى حين جُعلت المنطقة سجنا للسياسيين، في أكرز وقلعة مكونة وتمداغت ودار آيت الشعير بهسكورة، وأماكن أخرى، والمرة الثانية

حين تعرضوا لعسف السلطة المحلية والدرك بمناسبة جمع المال لبناء مسجد الحسن الثاني، حيث سمعتُ مرة في التلفزة المغربية أن هذا الإقليم الفقير مرتبٌ في الرتبة الثانية وطنيا من حيث قيمة المساهمة، متقدما على الرباط ومراكش وفاس. وحين استفسرتُ عن السبب علمتُ أن الناس باعوا أمتعتهم وأفرشتهم الزهيدة تلافيا لبطش الباطشين. إن الناس لا يحتجون . في هذا الإقليم . لأن تجربتهم القديمة رسّخت في أذهانهم أن الدولة غير مُلزِمة إزاءهم بأي شيء، ويكفي أن تكف أذاها عنهم ليعتبروا ذلك خيرا ونعمة.

فهمتُ من جواب للسيد وزير النقل، في البرلمان يوم 21 دجنبر 2010، متعلق بالطريق بين مراكش والداخلة، أن ملف نفق تيشكا وما يتصل به قد طوي نهائيا.

خاتمة

صادفت رحلتي الأخيرة انطلاقَ العمل بمدونة السير الجديدة، فقررتُ أن أطبق ثلاثة بنود منها في المائتي كيلومتر الفاصلة بين مراكش وورزازات: الالتزام بالسرعة المحددة، وعدم وضع العجلة على الخط المتصل، وعدم التجاوز المعيب (في المنعرجات، وفوق القناطر). تطلبت الرحلة، بهذه المواصفات، ست ساعات ونصف، ضمنها ثلاثُ استراحات مدة كل منها 15 عشرة دقيقة. كانت رحلةً منهكة. وعند العودة سلمت المقود لعزرائيل فانخفض الوقت إلى النصف. أتحدى السيد وزير التجهيز أن يطبق القانون في تيشكا وما حولها. ألم يحن الوقت بعدُ للاستفادة من إمكانيات التصوير والمسح و"القنطرة" الحديثة لترقيع ما يمكن ترقيعه من هذا الطريق بعد مضي قرن من الزمن على تصميمه.