

محضر الجلسة رقم 684

التاريخ: الثلاثاء 19 محرم 1431 (5 يناير 2010)

الرئاسة: المستشار السيد محمد الشيخ بيد الله، رئيس المجلس.

التوقيت: ساعة وسبع وأربعون دقيقة، ابتداء من الساعة السادسة والدقيقة الرابعة والعشرين بعد الزوال.

جدول الأعمال: الدراسة والتصويت على النصين التشريعيين التاليين:

- مشروع قانون رقم 52.05 يتعلق بمدونة السير على الطرق؛

- مشروع قانون رقم 07.08 يقضي بتحويل بريد المغرب إلى شركة مساهمة.

المستشار السيد محمد الشيخ بيد الله رئيس الجلسة:

بسم الله الرحمن الرحيم.

السيدات المستشارات المحترمات،

السادة المستشارون،

وصلتنا رسالة من السيد الوزير المكلف بالعلاقات مع البرلمان حول

تأجيل دراسة المشروع رقم 07.08، وأعطي الكلمة للسيد الأمين

لقراءة هذه الرسالة.

المستشار السيد عبد اللطيف أبدو:

شكرا السيد الرئيس.

وصلتنا رسالة من السيد الوزير المكلف بالعلاقات مع البرلمان حول

موضوع مشروع قانون رقم 07.08 يقضي بتحويل بريد المغرب إلى

شركة مساهمة.

سلام تام بوجود مولانا الإمام.

نظرا لظرف طارئ حال دون استمراره في متابعة الجلسة العامة

لمجلس المستشارين، فإنني أتقدم إليكم بطلب السيد وزير الصناعة

والتجارة والتكنولوجيات الحديثة بتأجيل الدراسة والتصويت على

مشروع قانون رقم 07.08 القاضي بتحويل بريد المغرب إلى شركة

مساهمة إلى جلسة أخرى قادمة.

وشكرا السيد الرئيس.

السيد الرئيس:

بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على رسول الله.

نقطة نظام السيد المستشار المحترم التويزي.

المستشار السيد أحمد التويزي:

اسمح لي، السيد الرئيس، غير إرجاء البت في مشروع له أهمية

كبيرة جدا، هذا مشروع قانون، هذا إنتاج ديال مجلس المستشارين،

إذن البت والإرجاء فيه هذا تعطيل لإنتاج مجلس المستشارين فيما

يخص الهدف الأساسي ديالو اللي هو التشريع، وبالتالي نحن نحتاج على

هاذ المسألة هادي، ماشي معقول، لأن هذا بحال إلى كيدير لنا

بالدرجة العصى في الرويضة فيما يخص الإنتاج ديالنا، إذن بغيت

نحتاج، ونسجل هاذ الشيء، السيد الرئيس، وشكرا.

السيد الرئيس:

شكرا، من حق الحكومة -طبعاً- أن تؤجل أو ترجئ دراسة

المشروع إلى وقت لاحق.

بسم الله الرحمن الرحيم.

السيد الوزير،

السادة المستشارون،

يخصص المجلس هذه الجلسة للدراسة والتصويت على النص

التشريعي التالي:

مشروع قانون رقم 52.05 يتعلق بمدونة السير على الطرق ،

والمحال على مجلسنا من مجلس النواب.

ونستهل هذه الجلسة بالاستماع إلى السيد الوزير المحترم عن

الحكومة، فلكم الكلمة.

السيد كريم غلاب وزير التجهيز والنقل:

بسم الله الرحمن الرحيم.

السيد الرئيس المحترم،

حضرات السيدات والسادة المستشارين المحترمين،

يسعدني أن أتقدم أمام مجلسكم الموقر بكلمة تقديمية حول مشروع

القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق كما صادق

عليه مجلس النواب وتم تعديله من طرف لجنة المالية والتجهيزات

والتخطيط والتنمية الجهوية لمجلسكم.

قبل التطرق إلى مضامين المشروع، اسمحوا لي أن أتوقف عند بعض

المحطات الهامة المرتبطة بالموضوع لأضع السيدات والسادة المستشارين

والرأي العام الوطني في الصورة، هكذا أود أولاً أن أذكر بأن إدراج هذا المشروع في مسلسل المصادقة في بداية سنة 2007، قد تم في إطار تنفيذ الإستراتيجية الوطنية المندمجة الاستعمالية للسلامة الطرقية، التي تمتد على مدى 10 سنوات، والتي صادقت عليها الحكومة في سنة 2004.

ويندرج مشروع القانون المعروض عليكم في إطار المحور الثاني من الإستراتيجية، والمتعلقة بالتشريع وإصلاح الترسنة القانونية، التي تعود إلى عهد الاستعمار، بحيث نشتغل إلى اليوم وفقاً لظهير 1953، الذي لم تطرأ عليه طوال 56 سنة إلا بعض التعديلات الطفيفة، والذي أصبح متجاوزاً اليوم باعتبار الكثافة السكانية المتزايدة، ونمو الحاضرة، وتطور حركة السير، وعصرنة الشبكات والعربات، وكذا وسائل المراقبة.

وقد تم إعداد هذا المشروع بناء على كل هذه العوامل، بالإضافة إلى الوضعية المقلقة التي باتت تعيشها طرقاتنا من جراء الحوادث، والحجم المهول الذي تخلفه من خسائر في الأرواح والممتلكات، وكتكلفة اقتصادية واجتماعية تعرقل النمو الاقتصادي والبشري لبلادنا.

ولابد أن أشير هنا إلى المراحل التي مر بها هذا المشروع في إطار مسطرة المصادقة النهائية، بعد أن صودق عليه من طرف مجلس الحكومة، ثم المجلس الوزاري، ثم جاء إلى قبة البرلمان في بداية سنة 2007، وتمت المصادقة عليه من طرف مجلس النواب في يناير 2009، حيث أحيل على مجلس المستشارين، الذي انطلق في مناقشته قبل أن يقرر التريث إلى حين إجراء مسلسل جديد من الحوار مع النقابات والمهنيين في أبريل 2009.

وللتذكير، قامت الحكومة بعدة جولات ومسلسلات من الحوار إبان تقديمها لهذا المشروع، الذي أثار موجة من الاحتجاجات القطاعية والتخوفات لدى المهنيين والرأي العام إثر عدم الدراية الكافية بفحوى هذا القانون.

فبالإضافة مع مسلسل مناقشة المشروع مع المؤسسة البرلمانية، أجرت الحكومة حواراً واسعاً وموسعاً مع جميع النقابات والمنظمات والهيئات المهنية، تزيد من 60 هيئة، التي أبدت رغبتها في المشاركة في هذا الحوار، الذي امتد خلال أسابيع وشهور في سنة 2007، موازاً

مع تقديم المشروع أمام مجلس النواب، وفي سنة 2009 موازاً مع مناقشة المشروع على مستوى مجلس المستشارين.

ولابد أن أنوه في هذا السياق بالروح الوطنية العالية التي أبانت عنها مختلف النقابات والمنظمات المهنية أثناء جولات الحوار مع الحكومة، وكذا بأهمية الملاحظات والمقترحات التي تقدمت بها، وكان من شأنها إغناء المناقشة وإثراء المشروع في صيغته المقدمة إليكم اليوم للمصادقة.

كما أود أن أنوه بالسيدات والسادة المستشارين أعضاء لجنة المالية والتجهيزات والتخطيط والتنمية الجهوية على روح المسؤولية والجدية والمصادقية التي تحلوا بها، وهم يناقشون هذا المشروع، حيث لم يراع داخل اللجنة الاختلاف السياسي بقدر ما روعي الصالح العام.

كما أهنيكم على الذكاء ونجاعة المنهجية التي تتبعوها لمخلق لجنة فرعية عهد إليها دراسة نتائج الحوار مع المهنيين واقتراح ومناقشة وصياغة تعديلات توافقية، تم التصويت عليها داخل اللجنة الدائمة بشبه الإجماع.

حضرات السادة والسيدات المستشارين، تعتبر آفة حوادث السير إحدى أصعب الإشكاليات التي تواجهها بلادنا والمجتمع المغربي برمته، حيث تخلف سنوياً أكثر من 4000 قتيل و100 ألف جريح، دون الحديث عن المآسي الاجتماعية التي تنتج عنها.

أما عن حجم التكلفة الاقتصادية والاجتماعية التي تتكبدها الدولة والمجتمع جراء هذه الحوادث، فتقدر بأزيد من 11 مليار درهم، أي ما يعادل 2% من الناتج الداخلي الخام، هذه الأرقام بات الكل يعرفها، ولكن القليل فقط يدركون أهميتها، ومدى خطورتها بالنسبة لبلادنا.

فيكفي أن نعلم أنها توازي - أي 11 مليار درهم - مثلاً تكلفة إنجاز الطريق السيارة ما بين طنجة إلى مراكش، إذا لم نحتسب الربط ما بين الرباط والدار البيضاء، أو توازي حجم التمويل المرصود لإنجاز البرنامج الوطني الثاني للطرق القروية، على مدى يناهز سبع سنوات

لفك العزلة عن أزيد من 3,5 مليون مواطن قاطن بالوسط القروي، أو توازي كذلك الاستثمار اللازم لإنشاء أزيد من 20 معمل صناعي، يشغل كل واحد منها ما يفوق 500 عامل، تلكم هي أمثلة لتوضيح ما هي 11 مليار درهم من الضياع السنوي في الناتج الداخلي الخام.

عربة، في حين لا يتعدى هذا العدد 1155 في الجزائر، 1243 في تونس، 725 في تركيا، 159 في إسبانيا، 134 في البرتغال، أعيد الرقم بالنسبة للمغرب 1680.

هذه النتائج السلبية المسجلة رغم تفعيل جل المحاور الإستراتيجية، وتخصيص ميزانيات هامة لإصلاح البنية التحتية، ومعالجة النقط السوداء، وتحسيس مستعملي الطريق، تعود بالأساس ومن خلال الدراسات العلمية والمقارنة إلى غياب إطار قانوني عصري، يضمن للإجراءات المتخذة في مجال السلامة الطرقية النجاعة والمصدقية، وهو ما يبين أهمية الحدث الذي نعيشه اليوم.

نحن واعون كل الوعي بأن هذا القانون لن يكون بمثابة العصا السحرية، التي ستوقف النزيف على الطرقات، لكننا أيضا متأكدون وواقفون بأن تفعيل الناجح والشفاف لكل مقتضياته سيشكل العامل الحفاز، الذي من شأنه أن يحث ويحمل مستعملي الطريق على تغيير تعاملهم مع وعلى الطريق، باحترام ضوابط السير على الطرقات والحد من السلوكيات والتصرفات، التي تؤدي إلى الحوادث.

حضرات السيدات والسادة المستشارين،
لقد مر مشروع مدونة السير بعدة محطات أساسية منذ إيداعه بالبرلمان في بداية سنة 2007، وسوف أذكر بأهم هذه المحطات، وكذا بمسلسل الحوار الواسع الذي باشرته الحكومة مع مختلف الهيئات النقابية والمهنية.

ومن المفيد أن أشير في البداية، إلى أن المشروع أحيل على مجلس المستشارين بعد أن أدخل عليه مجلس النواب 332 تعديلا، همت 287 مادة من المشروع الأصلي، كما تجب الإشارة إلى أن هذه التعديلات بنيت على أساس نتائج الحوار الذي أجرته الحكومة آنذاك مع ما يفوق 60 هيئة ونقابة مهنية عاملة في هذا القطاع.

وبعد ذلك، باشرت لجنة المالية والتجهيزات والتخطيط والتنمية الجهوية بمجلس المستشارين المناقشة العامة للمشروع، إبتداء من 9 فبراير 2009، وأتمتها في 6 مارس 2009، حيث شرع في دراسة ومناقشة النص مادة مادة، والتي تقرر وقفها بالاتفاق بين الحكومة والمجلس إثر احتجاجات أبريل 2009، إلى حين إجراء حوار جديد مع المهنيين.

فعلا، وعلى إثر ذلك ترأس السيد الوزير الأول يومي 13 و 15 أبريل 2009 اجتماعين مع المركزيات النقابية والمهنية العاملة بقطاع

أمام هذه الوضعية المقلقة، وضعت الحكومة إستراتيجية استعجالية مبنية على مبدأ الأولوية الوطنية القصوى للسلامة الطرقية، باتجاه عملي يرمي إلى تثبيت أعداد الضحايا كمرحلة أولى، ثم تحقيق تخفيض ملموس ومستمر على المدى القريب، وفق العمل على 7 محاور أولية منبثقة عن التحليل المنهجي والعلمي للمسؤوليات والعوامل المؤدية إلى حوادث السير، وهذا 7 محاور التي التي بنيت عليها الإستراتيجية الوطنية، هي كالتالي:

1- تنسيق وتديبر السلامة الطرقية على أعلى مستوى، من خلال اللجنة الوزارية المشتركة،

2- التشريع، من خلال تجميع الترس انة القانونية، بما فيها مدونة السير؛

3- المراقبة والزجر، من خلال تحديث وسائل المراقبة وعصرنتها؛

4- تكوين السائقين وإصلاح نظام امتحان الحصول على رخصة السياقة؛

5- تحسين البنية التحتية الطرقية داخل وخارج المجالات الحضرية، من خلال معالجة النقط السوداء، وتسريع وثيرة وتوسيع الشبكات الطرقية، وإنجاز الطرق السيارة.

6- تحسين الإسعافات المقدمة لضحايا حوادث السير، سواء من طرف وزارة الصحة أو الوقاية المدنية؛

7- التواصل والتحسيس والتربية في مجال السلامة الطرقية.

تفعيل هذه المحاور مكن من تحقيق الهدف الأولي المنشود من خلال المخطط الثلاثي الأول، والمتمثل في:

تثبيت عدد الضحايا كمرحلة أولى، حيث بقي المعدل السنوي لضحايا حوادث السير من 2004 إلى 2007 أقل من العدد المسجل في سنة 2003، عدد القتلى في 2007 ظل أقل من عدد القتلى الذي كان يسجل في سنة 2003، بالضبط 3028 في 2007، و3878 في سنة 2003، يعني أنه الهدف الأول الذي كان تثبيت الأرقام، يعني قبل الانطلاقة في التخفيض، يعني وصلنا إليه.

لكن هذه النتائج المشجعة تضاءلت بفعل عودة الوثيرة إلى الارتفاع المنتظم، ابتداء من سنة 2007، حيث سجلت سنة

2008: 4162 قتيل، ومن المتوقع أن تكون سنة 2009 ماثلة في هذا الشأن، كما يحتل المغرب مرتبة غير مشرفة مقارنة مع الدول

الماثلة والنامية، بعدد قتلى يتعدى 1680 ضحية عن كل مليون

النقل الطرقي، تقرر خلالهما إحداث لجنتين، لجنة مشتركة لدراسة مقترحات النقابات والمهنيين حول مشروع مدونة السير على الطرق، ولجنة مشتركة للنهوض بالأوضاع الاجتماعية لشغيلة ومهنيي قطاع النقل الطرقي.

وقد باشرت في اللجنة الأولى الحوار مع المركزيات النقابية الخمس الأكثر تمثيلية، وكذلك على الهيئات النقابية والمهنية العاملة في قطاع النقل الطرقي، سواء منها المشاركة أو الممتنعة عن خوض الإضرابات الأخيرة، والتي يفوق عددها 50، والتي تقدمت بمذكرات تتضمن اقتراحاتها وملاحظاتها حول المشروع.

أريد أن أقدم هنا لائحة الهيئات النقابية والمهنية التي أبدت رغبتها للمشاركة في الحوار، والتي شاركت في الحوار، والتي أمينا معها هذا الحوار في نهاية الشهر الماضي: الاتحاد المغربي للشغل، الكنفدرالية الديمقراطية للشغل، الإتحاد الوطني للشغل بالمغرب، الفيدرالية الديمقراطية للشغل، الإتحاد العام للشغالين، المنظمة الديمقراطية للشغل،

الجامعة الوطنية الديمقراطية لسائقي الوزن الثقيل، النقابة الوطنية لأرباب شاحنات النقل الحضري للبضائع وأرباب الرافعات للموانئ المغربية، لجنة التنسيق الوطنية للنقل، التي تضم 19 هيئة وجمعيات مهنية، إتحاد الجامعات المهنية، الجامعة الوطنية للنقل الطرقي للمسافرين بالمغرب، الجامعة المغربية للنقل العمومي الطرقي للأشخاص، الفيدرالية

العامة للنقل عبر الطرق والموانئ بالمغرب، الجمعية الوطنية للنقل الحديث، الجامعة الوطنية الديمقراطية لأرباب الشاحنات لنقل البضائع بالموانئ المغربية، جامعة النقل التابعة للكونفدرالية العامة لمقاومات المغرب، الجامعة الوطنية للنقل الطرقي، اتحاد النقابات الديمقراطية، اتحاد النقابات الشعبية، الجامعة الوطنية لأرباب سيارات تعليم السياقة وقانون السير، الجامعة المهنية الوطنية الحرة لأرباب سيارات التعليم

بالمغرب، ومجموعة من النقابات الأخرى التي تضم 20 نقابة، التي سميت بالهيئات النقابية والجمعية لقطاع النقل الطرقي، والتي تضم المنظمة المغربية للشغالين المتحدين، والفيدرالية الوطنية لسيارات الأجرة والنقل، المجلس النقابي المشترك لشغيلة النقل الطرقي للمسافرين، نقابات وأرباب وسائقي الطاكسيات لولاية الدار البيضاء، جمعية

الأمال للتنمية الاجتماعية لأرباب وسائقي سيارات الأجرة، الجمعية المغربية لملاك رخص سيارات الأجرة، النقابة الحرة للإتحاد الوطني لسائقي سيارات الأجرة، جمعية الوحدة المهنية لأرباب وسائقي

سيارات الأجرة، الجامعة الوطنية لسيارات الأجرة والنقل، جمعية النصر لتضامن ملاكي ومكتري وسائقي سيارات الأجرة، جمعية الكتبية للحرفيين وأرباب وسائقي الطاكسي، إلخ...

أصررت على تقديم هذه اللائحة، لتبيان للسادة المستشارين والرأي العام المجهود الذي تم من طرف هذه الهيئات النقابية والمهنية، ومن طرف طبعاً الحكومة في إجراء هذا الحوار، وطبعاً من طرف لجنة المالية التابعة لمجلس المستشارين، للوقوف على اقتراحات ونتائج هذا الحوار المستفيض.

وقد تميز الحوار مع مختلف المهنيين، والذي نظم في جولتين بالجدية والمسؤولية ورغبة الجميع في إخراج مشروع مدونة السير إلى حيز الوجود، وفي صيغة متوازنة ترضي الجميع، فأريد هنا أن أذكر بأن كل نتائج الحوار، التي وصلنا إليها، قد قدمت إلى لجنة المالية، وترجمت إلى تعديلات أدخلت في هذا النص.

حضرات السيدات والسادة،

لقد تم بناء مشروع مدونة السير على 4 محاور أساسية:

المحور الأول، هو المحافظة على أرواح مستعملي الطريق وعلى سلامتهم الجسدية وممتلكاتهم.

المحور الثاني، هو حماية حقوق مستعملي الطريق بسن ضوابط شفافة للعلاقة ما بين أجهزة المراقبة والسائق.

المحور الثالث، تأهيل القطاعات والنهوض بالمهنة المرتبطة بالسلامة الطرقيّة.

المحور الرابع، وضع نص بمقتضيات قانونية موضوعية قابلة للتنفيذ، وهذا بالاستباق لكل الإجراءات التي كان من الممكن القيام بها للتأكد من دخول حيز التنفيذ الفعلي للقانون عند صدور النص القانوني السالف الذكر.

أريد، حضرات السيدات والسادة المستشارين المحترمين، أن أقدم في بعض الدقائق المستجديات المرتبطة بهذا القانون:

- ففيمّا يخص السائق:

✓ هناك ميلاد مفهوم السائق المهني، الذي - وللأسف - رغم مشقة ظروف عمله، لا يتمتع اليوم بأدى الحقوق الاجتماعية في غياب اعتراف قانوني بوضعيته المهنية؛

✓ اعتماد مبدأ السائق المهني من خلال التكوين الأولي والتكوين المستمر، لأن القانون سيفرق ما بين السائق العادي، الذي له

السيد الرئيس:

الكلمة الآن للسيد مقرر لجنة المالية والتجهيزات والتخطيط والتنمية الجهوية، إذن وزع.
أمر الآن إلى التدخلات في إطار خمس عشر دقيقة للأغلبية ثم المعارضة، الكلمة الآن لأحد المستشارين المحترمين ديال للأغلبية...
تفضل السيد الراضي... ورقة القيادة التي أمامي فيها تدخل للأغلبية، تدخل المعارضة، تدخل للفريق الفدرالي، ثم المجموعات، ولكن يمكنكم أن تقتسموا الوقت إذا أردتم.

المستشار السيد إدريس الراضي:

مكابنش اقتسام الوقت، السيد الرئيس، باغين نتدخلو، علاش؟ لأن المرة الفاتية كنا اتفقنا مع الإخوان، مع رئيس الفريق السيد بن شماش، راه ما حاضرش معنا، كان تدخل هو في المداخله ديال المجلس الاقتصادي والاجتماعي، على أساس احنا اليوم غادي نتدخلو في مدونة السير.

السيد الرئيس:

إذن الكلمة الآن للسيد المستشار المحترم الذي يمثل الأغلبية، إذن نبدأ بالمعارضة، تفضل السي الراضي، شكرا.

المستشار السيد إدريس الراضي:

شكرا السيد الرئيس.

بسم الله الرحمن الرحيم.

السيد الرئيس المحترم،

السادة الوزراء المحترمون،

السيدات والسادة المستشارون،

إن مناقشة مشروع القانون المتعلق بمدونة السير على الطرق

تكتسي صبغة خاصة، نظرا لأنها محاطة بانتظارات فئات عريضة من

الشعب المغربي، سائقون عاديون، سائقون مهنيون، نقابات، جمعيات

ومنظمات مهنية، فاعلون سياسيون، منتخبون وناشطون في مجال

السياسة بمختلف مشاربهم، وبتنوع انتظاراتهم وتطلعاتهم.

السيد الرئيس،

إن الضجة التي أثارها هذا المشروع، لا تكاد تواتيها من حيث

الجدل والمناظرة والمناظرة أية ضجة سابقة، تعلقت بمناقشة قوانين مثل

مدونة الأسرة، مدونة الشغل، وغيرها من القوانين ذات الحمولة

الاجتماعية والاقتصادية الثقيلة.

رخصة من الوزن الثقيل، والسائق المهني الذي له الحق للقيام بسيارة
حافلات للنقل العمومي وشاحنات للنقل بإرساء قواعد التكوين
الأولي والتكوين المستمر كل 5 سنوات؛

✓ فتح مجال تعليم السياقة للاستثمار وفق دفتر تحملات،

وتأهيل المؤسسات الحالية، والانتهاه من العمل بمنطق الربح والرخصة
في هذا القطاع؛

✓ إعادة النظر في شروط الحصول على رخصة السياقة؛

✓ إحداث نظام رخصة السياقة بالنقط، من خلال جعله نظاما

بيداغوجيا وتحفيزيا، فيما يتعلق بتدبير النقط أو استرجاعها؛

✓ تجريم السياقة تحت تأثير المشروبات الكحولية والمخدرات؛

- فيما يخص المركبة:

✓ تنظيم وتقنين الفحص التقني للعربات ومسطرة المصادقة؛

✓ تحديد الحالات والمسطرة المتبعة لتوقيف العربات وإيداعها في

المحجز، القوانين السابقة لم يكن لديها إجراءات مضبوطة للحالات التي

يمكن للإدارة أو تبيح للإدارة من وضع العربات في المحجز، في حين أن

هذا القانون جاء بتوضيح كل الحالات التي تسمح للشرطة أو الأمن

أو للدرك أن يرافق العربات إلى المحجز، هذا بغية التقليل من القدرة

التقديرية لدى الإدارة.

- فيما يخص العقوبات وردع المخالفين:

✓ توزيع المسؤولية بصفة عادلة على السائق.

السيد الرئيس:

تعاملت معكم بأريحية كبيرة في الوقت... في أقل من دقيقة، ولكن

—طبعاً— يمكن أن يدرج التدخل برمته في... شكرا.

السيد وزير التجهيز والنقل:

إذن أريد هنا أن أشير للسادة المستشارين على أنه هناك

مستجدات التي جاءت لتقنين القانون ولتقنين القطاع، ولجعل هذا

القطاع تكون له أنظمة جديدة لحماية الأرواح، وللنهوض بالقطاع.

وأريد أخيرا أن أشكر اللجنة على الطريقة التي نهجتها، والمنهجية

التي مكنتنا من الوصول إلى توافق جد متقدم، وإلى فعالية كبيرة في

الدخول في جميع تفاصيل هذا النص، وروح المسؤولية التي أبانوها،

ستكون لنا دعامة أساسية في تفعيل هذا القانون.

وأستسمح، وشكرا.

إنه مشروع قانون من العيار الثقيل، لأنه ينظم جزء ضخم من أجزاء الحياة العامة، إنها الطريق التي يستعملها كل المواطنين، راحلين، راكبين، أطفال، شيوخ، نساء، ورجال، وحينما نتحدث عن السير والجولان، فإنما الأمر يتعلق بمبدأ مقدس، ألا وهو حرية الأفراد وحقهم في السير والجولان والتنقل، وهو حق دستوري، وهو قبل ذلك حق من الحقوق الطبيعية، والتشريع في هذا المجال يعني وضع الحدود والقيود وتنظيم هذه الحرية لكي لا تتحول إلى تهديد لحق أكبر وأسمى، وهو حق الحياة والصحة والسلامة والأمن.

السيد الرئيس،

إن العناصر المكونة للسير أهمها وهدفها هو الإنسان، وبذلك يعتبر تغيير قاعدة السلوك لدى مستعملي الطريق العامل الأساسي والقاعدي لإصلاح منظومة السير.

وعليه، لقد أضحي من الضروري إعادة النظر في ثقافة المجتمع وقيمه، التي تنعكس لا محالة على كيفية استعمال أفراد الطريق، هذا المنظور يجب أن تتحمل فيه الحكومة مسؤوليتها الكاملة بالعمل على تغيير مناهج التكوين والتربية، وتوجيهها نحو تغيير عادات سيئة كثيرة يقع فيها السائق والراجل، المثقف والجاهل، لأن هذه العادات نابعة من القيم الاجتماعية السلبية، ومنبعها هو سيادة الإحساس لدى مستعملي الطريق بأنهم ليسوا سواسية أمام القانون، ولا يتقاسمون المسؤولية بنفس قدر تقاسمهم نفس الفضاء، هذا الإحساس بانعدام المساواة أمام القانون، وثقافة الرشوة (أي ادهن ودوز) تفتح المجال أمام سلوكيات لا تحرق القانون فقط بل تعدمه.

لأجل ذلك إننا نقول للحكومة، أن التشريع بمفرده لن يحل الإشكالية، بل لا بد أن يكون مقرونا بعملية عامة للتخليق، وتغيير نظرة مستعملي الطريق، وبالتالي إعادة النظر في العلاقات بين المستعملين والمراقبين، وتحسيس المراقبين أنفسهم بأنهم يسهرون على النظام، وليسوا صيادين أو قناصة يخبثون بالرادارات لضبط المخالفات بطريقة مخالفة للقانون، وهذا يعتبر احتيالا على المواطنين (لأن ملي تيتخباو بالرادارات، راهم بحال إلى تيتحايلوا على المواطن، مابغيناش هاذ المسائل هادي تكون) السادة الوزراء المحترمون،

إن العنصر الثاني الذي يأتي بعد الإنسان، هو الطريق نفسها، إذ لا يمكن أن نطمح إلى تحقيق جودة السلوك لدى مستعملي الطريق، دون تحويل جودة الطريق إلى واقع ملموس.

إن مدونة السير، وإن تضمنت أقصى العقوبات الجزرية، لن تحد مما يصطلح عليه بحرب الطرق، مادامت البنية الطرقية الوطنية السيارة وغيرها متدهورة لدرجة تجعل المرور صعب في الكثير من المقاطع، والأمثلة كثيرة ومتعددة، فالمستعملون للطريق يعانون الأمرين مع الوضع المتردي للطرق.

وعليه، فإن جودة الطريق عامل رئيسي لتحقيق السلامة في المرور، والحكومة تتحمل مسؤوليتها الكبرى في توفير البنيات التحتية الطرقية والتجهيزات الأساسية، لأن الطرق ميزة مقارنة، يجب الحرص على جودتها، والحكومة مطالبة بتنفيذ التوصية الصادرة عن لجنة المالية، والتي تنبه الحكومة إلى مصاحبة ومواكبة هذا التشريع بعمل جدي لإصلاح الطرق، وتحسين جودتها التي تعربها الأمطار وتكشف عن عيوبها، ونطالب السلطات المالية بتوفير الأرصدة المالية الضرورية لمواكبة هذه المدونة بإصلاح الطرق.

السيد الوزير،

إن العنصر الثالث، الذي يعتبر أساسيا في عملية السير، هو المركبة بكل مكوناتها التقنية، والحالة الميكانيكية تلعب دورا حيويا في السلامة الطرقية، ولذلك فإن اتخاذ كل الإجراءات المالية والقانونية لتحديث حظيرة السيارات ببلادنا، أصبحت الآن ضرورة ملحة، فالحكومة مطالبة باتخاذ الإجراءات التحفيزية بهدف تشجيع المواطنين على اقتناء السيارات الجديدة، ثم إصلاح نظام المراقبة التقنية، وتنظيم قوات ترويج السيارات القديمة، والمتاجرة في قطع الغيار الجديدة منها والقديمة، لأن كل هذه القطاعات لا تخضع لأي مراقبة، وهي تعيش في فوضى، تتحكم فيها مافيات، من الصعب التكهن بمدى خطورة سلوكياتها.

كما أن الحرف المرتبطة بالإصلاح والصيانة غير منظمة وغير مراقبة، والحكومة لم تؤشر على أي نية لتنظيم هذه القطاعات، كما أن تحرير قطاع نقل المسافرين وإخراجه من منطلق الربح كفيل أيضا بأن يجعل التنافسية قيمة إستراتيجية لهذا القطاع، وبالتالي ستساهم في تجديد حظيرة النقل الحضري والقروي، والتصدي لظواهر سلبية كثيرة لها آثارها على السير في الطريق.

ونحن في المعارضة، لازلنا ننتظر من الحكومة قرارا حريفا بتحرير قطاع نقل المسافرين، وتنظيم هذا القطاع بإخراجه من الربيع والزيونية والمحسوبة.

السيد الوزير،

إننا نعتبر التشريع عنصر رابع، ونؤمن بأنه يأتي تويجا للإصلاحات الضرورية على مستوى التخليق أولا، ثم البنية التحتية ثانيا، ووضعية الخطيرة وجودها ثالثا، كنا ننتظر أن يكون التشريع مواكبا لهذه الإصلاحات الأساسية، لكن الحكومة فضلت قلب المعادلة لتجعل من التشريع بنية تحتية علينا مواكبتها بالإصلاحات البنوية.

كما أننا نعتبر أن التشريع غير قادر بمفرده على الحد من حرب

الطرق، بل هو وسيلة فقط لتنظيم وتوزيع الأدوار وتحديد

المسؤوليات، حتى آثاره النفسية على المستعملين ستكون ضعيفة ما لم تسبقه الإصلاحات الهيكلية المشار إليها سابقا.

السيد الرئيس،

السادة الوزراء المحترمون،

السيدات والسادة المستشارين،

إن غياب الرؤية الإستراتيجية للحكومة في قطاع النقل عموما،

ساهم في خلق جو التوتر الذي أثاره المشروع بين الحكومة والفاعلين

في هذا القطاع، كما أن طغيان هاجس الزجر، وتحميل السائق بمفرده

المسؤولية القانونية، وابتعاد المشروع في البداية عن فلسفة التربية وتكوين

السلوك، وإحفاق التوازن في الحقوق والواجبات بين كل عناصر

السير: حالة الطرق، التشوير، الراجلين، سلوك الأعوان والمراقبين،

جعل هذه المدونة ماثرا للجدل والإضرابات والتوترات، وأصبحت

حديث العادي والبادي، تحولت إلى موضوع للرأي العام.

وذلك ما جعل مهمتنا داخل هذه المؤسسة محفوفة بالكثير من

المصاعب، خصوصا بعد مصادقة مجلس النواب بالأغلبية على المشروع

الأول، وكان علينا أن نكون في المعارضة منصتين جيدين لنبض

الفاعلين المهنيين، وكان علينا أيضا أن نكون مؤمنين بأن التشريع مآله

هو الواقع والتنفيذ العملي، وكان لزاما علينا اتخاذ مواقف صارمة

وحازمة اتجاه الصيغة الأولى، التي صادق عليها مجلس النواب، مما أدى

إلى إجماع كل الفرق السياسية على التريث وفسح مجال أمام الحكومة

لمحاورة النقابات والمهنيين، هذه المواقف مكنت الحكومة من تعميق

الحوار، ومكنت مجلسنا الموقر أيضا من صياغة مقترحات تعديلات،

نعتبرها من إنتاج الجميع، تلکم التعديلات التي عدلت المشروع، وجعلته أكثر مرونة، وقابل للتنفيذ، وبالتالي تحقق الحد الأدنى للإجماع حول هذا المشروع، ومما أنصفنا في المعارضة وأكد أن مواقفنا كانت سديدة وصریحة، لا تبقى لدي الكثير من التساؤلات التي تجعلنا نؤكد على الحكومة التعهد بإصلاح كل الثغرات التي تكشف عنها الممارسة، وتقبل كل التعديلات التي سنقترحها، سيقترحها البرلمان مستقبلا، ونحمل التساؤلات في ما يلي:

1- إشكالية الحمولة التي يجب أن تنظمها الحكومة مستقبلا،

بمراجعة المراسيم التي تحدد كمية الحمولة المسموح بها حسب نوع

العربات، ذلك أن الثقافة التي سادت لدى نقالة السلع، والكميات التي

تحمل الآن على الشاحنات، جعلت تجاوز الحمولة المسموح بها أمرا

اعتياديا، وثارة تفرضا إكراهات تقنية وتجارية، وتطبيق الإجراءات

الزجرية كما هو منصوص عليه في المشروع، سيعرقل الحركة التجارية

والنقل السلعي، ولهذا فإننا نتخوف من الآثار السلبية لتلك الإجراءات

على عملية النقل السلعي، وبالتالي يكون الضحية هو المواطن

والمستهلك الذي يستحمل ارتفاع أسعار في الخضر وجميع السلع.

2- نتخوف أيضا من تباطؤ الحكومة في إنجاز الإصلاحات

الإدارية الضرورية، فنحن اليوم نتابع بشكل يومي الازدحام والتكدس

أمام إدارات التسجيل ومنح رخص السياقة، فهناك بطاقات رمادية

تأخر إنجازها أكثر من سنة، والمشروع يتضمن مقتضيات تلزم حاملي

رخص السياقة والبطاقة الرمادية على تغيير الحامل كل ما تغيرت

المعطيات، وعند كل 10 سنوات، وهو أمر نعتبره مستحيلا وصعبا

أمام إدارة غير مؤهلة، وينقصها الكثير من التخليق.

3- مقتضيات كثيرة في هذا المشروع تدين السائق وتحمله

المسؤولية، وتعطي قوة قانونية للمحاضر التي يجرها الأعوان المكلفون

بالمراقبة، لكنها لا تعطي قوة الضمانات الكافية للسائق قصد الطعن في

هذه المحاضر في حالة تلفيقها، لأن وسائل إثبات المخالفات غير

متطورة بشكل كافي، الذي يجردها على الأخطاء البشرية، أو النزوات

والشبهات، كما أن هذا القانون لا يحمل الإدارة المسؤولية عن

الطريق، المسؤولية القانونية في حالة حدوث حوادث يرجع السبب

فيها لوضعية الطريق، كما أن العيوب والأعطاب الميكانيكية لا يتحمل

مسؤوليتها صناع السيارات والمستوردون والمصلحون والميكانيكيون

وغيرهم، بمعنى أن العنصر الغائب في هذه المدونة هو التوازن في توزيع

المسؤولية وتحديدتها، فالسائق هو المدان الأول والأخير في جميع الحالات.

4- نتخوف أيضا عدم التزام القضاء باتخاذ التقارير الصادرة عن اللجن التقنية الإقليمية حول الحوادث المميتة، لأن هذه التقارير ستساعد على تحديد المسؤوليات والكشف عن الأسباب المباشرة والغير المباشرة للحوادث المميتة، وهذا ما يجعل سلطة القضاء واسعة في اعتبار هذه التقارير أو تطبيق العقوبات الزجرية المنصوص عليها دون أي تدقيق في الأسباب، هذا الغموض سيضر لا محالة بمصلحة السائقين.

5- أما فيما يتعلق بالآثار الجانبية عند تطبيق مقتضيات المدونة، فقد عرفت فرنسا مثلا، عند تطبيقها لنظام خصم النقاط وسحب رخص السياقة، ظواهر سلبية وخطيرة مثل وجود الكثير ممن سحب منهم الرخص يمارسون السياقة بطريقة قانونية، كما أن سحب الرخص أدى إلى فقدان حوالي 64 ألف مواطن مناصب شغل، لأنهم مهنيون في السياقة، ولهذا فإننا نخشى أن تتحول المدونة إلى آلة لفقدان الشغل، وهنا غنقول لكم السيد الوزير المحترم أنه الأغلبية في العروبية كيبيعوا الأرض دياهم باش تيديروا ذاك البيرمي، وهاك البيرمي باش تيوكلوا اوليداهم، وبه باش كيتعمشوا، فنسجل هذه التخوفات ونحن على أمل أن تتعهد الحكومة بمتابعة تنفيذ هذا القانون واستدراك الثغرات التي ستكشف عنها التجربة الميدانية لأننا نشرع للواقع، ولاصالح ولا فاصل إلا الواقع.

كما أننا نعلن التزامنا بالحد الأدنى للإجماع، ونؤكد على أن مطالبنا بالتريث عند مناقشة هذا المشروع لأول مرة بمجلس المستشارين كانت هي عين الصواب، كما أن انخراط السيد الوزير المحترم وباقي مكونات المجلس الأخرى في هذا التوجه كانت هي عين العقل، ولنا جميعا أن نأخذ العبرة من الملاحظات التي أحاطت بهذا المشروع لندرك أن التشريع الجيد هو تشريع يراعي خصوصية المجتمع، ويعتمد آليات واضحة قابلة للتنفيذ، ولا يمكن بلوغ ذلك إلا بالحوار والتواصل عموديا وأفقيا، فالتشريع حركية دائمة من الواقع وبتجاه الواقع ووسيلة لتحسين عيش الإنسان، وليس إدانته ومحاصرته، تخوفاتنا ورغم ذلك نلتزم بإجماع الحد الأدنى، ونصوت لصالح هذا المشروع، لأن المدونة حاحة ضرورية لتنظيم السير.

وقبل أن أحتتم لابد من الإشادة بالمجهود الكبير للسيد الوزير المحترم، وكل السادة الأطر العاملين معه، حيث تحلى السيد الوزير بالصبر وسعة الصدر وإجراء مشاورات ونقاشات مع المهنيين ومعنا، وأتمنى أن يتفهم السيد الوزير كل ما أشرنا إليه، وأن يجعل ضمن أولويات جوابه... غير في الأجوبة ديالك جاوبنا على هاذ الشئ اللي تكلمنا عليه.

شكرا السيد الرئيس.

السيد الرئيس:

شكرا للسيد المستشار المحترم، الكلمة الآن للمستشار المحترم ممثل الأغلبية، الأستاذ الأنصاري تفضل.

المستشار السيد محمد الأنصاري:

بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين. السيد الرئيس،

السيدان الوزيران،

أختي، إخواني المستشارين المحترمين،

اسمحو لي في البداية أن أهنيئ الأستاذ لشكر على الثقة المولوية بمناسبة تعيينه كوزير للعلاقات مع البرلمان، وهذا اعتزاز للدار لأنه هو ابن الدار وعاد إلى الدار.

السيد الرئيس،

السيدان الوزيران،

أخواني، إخواني المستشارين،

سعيد بأن أتدخل اليوم أمام المجلس الموقر باسم فرق الأغلبية،

وذلك في إطار المناقشة والمصادقة على مشروع القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق، وذلك بعد دراسته العميقة والمعمقة والمتأنية من طرف الإخوة والأخوات السادة أعضاء لجنة المالية والتجهيزات والتخطيط والتنمية الجهوية بمجلس المستشارين، والحال عليها منذ الدورة الربيعية من السنة الفارطة بعد المصادقة عليه من طرف مجلس النواب.

وإننا بالمناسبة في فرق الأغلبية نثمن عاليا -بداية- بمجهودات وزارة

التجهيز والنقل في عقد عشرات اللقاءات الماراطونية مع أزيد من 60

هيئة نقابية وجمعية فاعلة في القطاع المهني، معتمدة في ذلك الحوار

والحوار ثم الحوار البناء والمنفتح والتشاور والتوافق مع كافة

الحساسيات النقابية والمهنية، التي تم توثيقها بشكل دقيق، حتى تتحدد

فيها الحقائق والمسؤوليات والمبادئ والأهداف المتوخاة من خلال هذا المشروع الوطني المتعلق بالسير على الطرق، وذلك قبل مواصلة المناقشة داخل اللجنة المختصة بمقاربة جديدة وفعالية في المنهجية.

وبهذه المناسبة، فإنني باسم فرق الأغلبية، أشيد بنتائج الحوار المنبثقة عن مختلف الاجتماعات واللقاءات، وأشير إلى أننا اعتمدنا تلك النتائج والخلاصات كمرجعية في مناقشة ودراسة مختلف بنود مشروع قانون مدونة السير، لتتوصل بدورنا من خلال اللجنة، بعد أيام عديدة من العمل المتواصل في الأيام الأخيرة إلى خلاصات، راعينا فيها وضعية كافة المواطنين، أفرادا وجماعات، وذلك خدمة للمصلحة العليا للوطن، وذلك في إطار منهجية التوافق فيما بين جميع الفرق والحساسيات السياسية لإقرار تعديلات جديدة، لا تخلو من أهمية نظرا لما أعطته من توازن وتحسين للنص.

إننا نتبنى في فرق الأغلبية هذا المشروع الهام، وندعمه كما دعمناه سابقا، وذلك من منطلق أنه يتوخى تحقيق أهداف وغايات نبيلة، لا يمكن للمرء إلا أن يصفق لها، ومن أهمها أذكر:

- 1- المحافظة على أرواح وصحة ممتلكات مستعملي الطريق؛
- 2- تأهيل قطاع السير على الطرق، والنهوض بالمهن المرتبطة بالسلامة الطرقية؛
- 3- حماية حقوق مستعملي الطريق ومحاربة الرشوة؛
- 4- عقلنة العديد من المساطر من أجل جعل القانون ذا قابلية للتنفيذ على أرض الواقع.

إننا إذ نثمن عاليا تبعا لذلك ما جاء به مشروع مدونة السير على الطرق لكونه مشروعا يحمل مستجدات هامة، ويحدث القطيعة مع قانون قديم عمر قرابة نصف قرن، وإن مغاربة العهد الجديد والقرن 21 يتطلعون فعلا في ظل الأوراش الحكومية الكبرى والإصلاحات القوية والجريئة أن ينعموا بورش إصلاح حديد، ويتجلى في قانون السير الذي يساير بصفة خاصة البنيات التحتية الكبرى، التي تعرفها بلادنا كالطرق السيارة والسريعة، وفك العزلة على العالم القروي، تمشيا مع التزايد السكاني والاستخدام المفرط للطرق، الشيء الذي يحتاج إلى هذا الإصلاح ليضبط السير ومرتفقي الطريق، والمهنيين وحماية الأرواح والسلامة الطرقية.

إن هذا المشروع يعمل على سد ومعالجة الثغرات والسيئيات للقانون الحالي للسير، باعتبار أنه أتى بالعديد من المستجدات التي ينبغي التعريف بها وذكرها، وهي:

1- **على مستوى السائق**، الذي يعد قطب الرحي في هذا القانون، فإن المشروع الجديد يضع السائق في صلب اهتماماته، ويضبط سلوكاته حتى تكون أكثر إيجابية على نفسه وعلى الغير، وهذا ما يتطلب ضرورة إقرار ما يلي:

- 1- إضفاء طابع المهنية على مؤسسة تعليم السياقة؛
- 2- إصلاح نظام الامتحان بشكل أنجع وأكثر مصداقية؛
- 3- اعتماد مبدأ السائق المهني من خلال التكوين الأولي والتكوين المستمر؛
- 4- إحداث نظام السياقة بالنقط؛
- 5- تجريم السياقة تحت تأثير المشروبات الكحولية أو المخدرات أو الأدوية.

2- **على مستوى العربية**، في ظل قرابة مليون عربة أو أزيد ببلادنا، فقد أكد المشروع على خضوعها لفحص دقيق، حتى لا تكون خطرا على الصحة والسلامة العامة للمواطنين، وقبلة موقوتة تمشي على الطرقات، وهذا ما عمل المشروع الجديد على الانتباه إليه وتنظيمه، وذلك عن طريق:

- 1- تنظيم وتقنين الفحص التقني، ومسطرة المصادقة؛
- 2- تحديد حالات المسطرة المتبعة لإيداع العربات في الحجز.

3- **أخو الثالث يتعلق بمستوى زجر المخالفات**

من المعلوم، السيد الرئيس، زميلاتي زملائي، السيدان الوزيران، أنه مشروع القانون الجديد لم يأت بعقوبات جديدة سالبة للحرية ولا بتشديدها، وهذا شيء مهم لا بد أن نقف عنده، بل بقي محتفظا على نفس العقوبات بالنسبة للمخالفات الخطيرة، والتي نجدها محددة في القانون الجنائي الحالي، وهكذا فإن مشروع القانون جاء بعدالة في تحمل المسؤولية، وكذلك في تصنيف المخالفات، وتحديد عقوبات كل صنف على حدة، متعاملا بطبيعة الحال بنوع من القساوة مع المتهورين في السياقة، ومع الذين يسترخسون أرواح الأبرياء، وذلك عن طريق الإتيان ببعض المستجدات من أهمها:

- 1- توزيع المسؤولية بصفة عادلة بين السائق وصاحب العربة والأمر بالنقل؛

- 2- وضع نظام تدريجي للعقوبات حسب خطورة المخالفات؛
- 3- تشديد العقوبات الزجرية في المخالفات الخطيرة جدا؛
- 4- اعتماد الأبحاث التقنية والإدارية المتعلقة بحوادث السير الخطيرة، وذلك من طرف الأجهزة المعتمدة والمختصة في ذلك.
- 4- تأهيل وتحسين عملية المراقبة الطرقية

لاشك أن المغاربة المتعاملين مع الطريق يعانون من بعض الصعوبات على مستوى السير في الطرق، وذلك بسبب الغموض الذي كان يلف أعمال المراقبة والصلاحيات المتجاوزة من طرف البعض أثناء مراقبة السير على الطرقات، وبالتالي فإن المشروع الحالي ركز بشكل عام على تحديد الصلاحيات وأعوان المراقبة الطرقية، إذ قطن تلك الصلاحيات، كما وسع من حقوق السائقين في هاذ المجال، ووضع هذه الحقوق على أبعاد حد، بداية من احتكاك السائق بأعوان المراقبة إلى حين التصالح أو إصدار أحكام قضائية في الموضوع. وإننا بهذه المناسبة، ننوه بالمجهود الجبار الذي يقوم به رجال وأعوان المراقبة من أمن وطني ودرك ملكي وأطر وزارة التجهيز والنقل بهذا الصدد، آمليين إبلاءهم ما يستحقونه من عناية من طرف الحكومة، واهتمام بأوضاعهم، ليعول عليهم بشكل أساسي في تنفيذ هاذ المشروع بعد إدخاله إلى حيز التطبيق، وذلك بشكل سلس ومرن، ضمانا لنجاحه، وخاصة أن المشروع الجديد قد حدد عملية المراقبة عن طريق:

- 1- تقنين دقيق لمسطرة المراقبة مع تقليص السلطة التقديرية لفرق المراقبة؛
- 2- إلزامية التشوير المسبق لنقط المراقبة على خلاف ما هو عليه الأمر حاليا من تصيد السائقين في الطرقات؛
- 3- إلزامية حمل الشارات بالنسبة لفرق المراقبة لتمكين السائق من التعرف على رجل الأمن أو رجل الدرك لتقدم شكوى عند الاقتضاء.
- 4- السماح للسائق في حقه في السياقة والتسهيل في كيفية أداء الغرامات؛
- 5- تمكين المخالف من الطعن في المخالفة عند الاقتضاء لدى الجهات المختصة؛
- 6- تمكين أجهزة المراقبة من استعمال التقنيات الحديثة لتثبيت الموضوع للمخالفات، مثل الرادارات الثابتة والمتحركة، المحطات الثابتة لمراقبة حمولة الشاحنات، جهاز قياس نسبة الكحول مثلا.

إننا في فرق الأغلبية سنعمل على المصادقة على هذا المشروع، وذلك نظرا لكونه:

- 1- أتي بمقتضيات جديدة، وخاصة بشأن حماية الأرواح والأبرياء؛
- 2- لكونه يضفي مهنية جديدة في مجال السياقة، وخاصة على مستوى سيارة تعليم السياقة، التي ينبغي إحاطتها بالعديد من الضمانات، حتى ترتقي إلى مستوى تحمل مسؤوليتها؛
- 3- اعتماد مبدأ السائق المهني، وهو مفهوم جديد يقطن لأول مرة في ترسانتنا القانونية، وذلك استنهاضا للتنمية الاقتصادية والاجتماعية؛
- 4- لكون هذا القانون ينظم سلوك السائق بشكل أدق، حيث لم يعد له حق تجاوز الحدود من خلال تتبع نظام التقويم بالنقط أو الزجر بخصم النقط من رخصة السياقة، وهي ثقافة جديدة ترسخ فكرة ضبط سلوك السائق على الطريق ومساءلته عند التهاون أو التهور المقصود أو غير المقصود؛
- 5- لكون هذا القانون جاء في مجال المحاسبة والمساءلة ليزوع ويحدد المسؤوليات بدقة على الفاعلين والمهنيين ومرتفقي الطريق؛
- 6- لكونه كذلك يعيد على مستوى الزجر والعقوبات النظر في تدقيق وتفصيل الجزاءات؛
- 7- لكونه كذلك يتدخل في مجال متابعة العربات والمركبات، التي أصبحت تساهم بنسبة 20% من حوادث السير ببلادنا، وذلك عن طريق إعادة النظر في الفحوص التقنية التي كانت تتسم ببعض التجاوزات.
- 8- لكونه يحدد بدقة مجال المراقبة الطرقية، ضابطا صلاحياتها، وتفاديا لكل ما من شأنه أن يدفع ببعض السائقين إلى الاضطرار إلى دفع رشاوى لحل مشاكلهم ولو كان ذلك على حساب وسلامة أرواح المواطنين.

إن المصادقة على هذا المشروع سيحقق في نظرنا كأغلبية هدفين أساسيين:

- أولهما: تنظيم قطاع السير الطرقي، وتأهيله في إطار الأوراش الحكومية الحالية المتعلقة بتأهيل وتخليق الحياة العامة؛
- ثانيهما: إقرار السلامة الطرقية، بالحفاظ على هذا المهدد البشري المجاني على الطرقات، وخاصة حينما تصدمنا أرقام مهولة من قبيل

11 قتيل يوميا، وأزيد من 4000 قتيل و 100 ألف جريح سنويا، وهو ما يكلف ميزانية الدولة أزيد من 11 مليار درهم.

إننا ونحن نصادق كذلك على هذا المشروع الجديد، لا يفوتنا أن نوه بالأعمال الجبارة التي بذلتها كافة الفرق السياسية، والمركزيات النقابية، بمجلسنا الموقر، والتي قامت بتمحيصها لمختلف بنود هذا المشروع ومضامينه ومصادقتها عليه بروح وطنية عالية، آمليين أن تلتزم الحكومة بالتوصيات التي صادقت عليها لجنة المالية والتجهيز والتخطيط والتنمية الجهوية، وخاصة منها:

1- العمل على اتخاذ مختلف التدابير التحضيرية اللازمة لإدخال هذا القانون حيز التطبيق على مراحل، تبعا لما نص عليه مشروع القانون؛

2- مواصلة وزارة التجهيز والنقل للمجهودات التي تبذلها ميدانيا من أجل إعداد البنيات الأساسية، وخاصة بشأن مسألة التشوير ومعالجة النقط السوداء بمختلف الطرق؛

3- مواصلة الحوار مع المهنيين، وذلك من أجل إيلاء ما يستحق وضعهم الاجتماعي من أهمية بالغة؛

4- تنظيم قطاع النقل السري بالعالم القروي، ومسألة توزيع الرخص بعد الحوار والتشاور مع المؤسسة التشريعية من مجلس النواب ومجلس المستشارين.

إن تأكيدنا التصويت والموافقة على مشروع مدونة السير اليوم كأغلبية برلمانية ليس من أجل السياسة الضيقة أو المصادقة من أجل المصادقة أو التسرع، بل إننا توخينا الحيطة بعد التنصيص عشرة أشهر كاملة تسمح لنا بإعداد مقومات نجاح هذا المشروع الجديد، وهي مدة كافية لنجند أنفسنا جميعا، برلمانا وحكومة بمختلف وزاراتها وإدارتها ومصالحها، وأحزاب سياسية، وهيئات نقابية، وجمعيات مجتمع مدني، وإعلام مقروء ومسموع ومرئي، فرادى وجماعات، لنقوم بالتعبئة اللازمة لإنجاح هذا الإصلاح الجديد.

ولا يفوتني في الأخير أن أسجل بأن صدور هذه المدونة يرجع الفضل فيه إلى إسهام جميع الفاعلين الاقتصاديين والاجتماعيين والسياسيين، وإننا كذلك في إطار مبدأ الاعتراف بالفضل لذويه، فإننا نشيد بما قام به السيد وزير التجهيز والنقل من مجهودات جبارة من أجل تقريب وجهات النظر عن طريق الحوار والتشاور مع كافة الأطراف والفرقاء على امتداد عدة أشهر، وذلك نزولا عند رغبة

اللجنة المختصة بمجلس المستشارين، الشيء الذي ساهم بقدر كبير في الحصول على هذا الإجماع حول هذا المشروع من لدن جميع المكونات السياسية والنقابية.

وختاما، لا بد كذلك أن أتقدم بجزيل الشكرات والتنويه إلى السيد رئيس اللجنة المختصة وكافة أعضائها، وكذلك جميع السيدات والسادة المستشارين الذين ساهموا في إغناء النقاش، ولو لم يكونوا أعضاء بهذه اللجنة، كما كذلك أريد أن أئوه بالعمل الجبار الذي قام به أطر وزارة التجهيز والنقل عند مواكبتهم لدراسة هذا المشروع في اللجنة.

وشكرا وأستسمح إذا أطلت عليكم.

السيد الرئيس:

شكرا للسيد المستشار المحترم، الكلمة الآن للسيد أحد مستشاري الفريق الفيدرالي للوحدة والديمقراطية في حدود 10 دقائق، مع طبعا نفس التعاون بشيء من السخاء.

المستشار السيد محمد دعيعة:

السيد الرئيس،

السيدان الوزيران،

السيدات والسادة المستشارين،

أتناول الكلمة باسم الفريق الفيدرالي للوحدة والديمقراطية لمناقشة مشروع قانون رقم 52.05 بمثابة مدونة السير على الطرق، وذلك نظرا لارتباط هذا القانون بمجموعة من المجالات الاقتصادية

والاجتماعية والمهنية والثقافية، ولما يشكله أيضا قطاع النقل كرافد من روافد اقتصاد الربيع ببلادنا، وما يعرفه هذا القطاع من فوضى وتعدد

المتدخلين، وأخذنا بعين الاعتبار ما تسعى إليه مدونة السير على الطرق من أهداف، سواء تعلق الأمر بالمحافظة على أرواح وصحة وممتلكات

مستعملي الطريق أو حماية حقوق مستعملي الطريق أو محاربة الرشوة، وفي حالة العود الناتجة عن الشعور باللاعقاب، أو تأهيل القطاعات

والنهوض بالمهنة المرتبطة بالسلامة الطرقية، بالإضافة إلى المبادئ الأساسية لمشروع المدونة، والتي تتجلى في:

- حماية السائق ومختلف مستعملي الطريق؛

- تحديد مسؤولية مختلف المتدخلين في السير على الطريق

العمومية؛

- ملاءمة القانون مع المستجدات والآليات التكنولوجية؛

الذي تبلغ فيه هذه النسبة مثلاً في تونس 1243، تركيا 725، اليونان 285، اسبانيا 159، البرتغال 134,1، إيطاليا 134. وتعتبر هذه النسبة حد مرتفعة، إذا علمنا أن البحث الميداني الذي قامت به المندوبية السامية للتخطيط حول نفقة الأسر، أبان عن ضعف نسبة امتلاك الأسر المغربية لوسائل النقل، وفي هذا الإطار لا تتعدى نسبة امتلاك المغاربة لسيارة 9% مع التفاوت بين الوسط الحضري 13% والوسط القروي 4%، حيث يبقى النقل العمومي أهم وسيلة، يحتل 95% من تنقلات المسافرين و 80% من تنقلات البضائع عبر النقل الطرقي، كما أن الخسائر الاقتصادية تقدر ب 2% من الناتج الداخلي الخام، ما يفوق 11 مليار درهم سنوياً؛

5- التزام الوزارة الوصية بتفعيل مجموعة من القرارات المتخذة داخل لجنة المالية والتجهيز والتخطيط والتنمية الجهوية. بمجلس المستشارين، وأخص بالذكر تنظيم يوم دراسي خلال شهر مارس 2010 حول النقل السري والمشاكل التي يعرفها العالم القروي، والتسريع بوثيرة البرنامج الوطني لفك العزلة على العالم القروي، وذلك ببلوغ ما يفوق 80% من الساكنة القروية، وإنجاز ما يفوق 15500 كلم في أفق 2012.

6- عقد لقاء تواصلي وتحسيسي. بمجلس المستشارين بحضور مختلف المتدخلين والفاعلين بقطاع النقل، من درك ملكي، ورجال الأمن، والقضاء، وأعاون وزارة النقل، والجمعيات والمركزيات النقابية، واقترحنا أن يكون هذا اللقاء في غضون شهر فبراير، من أجل ضمان التطبيق السليم لمقتضيات مدونة السير، وانخراط الجميع في عملية تحديث وعصرنة وعقلنة السير على الطريق العمومي، ونشر ثقافة التربية على السلامة الطرقية؛

7- تأجيل دخول مقتضيات مدونة السير حيز التنفيذ إلى فاتح أكتوبر 2010، وذلك من أجل القيام بحملة تواصلية وتحسيسية للتعريف بمقتضيات المدونة؛

8- اتخاذ الإجراءات المصاحبة لتأهيل البنية التحتية والتشوير الأفقي والعمودي؛

9- تأهيل بعض القطاعات ذات الصلة الغير منظمة؛

10- مواصلة الحوار مع جميع المتدخلين المعنيين للنهوض بالقضايا الاجتماعية المهني وشغيلة قطاع النقل الطرقي؛

- تطوير المهن المرتبطة بالسلامة الطرقية؛

- تمكين أجهزة المراقبة من آليات قانونية لمعاقبة المخالفين ومحاربة حالات العود.

السيد الرئيس،
السيدان الوزيران،
السادة المستشارين،

إن تعاطينا الموضوعي والبناء مع مشروع مدونة السير على الطرق، أملتة عدة اعتبارات يمكن إجمالها في:

1- التعاطي الإيجابي للوزارة الوصية، وذلك باعتمادها المقاربة التشاركية، وانفتاحها على مختلف الجمعيات المهنية والنقابات القطاعية، والأخذ بمقترحاتها وآرائها، والانتباه إلى الأوضاع الاجتماعية للسائقين المهنيين، والالتزام بإيجاد حلول لإشكالية الانحراف بالضمان الاجتماعي والسكن الاجتماعي؛

2- ما تضمنته مدونة السير من مستجدات، تسعى إلى ضبط وتنظيم وتحديث قطاع النقل، من خلال إضفاء المهنية على مؤسسات تعليم السياقة، اعتماد مبدأ السائق المهني من خلال التكوين الأولي والتكوين المستمر على نفقة المشغل أو الإدارة، إعادة النظر في شروط الحصول على رخصة السياقة، إحداث نظام رخصة السياقة بالنقط، تجريم السياقة تحت تأثير المخدرات، تنظيم وتقنين الفحص التقني للعربات، تحديث الحالات والمسطرة المتبعة لإيداع العربات في المحجز ضبط المسؤولية بصفة عادلة بين السائق وصاحب العربة والامر بالنقل، تمكين أجهزة المراقبة من استعمال التقنيات الحديثة لتثبيت المخالفات بشكل موضوعي، إنشاء مراكز للتربية على السلامة الطرقية؛

3- أهمية التعديلات والإضافات التي قامت بها اللجنة الفرعية، والاقتراحات الإضافية للحكومة من أجل تحسين جودة مشروع القانون رقم 52.05، حيث تم تعديل ما يفوق 56 مادة، وإضافة 8 مواد، وهو ما يعني تغيير مشروع المدونة بنسبة 27%.

4- إن الهدف المتوخى من التعاطي الإيجابي مع مشروع المدونة هو الحد من حوادث السير ببلادنا، حيث يحتل المغرب المرتبة الأولى على المستوى الدولي فيما يخص عدد القتلى، وهكذا نجد أن عدد القتلى لكل مليون عربية بالمغرب يتجاوز 1680 قتيل، في الوقت

11- إطلاق برنامج التكوين وإعادة تكوين كافة المتدخلين

المعنيين بضبط المخالفات وتطبيق مقتضيات المدونة.

فلكل هذه الأسباب مجتمعة، قررنا في الفريق الفيدرالي التصويت بالإيجاب لصالح المدونة.

شكرا السيد الرئيس.

السيد الرئيس:

شكرا لكم على تعاونكم مع الرئاسة، الكلمة الآن لأحد مستشاري مجموعة الاتحاد المغربي للشغل في إطار خمس دقائق.

المستشار السيد عبد الإله الحلوطي:

السيد الرئيس،

السادة الوزراء المحترمون،

السيدات والسادة المستشارون،

في إطار الاتحاد الوطني للشغل بالمغرب، لا نجادل في الحاجة إلى تشريع متطور للسير والجولان، يساير التطورات العمرانية والاقتصادية التي عرفها المغرب في العقود الأخيرة.

فمن المعلوم أن بلادنا عرفت تطورات كبيرة في الاجتماع

والساكنة والسياسة والاقتصاد والبنيات التحتية وكل مناحي الحياة، كما شهدت تحولات عميقة في الثقافة والسلوك وشؤون الحياة وتديبر مستلزماتها، وهي تحولات لا بد أن يسايرها تطور في النصوص القانونية المنظمة لمجال السير على الطرقات.

لقد أثار مشروع القانون رقم 52.05 ولا يزال يثير عند مهنيي النقل قلقا كبيرا وتخوفات مشروعة، وأصبح في نظر كثير منهم يشكل تهديدا حقيقيا في مصدر رزقهم اليومي، ومصدرا لقلق يومي بالنظر إلى وضعية الطرقات، ومظاهر الابتزاز اليومي لشغيلة النقل من قبل أطراف متعددة.

ومن منطلق مسؤولية الاتحاد الوطني للشغل بالمغرب في الارتقاء بوعي شغيلة القطاع، وبحكم مسؤوليته كمنظمة نقابية ممثلة في مجلس المستشارين، ليشعر بالمسؤولية في تجويد هذا التشريع ليكون في خدمة المواطنين عامة وشغيلة القطاع بشكل خاص، في ظل التطورات التي يعرفها بلدنا.

إن الحاجة إلى وضع قانون للسير على الطرق تستجيب لهذه التطورات، أصبح أمرا حتميا، لكن هل يكفي التقنين وحده للحد من مآسي حوادث السير؟ وهل إلقاء المسؤولية على العنصر البشري يكفي

لحل المشكل؟ وما دور البنيات الأساسية ووضعيتها في تلك المسؤولية؟ ولماذا لا يولي الخطاب الحكومي هذه القضية ما تستحق من العناية والإبراز، والأمر أن لها دخلا في المسؤولية على الحرب المذكورة؟ لقد بات من الموضوعي مساءلة وضعية البنية الطرقية، سواء في الحاضرة أو في البادية، حتى يكون التناول تناولا شموليا وموضوعيا، وحتى يكون التشريع في مجال السير والجولان تشريعا موضوعيا غير متطرف في العقوبات، خاصة وأن المقاربة الزجرية لوحدها لن تحل المشكل.

إن كل المعطيات تؤكد أن حوادث السير بالمغرب أصبحت معضلة حقيقية، ولذلك كان من الصائب تسميتها حرب طرق، نظرا لما تستنزفه من موارد بشرية ومالية كبيرة، ومن غير الموضوعية تحميل العنصر البشري لوحده مسؤولية حوادث السير، إذ أنه حتى في الحالات التي تثبت فيها هذه المسؤولية، فإنها لا تنفصل عن وضعية الطرق والبنيات الأساسية والسياسة الطرقية المعتمدة من لدن الحكومة، لذلك يبدو من اللازم مساءلة السياسة الطرقية عامة، ومساءلة سياسات النقل الطرقي بالمغرب بشكل خاص.

وانطلاقا من ذلك، نعتقد أنه وجب بلورة مقاربة سياسية عمومية مندجحة تشمل السياسة الطرقية وسياسة النقل بالمغرب، تسطر الإطار العام الذي سيتم فيه تنظيم قطاع النقل، فضلا عن سياسة تربوية وإعلامية وتشريع متلائم مع واقع المغرب وخصوصياته والمعطيات الاجتماعية والإدارية وواقع الحكامة في المغرب، بما يتطلبه ذلك من:

- 1- بلورة خطة تقوم على مبدأ الحوار والتشارك مع مختلف الأطراف الاجتماعية لتتبع ما يمكن أن ينتج عن تحديث القانون، دون الاستجابة لضغوطات اللوبيات المنتفذة والمتنفة من قطاع النقل.
- 2- ملاءمة الجانب التشريعي والقانوني؛
- 3- إنزال تدريجي للمقررات التنظيمية؛
- 4- اعتماد نظام دفتر للتحميلات محدود في الزمان والمكان؛
- 5- بلورة إستراتيجية استعجالية للصيانة الطرقية، تركز على معطيات تقنية وفق مخططات ملزمة للحكومة، وتدارك التأخير الحاصل في صيانة الشبكة الطرقية؛
- 6- العمل على مواجهة تباينات توزيع الشبكة الطرقية على مستوى الجهات؛

7- إلغاء نظام الأذونات بالنقل العمومي، واعتماد نظام يرتكز على المهنية والقدرة التنظيمية والتمويلية وجودة الخدمات؛

8- مراجعة الترسانة التنظيمية لمختلف المؤسسات المتدخلة في هذا الميدان؛

9- وضع إستراتيجية لتدبير المسار المهني للأطر والخبرات بالقطاع؛

10- تطوير النقل السككي، وتوسيع شبكة السكك الحديدية، وتوفير العدد الكافي من القطارات من أجل التخفيف على النقل الطرقي؛

11- إعادة الاعتبار المهني قطاع النقل من خلال توفير الحماية الاجتماعية، وضرورة تفعيل اللجنة المختصة التي تم تشكيلها. السيد الرئيس،

إن الاتحاد الوطني للشغل، ومن منطلق المواطنة المسؤولة، إذ يمكن الحاجة إلى تطوير التشريع المغربي في جميع المجالات، بما فيها مجال السير على الطرقات، يؤكد أيضا من منطلق دفاعه غير المشروط عن مهنيي القطاع، الذين يعيشون محنة يومية على الطرقات، أن السلامة الطرقية مفهوم مركب ومسؤولية مشتركة، لا ينبغي أن يلقي بها على طرف واحد، هو السائق أو المهني.

وبقدر ما نؤكد على مبدأ الصرامة في التعامل مع المتهورين، الذين يزهقون الأرواح ويعطبون الأحسام ويخالفون القانون، ويكونون في ذلك تحت تأثير المسكرات والمخدرات والمؤثرات، بقدر ما نؤكد على تخفيف العقوبات إلى أقصى حد ممكن حين تأتي الحادثة دون تعمد أو مخالفة لقانون السير، وضمن هذه الرؤية تأتي تعديلات الاتحاد الوطني للشغل، التي يهدف من خلالها إلى مراعاة المبادئ المذكورة أعلاه، بما يحقق القبول والاستجابة العامة والشاملة لهذه المدونة.

هذه المدونة التي بقيت لنا عليها تحفظات، ترتكز على ثلاثة محاور أساسية:

المحور الأول: نطالب بأن لا تكون هناك العقوبات الحبسية في الحالات التي تكون فيها حوادث سير غير متعمدة وغير مرتبطة بأية مخالفة للقانون؛

المحور الثاني: وهو تخفيض العقوبات والغرامات المالية بما يتناسب مع مستوى متوسط الدخل المغربي؛

المحور الثالث: ألا نطيل أمد إيقاف رخصة السياقة بالنسبة

للمهنيين، لأن رخصة السياقة بالنسبة إليهم هي عملهم، فعندما نوقف رخصة السياقة، وكأننا نوقفه عن العمل.

السيد الرئيس،

السادة الوزراء،

السادة المستشارون المحترمون،

نظرا لهذه التحفظات قررنا أن نصوت بالامتناع على هذا المشروع قانون، ونقدم أمامكم بهذه الكلمة، ونتمنى لهذه المدونة أن تلقى القبول والترحاب عند الجميع، وسنعمل جاهدين على أن نكون إيجابيين في هذا الاتجاه. وشكرا.

السيد الرئيس:

شكرا، الكلمة الآن لأحد مستشاري مجموعة الإتحاد المغربي للشغل.

نتنقل الآن إلى التصويت، وأقترح على حضرتكم أن نصوت دفعة واحدة على المواد من 1 إلى 146، التي لم يأت فيها أي تعديل، وكما وافقت عليها طبعا للجنة، إذن الإجماع.

نمر الآن إلى المادة 165، ورد بشأنها تعديل من مجموعة الإتحاد الوطني للشغل بالمغرب، والكلمة الآن لأحد المستشارين المحترمين لتقديم هذا التعديل.

المستشار السيد عبد الإله الحلوطي:

شكرا السيد الرئيس.

التعديل المتعلق بالمادة 165، وهي في الجروح غير العمدية الناتجة عن حادثة سير، المادة الأصلية: "كل سائق تسبب للغير عن غير عمد، إلخ... يعاقب بالحبس من شهر واحد إلى سنتين، وبغرامة إلخ...".

الفقرة الثانية: "ترفع العقوبة إلى الضعف إذا اقترن ارتكاب الحادثة بإحدى الحالات الآتية، وهي مجموعة من المخالفات، على رأسها إذا كان الفاعل في حالة سكر"

التعديل المقترح: "كل سائق تسبب للغير عن غير عمد، في هذه الحالة يعاقب بغرامة مالية (دون ذكر العقوبة الحبسية) لأن هاذ الحادثة لم ترتبط بأية مخالفة للقانون، ترفع الغرامة إلى الضعف، والحبس من

شهر واحد إلى سنتين أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، إذا اقترن ارتكاب الحادثة بإحدى الحالات الآتية:
أولا، إذا كان الفاعل في حالة سكر إلى...

السيد الرئيس:

الكلمة للسيد الوزير، تفضل للمنصة السيد الوزير، هناك خلل في الجهاز وفي نقل التكنولوجيا بصفة عامة.

السيد وزير التجهيز والنقل:

التعديل الذي قدمه فريق الإتحاد الوطني للشغل بالمغرب يقترح حذف العقوبات الحبسية في حالة حادثة سير فيها جرح أو فيها عاهة دائمة، إلا في الحالات التي فيها ظروف محددة في القانون، والتي تعتبر بالنسبة للصيغة الحالية من ظروف التشديد بما فيها حالة السكر، بما فيها السياقة بسرعة مفرطة أكثر من 50 كيلومتر في الساعة، إلى غير ذلك التي تعتبر من ظروف التشديد.

أشير هنا على أن القانون الحالي، وما هو جاري به العمل حاليا، وخصوصا في المادة 433 من القانون الجنائي، فيها بالضبط نفس العقوبات الحبسية أي عقوبة السجن من شهر إلى سنتين في الحالة التي تثبت المسؤولية في السائق الذي بسبب تهوره أحدث حادثة سير وتسبب للغير بالجرح أو بالعاهة الدائمة.

فبالتالي الاتفاق اللي حصل على إثر الحوار والنقاش مع النقابات هو الاحتفاظ بعقوبة السجن المعمول بها حاليا، بحيث وصل هذا الاتفاق على الاحتفاظ بعقوبات السجن حاليا، لا يمكن التخفيف من هذه العقوبات، وإلا سيترجم هذا الأمر إلى نوع من التحفيز "على الجرح أو القتل أو التسبب في عاهة دائمة على الطرقات"، فمن هذا الباب كان من الضروري الاحتفاظ بالملاءمة مع ما هو موجود في جرح أو في عاهة دائمة، في حالات أخرى من غير حوادث السير وهو ما اعتمدها في هذا القانون.

خلاصة الكلام، هذا موضوع مهم جدا، بقينا في هذا القانون في حادثة السير التي تسبب في الجرح أو في عاهة دائمة في بالضبط نفس المدة ديال السجن التي تطبق حاليا في القانون الجنائي، واللي معمول بها حاليا، وبالتالي يجب الاحتفاظ بالصياغة الحالية.

وشكرا.

السيد الرئيس:

الحكومة ترفض، إذن أعرض التعديل للتصويت:

الموافقون = 2؛

المعارضون = 67؛

المتنعون = لا أحد؛

إذن رفض التعديل.

أعرض الآن المادة 165 كما وافقت عليها اللجنة للتصويت:

نفس العدد.

المادة 166، ورد بشأنها تعديل من نفس المجموعة، مجموعة الاتحاد

الوطني للشغل بالمغرب، فليتفضل السيد المستشار المحترم لتقديم

التعديل.

المستشار السيد عبد الإلاه الحلوطي:

شكرا السيد الرئيس.

التعديل الثاني، المادة 166، المادة الأصلية: "يتعرض مرتكبو

المخالفات المنصوص عليها في المادة 165 أعلاه، لما يلي:

1- توقيف رخصة السياقة لمدة 6 أشهر على الأكثر.

التعديل المقترح يتعرض مرتكبو المخالفات المنصوص عليها في

المادة 165 أعلاه بما يلي:

- توقيف رخصة السياقة لمدة شهر واحد على الأكثر.

تبرير التعديل: لأن توقيف الرخصة بالنسبة للمهنيين هو توقيف

عن العمل.

وشكرا.

السيد الرئيس:

الكلمة الآن للسيد الوزير المحترم.

السيد وزير التجهيز والنقل:

شكرا السيد الرئيس.

أشير إلى أنه يجب الاحتفاظ بالصيغة الحالية، حيث أنه مدة سحب

رخصة السياقة أو توقيف رخصة السياقة في هذه الحالة، يعني بعد

حادثة السير وبعد الجرح أو بعد عاهة دائمة، ينص عليه القانون الحالي

بمدة التوقيف التي يمكن أن تصل إلى 5 سنوات، هذا ما هو موجود في

ظهر 53، إذن الاقتراح اللي جنبناه في هاذ القانون الجديد هو أقل

بكتير جدا لما هو مطبق حاليا، ويجب الاحتفاظ بالصياغة.

وشكرا.

السيد الرئيس:

أعرض الآن التعديل للتصويت:

الموافقون = 2؛

المعارضون = 67؛

المتنعون = لا أحد.

إذن رفض التعديل.

أعرض الآن المادة 166 كما وافقت عليها اللجنة للتصويت:
نفس العدد.

أمر الآن إلى المادة 167، وقد ورد بشأنها تعديل من مجموعة
الاتحاد الوطني للشغل بالمغرب، الكلمة الآن للسيد المستشار المحترم
لعرض رأيه في الموضوع.

المستشار السيد عبد الإلاه الحلوطي:

التعديل المتعلق بالمادة 167، المادة الأصلية: "كل سائق تسبب
للغير عن غير عمد في حادثة...، يعاقب بالحبس من شهر واحد إلى
سنتين، وبغرامة كذا، ترفع العقوبة إلى الضعف إذا اقترن ارتكاب
الحادثة بإحدى الحالات الآتية: ابتداء من إذا كان الفاعل في حالة
سكر".

التعديل المقترح، السيد الرئيس، هو أن كل سائق تسبب للغير عن
غير عمد في عاهة يعاقب بغرامة مالية كما هي مطروحة، نحن نقول
(دون العقوبة الحبسية)، لأنه هذه الحادثة لم ترتبط بأية مخالفة من
مخالفات القانون التي تراعي ظروف التشديد.

تبرير التعديل، السيد الرئيس، هو إلغاء العقوبة الحبسية في الجروح
غير العمدية الناتجة عن حادثة سير غير مقرونة بمخالفات للقانون.
وشكرا.

السيد رئيس الجلسة:

الكلمة الآن للسيد الوزير لإعطائنا رأي الحكومة.

السيد وزير التجهيز والنقل:

شكرا السيد الرئيس.

هذا نفس الخلاف اللي كان بالنسبة للمادة 165، بحيث أنه
التعديل المقترح يطلب حذف عقوبة السجن، التي تطبق حاليا، عقوبة
السجن التي تطبق حاليا هي بالضبط ما بين شهر إلى سنتين في المادة
433 من القانون الجنائي.

وأشير إلى أن هذه الحكومة، خلافا لما جاء في تقديم التعديل، تطبق
بعد مخالفة القانون، لكن بمخالفة التي ليست متضمنة في لائحة
المخالفات التي تعتبر من ظروف التشديد، وبالتالي لا يعاقب الشخص
إلا إذا ارتكب مخالفة ولو جزئية، ولو أنها لن تعتبر من ظروف التشديد
بهذه العقوبات التي تطبق حاليا، وأكد أنه هناك إعادة الصياغة لهذه
المادة، التي تمكن من ضمان أنها لا يعاقب على إثر هذه المخالفات، إلا
السائقون التي تثبت مسؤوليتهم في الحادثة بمقتضيات قانونية، تمكن من
البحث على المسؤوليات.
وشكرا.

السيد الرئيس:

أعرض التعديل الآن للتصويت، نفس العدد.

الموافقون = 02؛

المعارضون = 67؛

المتنعون = لا أحد.

أمر الآن إلى المادة 167 كما وافقت عليها اللجنة، نفس العدد.

أمر الآن إلى المادة 168، ورد بشأنها تعديل من نفس المجموعة الاتحاد
الوطني للشغل بالمغرب، الكلمة الآن للسيد المستشار المحترم.

المستشار السيد عبد الإلاه الحلوطي:

شكرا السيد الرئيس.

المادة 168، المادة الأصلية: "يتعرض مرتكبو المخالفات المنصوص
عليها في المادة 167 أعلاه، لما يلي:

- توقيف رخصة السياقة لمدة خمس سنين على الأكثر.

التعديل المقترح، السيد الرئيس: "توقيف رخصة السياقة لمدة ثلاثة
أشهر على الأكثر".

تبرير التعديل: لأن توقيف الرخصة نعتبره بالنسبة للمهنيين هو

توقيف عن العمل.

وشكرا.

السيد الرئيس:

الكلمة الآن للحكومة.

السيد وزير التجهيز والنقل:

شكرا السيد الرئيس.

هنا أشير إلى أنه العقوبة الحالية، في القانون الحالي ل 53، تنص

على إمكانية التوقيف إلى مدى خمس سنوات في الظهير ديال 19

يناير 1953، فمشروع القانون الحالي جاء ليخفض تخفيضا ملحوظا في هذه الحالات، وأشير أنه لا يمكن تطبيق هذه العقوبة ديال توقيف رخصة السياقة إلا إذا ثبتت المسؤولية ديال السائق في حادثة السير، وإلا إذا تسببت هذه الحادثة في عاهة دائمة، فيجب الاحتفاظ بالصياغة الحالية. وشكرا.

السيد الرئيس:

أعرض الآن التعديل المقترح للتصويت:

الموافقون = نفس العدد؛

المعارضون = نفس العدد؛

المتنعون = نفس العدد.

أعرض الآن المادة 168 كما وافقت عليها اللجنة:

الموافقون = نفس العدد،

المعارضون = نفس العدد،

المتنعون = لا أحد.

المادة 169 لم يرد بشأنها أي تعديل، أعرضها للتصويت كما وافقت عليها اللجنة: الإجماع.

المادة 170 ورد بشأنها تعديل من مجموعة الاتحاد الوطني للشغل بالمغرب، أعطي الآن الكلمة للسيد المستشار المحترم ليقدم التعديل.

المستشار السيد عبد الإلاه الحلوطي:

شكرا السيد الرئيس.

المادة 170 كذلك هي مرتبطة بتوقيف رخصة السياقة لمدة 5 سنوات في المادة الأصلية، نقترح أن تكون لمدة سنتين على الأكثر، والتبرير هو أن توقيف رخصة السياقة بالنسبة للمهني هو توقيف عن العمل.

وشكرا.

السيد الرئيس:

الكلمة الآن للسيد الوزير المحترم لإعطائنا رأي الحكومة.

السيد وزير التجهيز والنقل:

هو نفس التبرير، بحيث أنه القانون الحالي يمكن من توقيف الرخصة إلى مدى خمس سنوات، فيجب الاحتفاظ بهذه الصياغة.

وشكرا.

السيد الرئيس:

أعرض الآن التعديل للتصويت:

الموافقون = 2؛

المعارضون = 41؛

المتنعون = لا أحد.

أعرض الآن المادة 170 كما وافقت عليها اللجنة للتصويت:

نفس العدد.

الآن أمر إلى التصويت من المادة 171 إلى المادة 179: الإجماع.

المادة 181 ورد بشأنها تعديل من نفس المجموعة الاتحاد الوطني

للشغل بالمغرب، أعطي الآن الكلمة للسيد المستشار ليقدم التعديل.

المستشار السيد عبد الله عطاش:

المادة الأصلية هي: "يعاقب كل شخص ارتكب مخالفة من الدرجة

الأولى بغرامة مالية من 900 إلى 1800 درهم" التعديل ديالنا هو

خفض الغرامة من 400 إلى 800 درهم.

التبرير هو: مراعاة متوسط الدخل ديال المغاربة، ونظرا لمراعاة

الحالة الاجتماعية المزرية ديال المهنيين.

السيد الرئيس:

الكلمة الآن للسيد الوزير المحترم.

السيد وزير التجهيز والنقل:

السيد الرئيس،

هذا فيما يخص الغرامات، وهو شأن المواد 180، 182، 183

و214، هنا اعتمادنا أولا التدرج في المخالفات، في حين أنه اليوم

جميع المخالفات يعاقب عليها بنفس الغرامة، مثلا ملي تناخذو السرعة

يعني يكفي أنه يكون سائق يتعدى السرعة المحدودة ب 5 أو 6 أو 7

كلم، مثلا 67 كلم في المدينة عندما تكون محدودة في 60 كلم في

الساعة، باش يطبق عليه 400 درهم.

في حين أنه عندما يمارس أحد مثلا 200 كلم على الطريق

السيار، ويسبب في خطر أكبر وأخطر بكثير يؤدي نفس الغرامة،

فاعتمادنا التدرج في المخالفات في ثلاث مستويات، هاذ المستوى اللي

كنتكلمو عليه في المادة 180 هو المستوى الأقصى، ويطبق في بعض

المخالفات التي تبرر ذلك، التي فيها خطورة كبيرة جدا، وتبقى

العقوبات تطبق إلا في هذه الحالات، ولم تعد بعد التعديل الذي طرأ

على مستوى اللجنة، المخالفة هي ما بين 900 و 1800 درهم، بل

تم تخفيضها.

إذن يجب الاحتفاظ بالمبالغ التي اتفقت عليها اللجنة، بعد الاطلاع على جميع الاقتراحات التي وصل إليها الحوار، إذن يجب رفض التعديل.

وشكرا.

السيد الرئيس:

شكرا.

أعرض الآن التعديل للتصويت:

الموافقون = 2؛

المعارضون = 38؛

المتنعون = لا أحد.

رفض التعديل.

إذن أعرض الآن المادة 181 كما وافقت عليها اللجنة: نفس العدد.

181، رفض التعديل.

المادة 182 ورد بشأنها تعديل من نفس المجموعة، فلكم الكلمة.

المستشار السيد عبد الله عطاش:

السيد الرئيس،

السيد الوزير،

بنفس المنطق ديال المادة السابقة، تخفيض الغرامة في المادة الأصلية من 600 إلى 1200، تعديلها من 300 إلى 600 درهم بنفس

المنطق السابق، أنه معدل الدخل كذا، ثم كذلك الحالة المزرية

الاجتماعية ديال المهنيين حاليا.

السيد الرئيس:

شكرا، الكلمة الآن للسيد الوزير.

السيد وزير التجهيز والنقل:

أؤكد، السيد الرئيس، الغرامات من الدرجة الثانية لم تعد مستوى

الغرامات في هذه المادة هو المستوى اللي قدمو السيد المستشار المحترم،

بحيث تم تعديل هذه المبالغ على مستوى اللجنة لتخفيض هذه المبالغ،

ويبقى أنه الحفاظ على القوة الشرائية للمواطنين، تلمي علينا جميعا يعني

فقط احترام قانون السير، فالغرامات ما تبقى إلا غرامات رديعية،

ولعدم أدائها يكفي احترام الإشارات وقوانين السير.

السيد الرئيس:

أعرض الآن التعديل للتصويت:

الموافقون = 02؛

المعارضون = 38؛

المتنعون = لا أحد.

رفض التعديل.

المادة الآن كما وافقت عليها اللجنة للتصويت: نفس العدد.

أمر الآن إلى التصويت على المواد من 183 إلى 213 كما

وافقت عليها اللجنة، ولأنه طبعاً لم يرد بشأنها أي تعديل أظن

الإجماع.

تفضل السيد الرئيس.

السيد المستشار عبد الإلاه الحلوطي:

عندنا ثلاث مستويات ديال العقوبات:

المستوى الأول: العقوبات في الدرجة الأولى، وهادي هي اللي

طلبنا فيها التخفيض بين 400 و800، هادي المادة 180.

المادة 181 فيها العقوبات من الدرجة الثانية، وطلبنا فيها

التخفيض ما بين 300 و600.

المادة 182 كتعلق بالمخالفات من الدرجة الثالثة، أي مخالفات

بسيطة جدا في المستوى الثالث، هي اللي طلبنا التعديل دياها بين

200 و400، وهي اللي مازال مقدمناش التعديل السيد الرئيس.

السيد الرئيس:

شيء من الهدوء الله يخليكم، تفضل.

المستشار السيد عبد الله عطاش:

لماذا ينزعج الناس من تعديلات بسيطة، وكاين الأغلبية؟

المادة الأصلية، هادي مخالفات بسيطة يعني من الدرجة الثالثة،

وكاينة الغرامة في المادة الأصلية من 300 إلى 800، التعديل هو من

200 إلى 400 درهم، بنفس المنطق وبنفس التبريرات السابقة للمواد

من 180 إلى 181.

السيد الرئيس:

السيد الوزير المحترم.

السيد وزير التجهيز والنقل:

نرفض هذا التعديل، بحيث هذه الغرامات اليوم، يعني المبلغ ديال

الغرامة الحالي اللي تطبق على الدرجة الثالثة هو 400 درهم، في حين

أنه المبلغ اللي أفضت له اللجنة هو أقل، وبالتالي نحتفظ بالصياغة التي

وصلت إليها اللجنة، ونرفض التعديل.

السيد الرئيس:

التصويت، نفس العدد: 00/38/02.

إذن إلى سمحتيو نمر الآن إلى المادة 183 حتى 213 كما وافقت عليها اللجنة، وطبعاً لم يرد بشأنها أي تعديل، أظن الإجماع، الإجماع. أمر الآن إلى المادة 214، ورد بشأنها تعديل من نفس المجموعة، الإتحاد الوطني للشغل، فلکم الكلمة.

المستشار السيد عبد الله عطاش:

المادة الأصلية تحدد مجموعة من المخالفات، هي نفس المخالفات التي تكلمنا عليها سابقاً، غير للملاءمة، التعديل المقترح عندنا 400 درهم للمخالفة من الدرجة الأولى عوض 900، 300 درهم عوض 600 درهم، 200 درهم عوض 400 درهم، يعني تقريبا الملاءمة بين المواد السابقة والحالية.

السيد الرئيس:

السيد الوزير المحترم.

السيد وزير التجهيز والنقل:

النتائج التي أفضت بها اللجنة في هذه المادة 214، هي ثلاثة مستويات: 300 في الدرجة الثالثة، إذن أقل من العقوبات التي تطبق اليوم، إذن القانون خفض في بعض الحالات العقوبة، الدرجة الثانية 500 درهم، والدرجة الأولى 700 درهم، فيجب الاحتفاظ بنتيجة التحكيم ديال اللجنة وديال مجلس المستشارين. وشكراً.

السيد الرئيس:

أعرض الآن التعديل للتصويت، أظن نفس العدد:

الموافقون= 02؛

المعارضون= 38؛

المتنعون= 0.

أعرض الآن المادة 214 كما وافقت عليها اللجنة: نفس العدد.

أمر الآن إلى المادة من 215 إلى 310 كما وافقت عليها اللجنة،

ولم يرد بشأنها أي تعديل: إذن الإجماع.

أعرض الآن مشروع القانون برتمه للتصويت كما عدلته اللجنة:

نفس العدد.

إذن وافق مجلس المستشارين على مشروع قانون رقم 52.05

يتعلق بمدونة السير على الطرق ب:

المعارضون=2؛

المتنعون=0؛

الموافقون=38.

أنا مؤتمن على عددكم، فإذا تصحرت القاعة فليس هذا من

مشاكل الرئيس.

إذن أشكركم على حسن انتباهكم، ورفعت الجلسة.