

محضر الجلسة 415

التاريخ: الثلاثاء 17 شوال 1425 (2004/11/30)
الرئاسة: السيد الصواحي بوزكري الخليفة الثالث لرئيس مجلس المستشارين.
التوقيت: ساعتان إلا خمس دقائق، ابتداء من الساعة الخامسة و55 دقيقة بعد الزوال
جدول الأعمال: الدراسة والتصويت على مشروع القانون رقم 03-52 المتعلق بتنظيم الشبكة السككية الوطنية وتديريها واستغلالها.

السيد المستشار الصواحي بوزكري، رئيس الجلسة:
بإذنكم أعلن عن افتتاح الجلسة العمومية المتعلقة بالدراسة والتصويت على مشروع القانون رقم 03-52 المتعلق بتنظيم الشبكة السككية الوطنية وتديريها واستغلالها.

الحكومة

أعتقد أننا نبدأ بتقديم المشروع... الرئاسة متشبهة بتطبيق النظام الداخلي، مشروع القانون تبدأ دراسته بتقديمه من طرف الحكومة... إذن يمكن أن نصبر واحد الدقيقة في انتظار مجيء الوزير... لا واصبروا معنا غير صبروا والنظر الأخير للمجلس، تفضل أ السيد الرئيس في إطار نقطة نظام.
المستشار السيد أحمد بنا:

شكرا السيد الرئيس.

إخواني المستشارين،

السيد الرئيس،

يظهر أن الحكومة غائبة، واحنا عندنا التزامات أخرى، عندنا اجتماعات اللجان، نطلب منك أننا سنغادر القاعة ونلتحق بلجاننا. وشكرا السيد الرئيس.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا، من الذي يريد الكلمة في إطار نقطة نظام،

تفضل أ السيد المستشار المحترم.

السيد المستشار:

شكرا السيد الرئيس،

اسمحوا لي السيد الرئيس واسمحوا لي السادة المستشارين المحترمين على أنه احنا الآن عندنا مشروع قانون وضعته الحكومة ووضعه وزير وفضينا موضوعه وعندنا وتبرمج والوزارة توصلت بجدول

الأعمال ديال المجلس واسمح لي ماغادي شاي نقبل هذه الإهانة هذه، نتسنى إهانة المجلس هذه، هذا عبث، راه 300 واحد متسنية وراه اللجان في الأسفل ينتظرون، انعقاد اللجان باش نشوف القانون المالي، وتقاديا لهذا الموضوع، جنباه في هذا الوقت اللي فيه دراسة الميزانية وجنباه، تجاوزا داخل المكتب، تجاوزا، اتفقنا باش تجي هذا... ونجيو نتسناو معالي السيد الوزير حتى إلى السادسة، هذا راه حكرة، ماشي حكرة لنا حنا، حكرة لكشي.

السيد رئيس الجلسة:

السيد المعطي بنقدور في إطار نقطة نظام احنا سجلنا نقطة نظام ديالك السيد المستشار ربما نقطة نظام.... وها أنتما.. الكلمة في إطار نقطة نظام للسيد الرئيس المعطي بنقدور.

السيد المستشار المعطي بنقدور:

السيد الرئيس،

السيد الوزير،

إخواني المستشارين المحترمين،

نحترم الإخوان كلما أعطيت لهم الكلمة، لا نقاطع أحد، أرجو بأن تبقى هذه السياسة سائدة بيننا، ويبقى الاحترام سيد الجميع، فنحن في نطاق القانون وجلسة دستورية، نعلم أن البث يبدأ من الثانية والنصف إلى السادسة وأن الورق التي كانت عندنا في أثناء اجتماع ندوة الرؤساء، بعد الانتهاء من الجلسة الدستورية المخصصة للأسئلة فهناك مستشارون في بعض... منهم من ذهب للصلاة ومنهم من ذهب للاستراحة في المقهى وكذا ينتظر الساعة، فنحن لنا موعد مدقق وأرجو أن تتغلب الحكمة وأن يحترم الإخوان هذا الاتفاق ولا داعي لنشد الحبل من أجل دقيقة أو دقيقتين. شكرا.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد الرئيس،

تفضل السيد الرئيس.... الحكومة حضرت

المستشار السيد أحمد بنا:

السيد الرئيس،

عندنا جدول أعمال مجلس المستشارين يقول بأنه بعد انتهاء الجلسة العمومية، ماشي السادسة، ماشي الخامسة والنصف، ماشي الخامسة، أكثر من هذا الشيء، احنا كنا سنقدم أسئلة شفوية في التجهيز والنقل وقيل لنا أن السيد الوزير غائب، ما برمجناشاي أسئلتنا

الشفوية، والآن كنجيو وكنبداو نسمع لا، لاراه حتى للسادة، غير احتراماً للمجلس، بما أننا قبلنا أننا نجيو ونجلس من وراء الأسئلة الشفوية، خص كل واحد يحترم نفسه، شكرا السيد الرئيس، راه عندنا اللجان.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا. السيد الرئيس، أترجى الجميع من أن نتجاوز هذا...

الكلمة للحكومة لتقديم المشروع. السيد الوزير الكلمة لكم وبعده مقرر اللجنة. نقطة نظام من جديد تفضل أ السيد الرئيس.

المستشار السيد أحمد بنا:

السيد الرئيس،

أظن أن عندكم واحد الرسالة، فيما يخص هذا مشروع القانون، الله يخليك نطلب من السيد الأمين يقرأ.... أه، أمين المجلس يقرأها لنا، أكيد، كائنة مراسلة وخصها تتلى الآن- السيد الرئيس- الله يجازيك بخير، كائنة مراسلة، راسلنا المكتب، راسلنا رئيس المجلس، الآن نحن نستدرك.....

ردشة في القاعة

السيد الرئيس، راه تيخص الرسالة تقرأ الآن، الله يجازيك بخير

السيد رئيس الجلسة:

السيد الرئيس،

الرسالة التي جاءت من عند فرق المعارضة، توجهات للمكتب، وعالجها المكتب بحضور ممثليكم، وعالجناها صباحاً في ندوة الرؤساء، وحصل نوع من التوافق والإجماع باش نباشر هذه الجلسة مباشرة بعد الجلسة المخصصة للأسئلة الشفوية، لذلك أرجوك لأن اللجان اللي كانت مبرمجة راه تنتظر باش نباشر عملنا هذا -السيد الرئيس- من جديد عندكم نقطة نظام. تفضلوا.

المستشار السيد أحمد بنا:

شكرا السيد الرئيس.

الله يخليك أ السيد الرئيس، احنا الذي نطلبه، نطلب تلاوة الرسالة، لأنه احنا متشبهين بتلاوة الرسالة، لأنه الرسالة الواردة على المجلس.

السيد الرئيس، الله يخليك راك رئيس المجلس

السيد رئيس الجلسة:

ليست موجودة عندنا

السيد المستشار:

غير فيما يخص تسيير الجلسة، السيد الرئيس، ربما الخطأ هو من الأول هو تفتحت الجلسة الثانية، علما أنه مقتضيات المادة 223 يعني منين تبدأ المناقشة الكلمة للحكومة، قلت الكلمة للحكومة، في الوقت اللي الحكومة ما حضرشاي،...

أنا قلت تدخل المعارضة.. أنا قلت بأنه تدخل السيد بنا كان في محله في البداية. الآن مع حضور الحكومة كايين ملتصق ديال رسالة موجهة، ما فيها باس تقرأ الرسالة والمجلس هو سيد القرار، المجلس هو الذي سيقول بأنه خص القانون يدوز... أنا معك بأنه ندوة الرؤساء والمكتب قرر على أساس أنه هذا مشروع القانون يدوز اليوم، واحنا معه يدوز اليوم، ولكن فيها باش تقرأ الرسالة وتعطي للمجلس أن يقرر.

السيد رئيس الجلسة:

ما كايين حتى إشكال، ما فيها باس نقرأ هذه الرسالة والمجلس سيد أمره.. نقطة نظام للسيد اطرييش. تفضل سيدي

السيد المستشار محمد اطرييش:

نيابة عن رئيس فريقنا الفريق الديمقراطي، راسلنا رسالة المعارضة على أساس إرجاع وتأجيل هذا المشروع. والرسالة راها عندكم، تقرونها هذه الشيء الذي قاله السيد، الرسالة راه احنا أرسلناها لكم، الكلمة للسيد الأمين لتلاوة الرسالة.

السيد أمين المجلس:

من رؤساء فرق المعارضة إلى السيد مجلس المستشارين المحترم.

الموضوع: تطبيق المادتين 224 و242 من النظام الداخلي لمجلس المستشارين، سلام تام بوجود مولانا الإمام،

وبعد، حيث أننا كاتبناكم، السيد الرئيس، بتاريخ 25 أكتوبر 2004، تحت عدد 0444 قصد إرجاع مشروع قانون رقم 03-52 المتعلق بتنظيم الشبكة السككية الوطنية وتدابيرها واستغلالها، لأننا فوجئنا بالتصويت على المشروع المذكور دون أن نتقدم فرق المعارضة بتعديلاتها، وحيث أننا لم نتوصل لحد الآن بأي جواب من لدنكم، فإننا نلتصق منكم تطبيق مقتضيات المادتين 224 و242 من النظام الداخلي لمجلس المستشارين.

وتفضلوا بقبول فائق التقدير والاحترام.

الله يجازيكم جميع الصحف تتكلم ما كاينش إنتاج في البرلمان خصنا ننتج، خصنا نتفق، ولكن التعديلات أو كما قلتم ما يمكن شاي.... الرئيس مسير كما ينبغي الجلسة، يتضمن الجميع، كل شي لاحظ..... أيوه بارك

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد الدرومي، السيد محمد الجوهري.

السيد المستشار محمد الجوهري:

شكرا السيد الرئيس.

تتبعنا داخل المكتب جزء من النقاش كما تتبعه كثيرا، ولكنني فهمت وسمعت الرسالة التي تلاها السيد الأمين والإخوة في المعارضة تمسكوا بالمواد 224 و242.

المادة 224 تقول. لا يمكن أن تعرض أية مسألة على المناقشة أو التصويت بعد اختتام المناقشات العامة، إلا إذا رغب رئيس فريق أو رئيس لجنة أو عشرة أعضاء من المجلس في إرجاع مجموع النص إلى اللجنة المختصة.

وطبعا هذه المادة مدرجة تحت الباب الرابع مناقشة مشاريع ومقترحات القوانين، فعمل اللجنة إذا كان قد شابه خلل، أين سيظهر؟ سيظهر هنا، عند المناقشة العامة، إذن يجب أن نبدأ المناقشة العامة، وحينئذ إذا ظهر الخلل، نقرر إرجاع المشروع إلى اللجنة حتى لا تشان أشغالنا جميعا بالعبث. ثانيا المادة 242، يمكن للمجلس قبل التصويت على مجموع مشاريع أو مقترحات قوانين أن يقرر مناقشة ثانية حول مجموع النص أو جزء منه، ويتم ذلك إما بطلب من الحكومة أو اللجنة المعنية بدراسة النص أو رئيس فريق أو عشرة أعضاء المجلس. إذن نبدأ النقاش، وإذا ظهر خلل نقرر الإرجاع. وهذه ليست المرة الأولى التي يحدث فيها هذا الأمر، راه وقع من قبل، وهذا النص راه رجع بعدا من هنا، هو هذا اللي رجع من هنا، راه كان هنا، وكانت لجنة الداخلية ورجع للجنة المالية إلى آخره، إذن لا يمكن إلا أن نبدأ في النقاش من أجل تطبيق هذه المواد، شكرا السيد الرئيس.

السيد رئيس الجلسة:

تفضل آ السيد الرئيس.

رئيس الفريق الاتحاد الدستوري، رئيس الفريق الديموقراطي-

السيد رئيس الجلسة:

شكرا، على أي هذه الرسالة عالجه المكتب في اجتماعه - اجتماع المكتب- وعالجه ندوة الرؤساء هذا الصباح، وتم تجاوز الحالة، وتم الاتفاق على الدراسة والتصويت على هذا المشروع على أن تتاح الفرصة لفرق المعارضة بتقديم تعديلات إن اقتضى الحال ذلك في هذه الجلسة، والحكومة على استعداد لدراسة... هذا ما اتفقنا عليه في ندوة الرؤساء، لذلك أترجى الجميع من أن يتعاون مع الرئاسة ومع المجلس ومع أنفسنا، ونبدأ في دراسة هذا المشروع. وأستسمحكم، أعطي الكلمة للسيد بنا.

السيد المستشار أحمد بنا:

السيد الرئيس،

أنا لا أعرف علاش الإخوان كيتضايقو إذا أخذنا الكلمة.

السيد الرئيس،

تكون ندوة الرؤساء.... القرار هو ليس بقرار لا لندوة الرؤساء ولا أعضاء المكتب، المجلس سيد نفسه. احنا طلبنا رسالة.

السيد رئيس الجلسة:

نحن نعمل في إطار النظام الداخلي الذي وضعتموه أنتم، الذي وضعه المجلس، النظام الداخلي ينص على ندوة الرؤساء.

السيد المستشار بلحاج الدرومي:

حتى واحد ما منع شي واحد من الكلام، مطالب الإخوان، تفرات، وحتى، ولكن كابنة قضية، خص ثاني تفسر هذه الرسالة، مرجعيتها والظروف التي جاءت فيها، راه ماشي هي، احنا كنا حاضرين في اللجنة.

حضرنا في اللجنة للثالثة صباحا وكان السيد الوزير الأول، لاحظنا.... ما قالت والو الرسالة، كانت غامضة عن الحقيقة، ندويو بالحق دابا علينا وعليهم اللي كان، الذي وقع، سنقله، كنا في اللجنة دازت اللجنة في ظروف حتى شي واحد ما يقول ضد الديموقراطية، وكانت واضحة وبقينا حتى للثالثة صباحا و10 الناس فيها، 10 الناس الذين حضروا ودوزوا المشروع، خصنا نعرف، دابا الإخوان عندهم، كما قلت سابقا تعرض للخلاف... ، ولكن باش نطيح....

السيد المستشار أحمد بنا:

السيد الرئيس،

أولا طرحت أسئلة فيما يخص ما شاب عمل اللجنة والمراسلة التي جاءت، جاءت من بعد ما تمت المصادقة على مشروع القانون في غياب المعارضة، وتمت المصادقة على ذلك المشروع داخل اللجنة يوم الثلاثاء، والنظام الداخلي، عندنا أعمالنا يوم الثلاثاء مخصص لاجتماع الفرق، والجلسة العامة والعملية التي تمت ديال اللجنة تمت في الساعة الواحدة بعد الزوال. إذن حتى واحد ماكان شاي في علمه أننا.... اللي جلس حتى للثالثة ديال الصباح، وتأكد أن اللجنة قررت باش الناس يحطو تعديلاتهم يوم الإثنين مع الثالثة صباحا، والثلاثاء مع الواحدة ديال النهار، وغادي يتم التصويت على مشروع القانون، أين هو الوقت القانوني ديال وضع التعديلات؟

إذن منين كانت العملية شابتها الخروقات، ارتأت المعارضة مراسلة السيد الرئيس، رئيس المجلس وطلبنا من المجلس أن راه العملية كانت فيها خرق للقانون، الآن، أنا اللي ما بغى شاي يتفهم لي أن الرسالة جاءت، طلبنا منكم أن تقرأ على المجلس، والمجلس سيد نفسه، ولكن الإخوان، ما عرفشاي سبب هذه ردود فعل غير المبررة، ما عرفتشاي علاش؟ الرسالة خصها تقرأ، والمجلس سيد نفسه، باش يجي الإنسان.... أ السي الجوهري أنا معك ولكن العملية راه.... العملية بدأت أ قبل ماشي حتى للجلسة العامة، احنا كنا دائما نرفض أنها تقرر في الجلسة، هذه الجلسة يعني هذا المشروع ما يدوزشاي في الجلسة، بغينا المشروع يرجع للجنة على مستوى المكتب، يقرر المكتب، منين ما بغيت شاي جنبناه للمجلس، والمجلس هو الذي طلبنا منه أنه يرد، واحنا كنوضحو الأسباب راه ماجيناشاي بغينا نوقفوا عمل المجلس.

أصوات من القاعة.

السيد رئيس الجلسة:

هذه الرواية اللي جبتي، تيشهد رئيس اللجنة والناس، السيد رئيس اللجنة يؤكد والناس آخرين يؤكدون أنه وقع الاتفاق داخل اللجنة حول الأجال الذي يتقدم فيه التعديلات واحترمت ذلك الأجال، والدليل على ذلك أحد الفرقاء قدم تعديلاته إلى اللجنة وكان حاضرا إذن المعارضة لم يتأتى لها لسبب أو لآخر تقدم تعديلات أثناء اللجنة، المجلس يفتح المجال من جديد للمعارضة

أثناء الجلسة العامة تقدم التعديلات وتنتظر فيها الحكومة مشكورة، ونتمنى أن يكون التفاهم، ولذلك الكلمة للحكومة لتقديم المشروع.

ضحيج في القاعة.

الكلمة للسيد الرئيس.

المستشار السيد أحمد المنصوري:

هو في الواقع المسطرة كما سمعنا احترمت، القانون الداخلي يحترم، ولكن احنا ناس كنا منو ومتشبتين بالديموقراطية ونؤمن بها والمعارضة لها الحق على أنها تبدي رأيها، إذا سمح السيد الرئيس- السادة المستشارين لنا ب 5 دقائق، نمشيو نجيب المعارضة وسنقنعها وسترجع معنا وستصوت معنا بالإجماع بحوله وقوته، لأنه وطبقا للنظام الداخلي خصنا نرفعها ب 5 دقائق، لأننا خصنا نحلو هذه الإشكالية ولم تسجل علينا. حتى ولو احنا الحمد لله كثيرين بزاف، لو كان غير دوزنا بالتصويت، ولهذا جزاكم الله خير لو كان الرئاسة أعطت وفتحت الباب للتصويت، كن المشكلة راها تحلات، ولكن مع الأسف اللي هو ما صوتناشاي، أعطيونا 5 دقائق طبقا للنظام الداخلي نتصل مع إخواننا أ قبل ما يمشيو ونجيبهم. وشكرا.

السيد رئيس الجلسة:

نمشيو في هذا الاقتراح، إذن نرفع الجلسة لمدة 5 دقائق، الآن السادسة والنصف، من هنا 10 دقائق. رفعت الجلسة.

المستشار السيد الصوالحي بوزكري رئيس الجلسة:

بسم الله الرحمن الرحيم.

أعلن عن افتتاح الجلسة، هذه الجلسة كما تعلمون هي مخصصة للدراسة والتصويت على مشروع القانون رقم 03-52 يتعلق بتنظيم الشبكة السككية الوطنية وتديبرها واستغلالها.

إذن، تلونا عليكم الرسالة التي وجهتها فرق المعارضة إلى المجلس، ومؤدى هذه الرسالة هو طلب إرجاع المشروع من جديد إلى اللجنة. والآن أطلب رأي المجلس في هذه الرسالة.

تفضل أ السيد الرئيس.

السيد المستشار:

السيد الرئيس،

في هذه الحالة، لا نطبق القانون، فلذلك نطبق مادة 224-242، نبدأ النقاش، وإذا ظهر أن هناك ما يفيد أو

المكتسبات وتنميتها وتطويرها ودعم دور القطاع في الحياة الاقتصادية والاجتماعية للبلاد، وكذا المساهمة في تكريس النهج الانفتاحي للبلاد على العالم الخارجي، ودعم مكانتها على الساحة النقلية العالمية. وهكذا، فإن سياسة الحكومة المتبعة في مجال النقل تركز على المحاور الرئيسية التالية:

- تحرير القطاعات الإحتكارية.
 - تطوير وعصرنة شبكة البنية التحتية.
 - تشجيع المبادرات الحرة للاستثمار في القطاع.
 - الرفع من مستوى المهنية ومن تنافسيات المتدخلين في مجال النقل.
 - تحسين مساهمة القطاع في التنمية السياحية وإنعاش المبادلات التجارية.
- السيد الرئيس،

حضرات السادة المستشارين المحترمين،

إن مشروع القانون رقم 03-52 المتعلق بتنظيم الشبكة السككية الوطنية وتديريها واستغلالها المعروض على أنظار مجلسكم الموقر يندرج في إطار المبادئ الأساسية لهذه السياسة ويرمي في جوهره الى تجاوز نقائص الوضعية الراهنة ولاسيما بسبب الإحتكار للمكتب الوطني للسك الحديدية لبناء واستغلال الشبكة السككية الوطنية، وتدعيم العمليات الإصلاحية التي انطلقت بالفعل على أرض الواقع وسجلت مراحل هامة تجلت على وجه الخصوص فيما يلي:

- إصلاح نظام التقاعد للمستخدمين واعوان المكتب ابتداء من فاتح يناير 2002.
- تحرير تعرفه النقل السككي منذ شهر يونيه 2002.

هذه الإصلاحات التي نجحنا فيها والتي تمت، والتي يتم تنويعها بهذا النص القانوني.

- إعادة هيكلة المكتب الوطني للسكك الحديدية وفق منظور شركة تنافسية تتبع نظام تدبير عصري معقن مع إشراك المستخدمين في تحضير النظام المحدث وإرسائه بمواكبة مع سياسة طموحة في تدبير الموارد البشرية بإعادة تأهيل وتكوينهم قصد إدماج المستخدمين في التغييرات المؤسساتية وإتاحتهم فرصة أكثر لتطوير المسار المهني.

- إعداد إستراتيجية تجارية ناجعة وإعداد مشروع مقاولاتي في أفق 2010 بتحديد أهداف محددة رقمياً، كميًا، وكيفيًا. وهكذا فإن مشروع هذا القانون يعتبر

ما يستوجب..... أو إذا ظهر أن هناك ما يستوجب الإرجاع، هذا اللي كاين احنا نتعرفو دائما الأعراف والتقاليد أن السيادة للمجلس، يجتمع السادة رؤساء الفرق، يعطيكم آرائهم، والمجلس سيقدر،
السيد رئيس الجلسة:

إذن، هل يعتبر المجلس أن المشروع جاهز ونبدأ في دراسته

الموافقون: الإجماع

إذن، صوت المجلس بالإجماع على اعتبار أن المشروع جاهزا للبدء في دراسته والتصويت عليه، أعطي الآن الكلمة إلى للحكومة لتقديم المشروع.

السيد كريم غلاب وزير التجهيز والنقل:

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

حضرات السادة المستشارين المحترمين،

أود بمناسبة عرض مشروع القانون المتعلق بتنظيم الشبكة السككية الوطنية وتديريها واستغلالها أن أقدم لمجلسكم الموقر، السادة المستشارين المحترمين، بعض المعطيات والتوضيحات حول أهداف ومرامي هذا المشروع، الذي يندرج في إطار مسلسل إصلاح وتأهيل قطاع النقل.

وقبل التطرق لهذه الأهداف، اسمحوا لي أن أذكر باختصار أهمية قطاع النقل في الاقتصاد الوطني بصفة عامة، وفي الحياة اليومية للمواطنين بصفة خاصة، بالأرقام التالية:

- مساهمة القطاع بـ 5.2% من الناتج الداخلي الخام، تشغيل ما يناهزه 1% من السكان الناشطين بالحواضر؛

- استعمال حوالي 27% من مجموع الطاقات المستهلكة في البلد؛

- جلب 15% من مجموع مداخيل خزينة الدولة بما أن القطاع يوفر التجهيزات الأساسية التي تربط بين المراكز القروية والحواضر، وبين مختلف وحدات الإنتاج من خلال شبكات تتكون من 54000 كلم من الطرق، 1900 كلم من الخطوط الحديدية، 11 ميناء تجاري، 11 منشأة مطرية، 12 منها مفتوحة في وجه الملاحة التجارية الدولية.

ونظرا لهذه الأهمية، فإن الأهداف الأساسية للسياسة المتبعة من طرف الحكومة ترمي إلى الحفاظ على هذه

رخص الاستغلال التجاري والتقني لخدمات النقل السككي مع اشتراط أن تكون الخدمة الجديدة مكمله للمهام المعهود بها للشركة أو عندما تكون ذات فائدة إضافية. كذلك رأس مال الشركة مكتتب بأكمله من طرف الدولة، شركة مجهولة الإسم ولكن رأس مال مكتتب 100% من طرف الدولة، وحددت مدة الامتياز في 50 سنة.

بالنسبة للمستخدمين، من ضمن المبادئ الأساسية الحفاظ على جميع مكتسباته.

السيد الرئيس،

السيدات والسادة المستشارين المحترمين،

بعد عرض أهداف وأهم مضامين المشروع المعروض على أنظار مجلسكم الموقر، أود أن أؤكد على موضوعين أعتبرهما من أهمية بمكان.

1- أن المشروع - مشروع القانون- يتضمن هاجس الحفاظ على مستقبل المستخدمين كما سبق أن أشرت إلى ذلك، والحرص على ضمان استمرارية مكتسباتهم في المجالين المهني والاجتماعي وهذا أمر تضعه الحكومة ضمن أولوياتها، حيث قامت - الحكومة- بإصلاح النظام الأساسي للمستخدمين، في إطار الحوار الاجتماعي المقنن داخل المكتب، كما صادق مجلس إدارة المكتب على النظام الأساسي الجديد.

2- أن مسألة إصلاح قطاع النقل برتمته وفي مقدمته النقل الطرقي والسككي قد أصبح ضرورة حتمية تفرضها حاجيات السوق الداخلية والتزامية الإنسجام مع الاستحقاقات المتعلقة بتحرير قطاع النقل ودعم مختلف مكوناته وتأهيل المقاولات الوطنية العامة فيه يفتح المجال المهم للمزيد من الإبداع والابتكار والمشاركة الفعالة في مجال الاستثمار المنتج في ميدان النقل بكل أنماطه.

ولا يفوتني - السيد الرئيس- السادة المستشارين المحترمين أن أتقدم بالشكر الجزيل للسادة أعضاء لجنة المالية والتجهيزات والتخطيط والتنمية الجهوية على عنايتهم واهتمامهم البالغين بالمشروع. والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد الوزير، الكلمة لمقرر اللجنة. إذا كان موجود ما فيها باس يوضع المجلس في الصورة التي

حلقة تكميلية لمسلسل الإصلاح الشامل لقطاع السكك الحديدية والهادف إلى ضمان نمو القطاع ونجاعة تدبيره واستقلالته ودعم تنافسيته وتوجيهه أكثر لحاجيات السوق، ولتكريس مبدأ انفتاح القطاع السككي على محيطه الخارجي، فإن المشروع يتيح إمكانية الإستثمار الخاص في هذا المجال تتعلق أولهما بالبناء والتسيير والإستغلال التقني والتجاري للبنيات الأساسية للسكك الحديدية، فيما تتيح الثانية فرص الإستغلال التقني والتجاري لجزء من الشبكة السككية. وهذا يتم تحت إشراف الشركة التي ستحل محل مكتب السكك الحديدية.

السيد الرئيس،

حضرات السيدات والسادة المستشارين المحترمين،

إنه من أهم النقط الواردة في المشروع هي ما يلي:

بالنسبة للتنظيم والتسيير وإسترداد الشبكة السككية الحديدية والوطنية:

- تشكيل وتكوين الشبكة السككية الوطنية وطرق تغيير امتدادها.

- تكريس مبدأ نظام الأملاك العامة للشبكة السككية الوطنية.

- تأسيس ثلاث أصناف من متعهدي السككين ويتعلق الأمر بمديري البنيات الأساسية في إطار نظام الامتياز، مديري ومستغلي البنيات الأساسية في إطار نظام الامتياز كذلك.

- متعهدي النقل السككي في إطار نظام الترخيص.

- حق ولوج المتعهدين الحائزين على رخص استغلال النقل السككي والبنية التحتية، شريطة إبرام اتفاقيات بين المدير والمتعهد.

فيما يتعلق بإحداث الشركة المغربية للسكك الحديدية موضوع الباب الثاني من المشروع. فإنها ستكون شركة خاضعة للتشريع المتعلق بشركات المساهمة. وتتجلى مهامها خصيصا في تدبير البنيات الأساسية الموجودة أو تلك التي هي في طريق الإنجاز من طرف المكتب الوطني للسكك الحديدية، أي ستشرف هذه الشركة على مجمل الشبكة الأساسية التي توجد الآن تحت إشراف المكتب الوطني للسكك الحديدية، وكذا الاستغلال التقني والتجاري لخدمات النقل عبر الشبكة السككية الوطنية، وذلك في إطار اتفاقية الامتياز التي ستبرم مع الدولة. ويؤهل القانون الشركة لإبرام اتفاقية مع الغير من أجل بناء أو تدبير البنيات السككية لمنح

وتقليل تكلفتها وضمان تغطية تكاليف استغلال خدمات النقل وتكاليف البنيات الأساسية.

في تقديمه للمشروع أشار السيد الوزير إلى أن مقتضياته تنقسم إلى شطرين أساسيين، يتعلق أولهما بتنظيم وتسيير واستغلال الشبكة السكنية الوطنية، في حين يتم الثاني بإنشاء شركة المساهمة التي ستقوم مقام المكتب الوطني للسكك الحديدية. وتسمح هذه المقترحات بتأسيس ثلاثة أصناف من المعتمدين السككيين وهم:

- المدبرون للبنية الأساسية ويمارسون عملهم بناء على نظام الإمتياز.

- المتعهدون بالنقل السككي ويمارسون بناء على نظام الرخص ويعمل المشروع على فتح سبل التعامل ما بين المتعهد والمدير. ولقد أوضح السيد الوزير بأن مهام الشركة المغربية ستتنصب بالأساس على تدبير البنيات الأساسية الموجودة في إطار اتفاقية الامتياز مع إنجاز الاستغلال التقني والتجاري لخدمات النقل السككي عبر الشبكة السكنية الوطنية في إطار الاتفاق المذكور في مناقشتهم لبنود هذا النص، اهتم السادة المستشارون بشكل كبير بمصير مستخدمي المؤسسة بعد تغيير شكلها القانوني، وتساءلوا عما إذا كان المشروع مقدمة لخصوصية القطاع مع التأكيد على ضرورة حفاظه على دور المرفق العام لماله من أهمية بالغة في حياة المواطنين وفي تنمية الاقتصاد الوطني. كما ألح بعض المتدخلين على أهمية فتح جزء من رأس مال المؤسسة والذي من شأنه أن ينعكس إيجاباً على العملية التديبيرية، وأثيرت نقاط متعددة مرتبطة بمشكل الخطوط وانتزاع الملكية ونفاذ الأحكام القضائية الصادرة في حق المؤسسة ومصير الفنادق التابعة لها.

جواباً على هذه الملاحظات أوضح السيد الوزير بأن المشروع يعد غير ذي علاقة بموضوع الخصوصية كما لا يمكن اعتباره مرحلة من مراحلها مؤكداً على أن الشركة التي ستحل محل المكتب ستكون ممنوحة للدولة بنسبة 100% وأكد بأن أي خصوصية للقطاع ستمر لزاماً عبر البرلمان كما طمأن السادة المستشارين على وضعية المستخدمين الذين سيطبق عليهم النظام الأساسي الحالي خاصة في انتظار وضع جديد علماً بأن النظام الحالي كان محل تعديل نتيجة حوار بين المكتب والنيابات وهو ما من شأنه ضمان حقوق مستخدمي المؤسسة في إطارها الجديد (المادة 23)،

تمت فيها – إذا كان موجود- توزع يمكن أن يتطوع أحد لقراءة التقرير.....

إذن التقرير وزع وتم الإطلاع عليه.
إذن نشرع في ..نقطة نظام.... تفضل

السيد المستشار:

أنا أطلب الكلمة.

اللجنة فيها عدد الأعضاء، ما كنتذكرشاي كلنا في لجنة واحدة،نحن نتفرق على اللجان،وبالتالي عندنا رغبة في الإطلاع على ما جرى في اللجنة،جاء السيد الوزير بالمعطيات، بغينا نشوف في اللجنة أش طراً ما فيها باس.

السيد رئيس الجلسة:

ها احنا سنكلف السيد الأمين يقرأ هذا التقرير إذا سمحتم.

السيد أمين المجلس:

بسم الله الرحمن الرحيم.

السيد الرئيس المحترم،

السادة الوزراء المحترمون،

السادة المستشارون المحترمون،

يشرفني أن أعرض على أنظار المجلس الموقر تقرير لجنة المالية والتجهيزات والتخطيط والتنمية الجهوية حول مشروع قانون رقم 03-52 يتعلق بتنظيم الشبكة السكنية الوطنية وتديبيرها واستغلالها.

بداية اسمحو لي أن أتقدم بجزيل الشكر إلى كل من وزير التجهيز والنقل السيد كريم غلاب على عرضه القيم وشروحاته الوافية وعلى ما قدمه من وثائق تتعلق بالموضوع.

رئيس لجنة المالية السيد أحمد المالكي على حسن تديبيره لأشغال اللجنة.

السادة أطر وزارة النقل والأطر البرلمانية المواكبة للأشغال الخاصة بالمشروع.

إن المشروع المعروض على أنظارنا اليوم يفتح أفاقاً واسعة أمام تطوير قطاع النقل السككي الذي يعتبر قاطرة التنمية وآلية مهمة لتحقيق التواصل بين الأفراد والجهات وذلك من خلال فسحه المجال ومبادرة الخواص عبر تفعيل صيغ شراكة بين الدولة والقطاع الخاص وإبرام اتفاقيات في مجال البناء واستغلال البنيات الأساسية للسكك الحديدية، وهو ما من شأنه أن يؤدي إلى الرفع من القدرة التنافسية لمالها من انعكاس إيجابي على تحسين جودة الخدمات المقدمة للزبناء

طرف السيد الرئيس وكذلك مواقف جميع المستشارين الذين كانوا في هذه الجلسة.

السيد الرئيس،

يعتبر قطاع النقل السككي بالمغرب من القطاعات الحيوية التي تكتسي أهمية بالغة خاصة فيما يتعلق بمساهمة هذا القطاع في تطوير النشاط السياحي للبلاد وكذلك في إنعاش المبادلات التجارية الداخلية والخارجية وتشغيله لنسبة مهمة من اليد العاملة وكذلك تسهيل السفر والمواصلات في وطننا العزيز. ومن أجل الاستثمار في التدبير المحكم وتحسين خدمات المكتب الوطني للسكك الحديدية وللمحافظة على السمعة الحسنة التي أصبح يتمتع بها، صار لزاما علينا للمحافظة على هذه المكتسبات وللرفع من جودة خدمات القطاع إصلاحه حتى يساير التطور الاقتصادي والاجتماعي الذي تخطوه بلادنا. وكذلك عبر إصدار قوانين تلائم الظروف الاقتصادية والاجتماعية لبلادنا.

السيد الرئيس،

إن الأهداف التي نتوخاها من هذا المشروع هو تطوير قطاع النقل السككي وكذلك أفسح المجال لمبادرة القطاع الخاص من خلال شراكة حقيقية مع الدولة وكذلك الرفع من تنافسية النقل السككي بغاية تحسين جودة الخدمات وتقليص كلفتها وبالتالي الرفع من عدد الزبناء وتحقيق تنافسية حقيقية مع باقي أصناف النقل. كما نتوخى من تطبيق هذا المشروع الذي سيرى النور بعد المصادقة عليه من طرف مجلسنا الموقر، إنعاش قطاع التشغيل كما يسهم في امتصاص نسبة مهمة من اليد العاملة النشيطة، سواء في الميادين المرتبطة بالقطاع بشكل مباشر أو غير مباشر، وكذلك الرفع من نسبة تغطية جميع مدن المملكة وخاصة تلك المتميزة بجلبها لعدد كبير من السياح والمعاملة التجارية بالشبكة الوطنية حتى نبتعد بكثير عن 1907 كلم الموجودة حاليا.

إن قراءتنا لهذا المشروع يجعلنا متفائلين ومتفهمين كونه جاء لإنشاء الشركة المغربية للسكك الحديدية الخاضعة للقانون المتعلق بشركات المساهمة والتي ستحل محل المكتب الوطني للسكك الحديدية والتي ستدبر في إطار اتفاقية الامتياز للبنيات الأساسية الموجودة أو في طريق الإنجاز من طرف المكتب الوطني للسكك الحديدية وستشغل تقنيا وتجاريا خدمات النقل السككي في إطار اتفاقية امتياز. وما يجعلنا أكثر

وقد شكلت مناقشة مواد المشروع فرصة لفتح نقاش أعمق حول كافة النقاط التي أثارت خلال النقاش العام بشأن التعديلات المقدمة. وتجدر الإشارة إلى أن المشروع قدمت بشأنه 3 مشاريع تعديلات من طرف الفريق الكونفدرالي، وقد انصبت هذه التعديلات على المواد 14 و20 و23.

ولقد جاءت نتيجة التصويت كالتالي:

مشاريع التعديلات المقدمة حول المواد الثلاث.

الموافقون: 1

المعارضون: 9

الممتنعون: لا أحد

المواد الثلاث موضوع التعديل.

الموافقون: 9

المعارضون: 1

الممتنعون: لا أحد

مواد المشروع التي لم يتم بشأنها تعديل – الإجماع- المشروع برمته.

الموافقون: 9

المعارضون: لا أحد

الممتنعون: 1

وشكرا لكم السيد الرئيس.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا للسيد الأمين، وبذلك يكون المجلس وضع في الصورة التي نوقش فيها هذا المشروع داخل اللجنة والتعديلات التي انصبت عليه.

إذن نشرع في المناقشة. أعطي الكلمة للمستشار المحترم السيد بلحاج الدرومي عن فريق الأغلبية.

السيد المستشار بلحاج الدرومي:

بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على خير المرسلين وعلى آله وصحبه.

السيد الرئيس،

السيد الوزير،

السادة المستشارين،

يطيب لي أن أتناول الكلمة باسم الأغلبية لمناقشة مشروع القانون رقم 03-52 المتعلق بتنظيم الشبكة السككية الوطنية وتديريها واستغلالها والذي كان قد صادق عليه مجلس النواب في جلسة 29 يونيو 2004، كما صادقت عليه لجنة المالية والتجهيزات والتخطيط والتنمية الجهوية بمجلسنا الموقر في ظروف دستورية قانونية تبتعتها الشفافية وحسن التسيير من

قدره 2.5% من الناتج الداخلي الخام، ويوفر للميزانية العامة للدولة سنويا 1 و20 مليون درهم أي ما يشكل 15% من المداخل الضريبية، ويستهلك ما يناهز 35% من الاستهلاك الوطني للطاقة، تأمين 10% من مناصب شغل للسكان الحضريّة النشيطة، تشغيل ما يناهز 9487 مستخدم بغلاف مالي إجمالي سنوي يبلغ 8 و673 مليون درهم نقل ما مجموعه 68 و14 مليون مسافر وما يفوق 7 و29 مليون طن من المواد الفوسفاتية والكيماوية والبضائع المختلفة حسب معطيات 2002، استثمار ما قدره 1.7 مليار درهم، خلال السنة الحالية 2004.

الملاحظة الثالثة: عن كل الدول التي انتهجت نفس السياسة تحرير قطاع النقل كان لها تأثير سلبي على اليد العاملة وكمثال على ذلك في ألمانيا ثم تقليص عدد المستخدمين بنسبة 56.5% بفرنسا و13.4% إيطاليا 41%، السويد 46.6%، إنجلترا 5 و36% إسبانيا 6 و29% وبلجيكا 5 و11% وهو بدون شك ما سينعكس على التشغيل بقطاع السكك الحديدية.

الملاحظة الرابعة: تحسن وضعية المكتب ابتداء من سنة 2002، بإجراء مجموعة من التغييرات والتي يمكن اجمالها في النقاط التالية:

أ- تقويت الصندوق الداخلي للتقاعد إلى مؤسسة النظام الجماعي لمنح رواتب التقاعد بغلاف مالي بلغ 11 و4 مليار درهم.

ب- تحرير تعرفه النقل السككي لكل من المسافرين والبضائع منذ شهر يولييه 2002،

ت- إبرام برنامج تعاقد مع الدولة بتاريخ 29 مارس 2002، يعتمد على:

❖ الاستمرار في الإجراءات التنظيمية والمؤسسية.

❖ تنظيم المكتب وتدبير الموارد البشرية.

❖ وضع استراتيجية تجارية وترشيد وعصرنة طرق التدبير.

❖ نشر ثقافة المقابلة والتواصل وتحسين النتائج التقنية.

كيف نفهم السيد الرئيس،

السادة المستشارون،

ما تهدف إليه الحكومة من خلال مشروع قانون رقم 03-52 بتحويل المكتب الوطني للسكك الحديدية كمؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري، يتصف

اطمئنان حول هذه الشركة هو كون رأس مالها سيتم اكتتابه بأكمله من طرف الدولة.

السيد الرئيس،

السيد الوزير،

السادة المستشارين،

إن إبراز الإيجابيات التي جاء بها هذا المشروع لا يمنعنا من التطرق لبعض التخوفات والملاحظات التي نذكر منها على سبيل المثال لا الحصر أن يكون في تطبيق هذا المشروع هضم لحقوق ومكتسبات الطبقة العاملة التي ساهمت بشكل كبير في أن يصل هذا المكتب الوطني للسكك الحديدية لما وصل إليه من تطور وكذلك مصالح الزبناء لهذا النوع من النقل.

وأخيرا واعتبارا لكل الملاحظات السالفة الذكر فإننا في فرق الأغلبية سنصوت إيجابيا على هذا المشروع. والسلام عليكم ورحمة الله.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد المستشار المحترم. أعطي الكلمة للمستشار المحترم أحمد التوزي عن فرق المعارضة. غائب، الكلمة لآخر متدخل محمد الدعيدة عن الفريق الكونفدرالي.

السيد المستشار محمد دعيدة:

السيد الرئيس،

السيد الوزير،

السادة المستشارين،

باسم الفريق الكونفدرالي أتناول الكلمة لإبداء رأينا في مشروع القانون المعروض على أنظار مجلس المستشارين في هذه الجلسة العامة، بعد مناقشتها والتصويت عليه داخل اللجنة المختصة، وسمحوا لي السيد الرئيس - السادة المستشارين أن أبدي بعض الملاحظات الأساسية قبل الشروع في إعطاء رأينا حول مضمون ومناطق الظل التي يحتوي عليها مشروع قانون رقم 03-52 الخاص بتنظيم الشبكة السككية الوطنية وتدبيرها واستغلالها.

الملاحظة الأولى: إن هذا المشروع المعروض علينا يأتي في إطار السياسة العامة للحكومة الخاصة بتحرير مجموعة من القطاعات ومن بينها قطاع النقل طبقا لتوصيات المؤسسات الدولية المالية.

الملاحظة الثانية: ما يكتسبه المكتب الوطني للسكك الحديدية من أهمية قصوى في النسيج السوسيو-اقتصادي حيث يساهم قطاع السكك الحديدية بما

رابع هذه الأسئلة: هل يعقل أن لا يتم التنصيص في المادة 10 على معايير السلامة والأمن ضمن استغلال النقل السككي و اتفاقية استعمال البنيات الأساسية؟
خامس هذه الأسئلة: هل نقبل إعطاء صلاحية واسعة دون قيد أو شرط لمديري البنيات الأساسية كالترخيص المؤقت باحتلال الملك العمومي المادة 11 وممارسة حق نزع الملكية من طرف المستفيد من الامتياز المادة 15؟

سادس هذه الأسئلة: تعتبر الشركة المغربية للسكك الحديدية المزمع إنشاؤها بمقتضى مشروع القانون المعروض على أنظار المجلس طبقا لأحكام المادة 17 شركة مساهمة وفي هذا الإطار فإننا نتساءل عن الأسهم القابلة للتداول والممثلة للحصص النقدية أو العينية التي سيقسم إليها رأس مال الشركة طبقا لأحكام المادة 1 من القانون رقم 17-95 المتعلق بشركة المساهمة والصادر بتنفيذه الظهير الشريف رقم 1-96-124 بتاريخ 30 غشت 1996.

سابع هذه الأسئلة: ابتداء من أي تاريخ سيتم احتساب مدة الامتياز المحددة في 50 سنة، هل من تاريخ النشر بالجريدة الرسمية طبقا للمادة 26 من مشروع قانون رقم 03-52؟ أم طبقا لأحكام المادة 3 من القانون المتعلق بشركات المساهمة؟

ثامن هذه الأسئلة: إذا كانت المادة 21 من مشروع قانون رقم 03-52، الذي نحن اليوم بصدد مناقشته تستثني المادة 24 من القانون رقم 17-95، فما موقع المادة 12 من نفس القانون والتي تنص على أن يتضمن النظام الأساسي للشركة مجموعة من البيانات والمعلومات بما في ذلك هوية أصحاب الحصص العينية وتقييمها وهوية المستفيدين من امتيازات خاصة وطبيعة هذه الامتيازات.

هذه السيد الرئيس،

السادة المستشارون،

جزء من الأسئلة العديدة والمتعددة والغموض الذي يكتنف هذا المشروع، إضافة إلى مجموعة من القضايا الجوهرية التي يحيلها المشروع على المجال التنظيمي أو يتركها لمجال التصرف المنفرد فيها للشركة من خلال إبرام اتفاقية الامتياز وإعطاء التراخيص، وإذا أضفنا إلى ذلك غياب الجرد لممتلكات المكتب الوطني من عقارات ومبالغ الأرصدة المالية وتقارير الإفتحاص لمعرفة الوضعية الحقيقية للمكتب قبل تحويله إلى

بشخصية مدنية واستقلال مالي ويبقى تحت وصاية وزارة التجهيز والنقل إلى شركة مساهمة برأس مال 100%، للدولة خاصة بعد النتائج الإيجابية التي حققتها المكتب الوطني للسكك الحديدية في السنوات الأخيرة، حين بلغ ناتج الاستغلال 2 و 416 مليون درهم سنة 2003، مقابل 2 و 361 سنة 2002، وفائض خام للاستغلال يقدر بـ 8 و 948 مليون درهم سنة 2003، مقابل 1 و 840 مليون درهم سنة 2002، و 6 و 767 مليون درهم سنة 2001، وناتج صافي بلغ 301 مليون درهم في السنة الفارطة. كما سجل الناتج التجاري 370 درهم سنة 2002، بدل 1 و 286 مليون درهم سنة 2001. أي بزيادة 84 مليون درهم أمام هذه النتائج - اسمحو لنا السيد الرئيس- السادة المستشارين. أن نطرح مجموعة من الأسئلة الجوهرية على مشروع قانون رقم 03-52،

أولها هل يعتبر الإطار القانوني الحالي للمكتب الوطني للسكك الحديدية الخاضع لمساطر تدبيرية مبنية على المراقبة القبلية العائق الأكبر الذي يعاني منه المكتب الوطني؟ أم أن سوء التدبير والتسيير وغياب المحاسبة والمراقبة الفعلية كما هو الشأن بالنسبة لمجموعة من المؤسسات العمومية هي الأسباب الحقيقية التي أدت إلى الوضعية الصعبة التي عانى منها المكتب الوطني للسكك الحديدية في السنوات الماضية؟ ثاني هذه الأسئلة، هل إعطاء الاستقلالية التامة للمكتب في التدبير من خلال تشجيع المبادرة الخاصة وتفعيل الشراكة بين الدولة والقطاع الخاص والامتياز في بناء واستغلال البنيات الأساسية للسكك الحديدية هو الكفيل بتحسين جودة الخدمات وجلب الاستثمار أم أن تحرير الأسعار التجارية بكل حرية من طرف متعهد النقل السككي، حسب المادة 12 من مشروع قانون 03-52، لضمان تغطية تكاليف خدمات النقل واستقلالية البنيات الأساسية من طرف الزبناء.

كما يؤكد على ذلك القانون المعروض علينا وهو ما يعني بكل بساطة أن الفاتورة سيؤديها المواطن المغربي من قدرته الشرائية المتدنية أصلا؟

ثالث هذه الأسئلة: هل يمكن تشجيع القطاع الخاص الذي لا يهدف إلا للربح السريع وضمان استمرار المرفق العمومي من طرف الدولة في أن واحد؟

المادة الخامسة: لم يرد بشأنها تعديل
الموافقون: الإجماع
المادة 6 و7 و8 و9 و10 و11 و12 و13: كلها هذه
المواد لم يرد بشأنها تعديل
الموافقون: الإجماع
المادة 14: ورد بشأنها تعديل والمادة 20 ورد
بشأنها تعديل والمادة 23 ورد بشأنها تعديل، 3 المواد.
إذا وافقتم نعطي لصاحب التعديل عرض هذه
التعديلات مرة واحدة.

الكلمة لصاحب التعديل لعرض التعديل المتعلق
بالمادة 14، والتعديل المتعلق بالمادة 20 والتعديل
المتعلق بالمادة 23، ورد الحكومة سيأتي حين سنصل
إلى التصويت على المادة.
تفضل.

السيد المستشار:

السيد الرئيس،
تقدمنا بـ 3 أسئلة في المواد التي ذكرتموها،
بخصوص المادة 14، تقدمنا بتعديل في واحد البند
وبإضافة بند آخر.

فيما يخص البند 10 اللي هو فيما يخص النص
الأصلي ينص على المؤهلات المهنية والتقنية الدنيا.
وكذا الضمانات المالية الواجب توفرها لدى
الطالبين، في عوض هذيك الدنيا تقولوا احنا
الضرورية، أضفنا بند آخر لأن هذه المادة 14 تنص
على الشروط اللي خص يتضمنها دفتر التحملات.
ضفنا مادة للأسف لأنه اعتبرنا أنه هذه المادة غفلتها
هي احترام معايير الأمن والسلامة السكنية، فكلنا
نعرف بأنه أهم شيء في السكن هي السلامة وهي
الأمن، وبالتالي يجب أن ينص عليها دفتر التحملات
ونتعجب كيف أنه السيد الوزير رفض هذا التعديل
ضمن.... في اللجنة المادة 20 تتعلق بأن يكون مجموع
الممتلكات والمساهمات المشار إليها في الفقرات
2 و3 و4 و5 أعلاه بكاملها بعد جردها، أضفنا وتقييمها
بمعنى أنه الآن الدولة ستساهم بماذا؟ يجب التقييم،
أشكال، قيم قيمة هذه الممتلكات متاع.... باش نعرفو
الرأس المال الحقيقي التي ستساهم به، أيضا ثم رفض
هذا التعديل في اللجنة.

المادة 23 المتعلقة بإشراك ممثلي مستخدمي في
المجلس الإداري، ففي الفقرة الأولى أضفنا أنه تعتمد
الشركة المغربية للسكك الحديدية نظاما أساسيا خاصا

شركة مساهمة وقيمة رأس مال الدولة في هذه الشركة
هو التعامل السلبي للحكومة مع الاقتراحات والتعديلات
التي تقدمنا بها كفريق كونفدرالي سواء تعلق الأمر
بإشراك العاملين في التدبير والتسيير من خلال
المشاركة في مجلس الإدارة أو بعض التعديلات لرفع
اللبس والغموض اللذان يكتنفان المشروع.
إذن هذه – السيد الرئيس مجموعة من الملاحظات
والآراء التي نود أن ندلي بها في هذه الجلسة العامة.
وشكرا.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا لكم السيد المستشار المحترم.
كان هذا حضرات السادة – آخر تدخل، إذن يبقى أن
نمر.....

هل نعطي الكلمة للحكومة الآن أم حتى بعد
التصويت إذن الآن التسلسل ديال سير العمليات مباشرة
بعد التدخلات، التصويت
هذا المشروع – حضرات السادة- يضم 26 مادة
تفضل

المستشار السيد محمد الجوهري:

هو جواب الحكومة قد يقنع المتسائلون لينضموا إلى
التصويت الإيجابي ديال الأغلبية أما الشروح بعد ذلك
لا أرى لها فائدة، تفسير التصويت من حق الناس اللي
صوتوا، ولكن جواب الحكومة بعد التصويت لا أرى له
فائدة وما كاين شاي في القانون. شكرا.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد الرئيس.
كاين تعديلات عند الفريق المحترم، أنا ما عندي حتى
شي مانع. نعطي الكلمة للسيد الوزير.
دردشة في القاعة.

التصويت

إذن قلت أن هذا المشروع يتضمن 26 مادة
إذن نشرع في التصويت على:

المادة الأولى: لم يرد بشأنها تعديل
الموافقون: الإجماع

المادة الثانية: لم يرد بشأنها تعديل

الموافقون: الإجماع

المادة الثالثة: لم يرد بشأنها تعديل

الموافقون: الإجماع

المادة الرابعة: لم يرد بشأنها تعديل

الموافقون: الإجماع

المتعهدين فبالتالي لا داعي لتغييرها بكلمة جديدة اللي هي ضرورية.

أما التعديل الثاني دائما في المادة 14 يتعلق بإضافة نقطة جديدة تتعلق باحترام معايير الأمن والسلامة السكنية، فنقاسم السيد المستشار المحترم اهتمامه بإشكالية السلامة السكنية وسلامة التنقلات بصفة عامة إلى أنه سلامة السكك الحديدية ينظمها نص آخر وهو ظهير 28 أبريل 1961، فهذا الظهير يطبق على جميع المتعهدين وجميع الشركات التي تعمل في إطار السكك الحديدية بما فيه الشركة التي ستحل محل مكتب السكك الحديدية كما هو منصوص عليه في إطار هذا القانون الذي يؤكد هذا المبدأ في المادة رقم 16 من هذا المشروع الذي هو بصدد المناقشة. وشكرا.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا للسيد الوزير. الفريق الكونفدرالي بعد الاستماع إلى رأي الحكومة. هل يتمسك بتعديله.

إذن الموافقون على التعديل الذي جاء به الفريق

الموافقون: 8

المعارضون: 58

الممتنعون: لا أحد

إذن رفض التعديل بـ 58 مقابل 8

إذن ننتقل الآن إلى التصويت على المواد كما وافقت عليها اللجنة. المادة 14.

الموافقون: 58

المعارضون: 8

الممتنعون: لا أحد

صادق المجلس على المادة 14 بـ 58 موافقون و 8 معارضون.

إذن المادة 15 و 16 و 17 و 18 و 19 لم يرد بشأنها تعديل.

الموافقون: الإجماع

المادة 20 رأي الحكومة في التعديل الوارد بشأنها.

السيد وزير التجهيز والنقل:

شكرا السيد الرئيس.

إذن نذكر بأن هذا التعديل يهدف إلى إضافة عبارة تؤكد على الجرد والتقييم لممتلكات المكتب وبهذا الخصوص يتعين التذكير بما يلي:

1- أن الجرد موجود يعني مبدأ الجرد موجود في القانون في المادة 20، تنقل إلى الدولة بعد جرد الممتلكات.

بمستخدميها، أضفنا ومتفق عليه مع ممثليهم بمعنى أن هذا النظام الأساسي الذي سيدير كل المسائل المتعلقة بهذه الشركة يجب أن يشرك فيه ممثلي الموظفين، فكلنا الآن نعرف بأنه أي شركة إذا ما كان شاي الموظفين ديالها أو مستخدميها يساهمون من خلال المجلس الإداري في التدبير والتسيير تتكون دائما تسييرها فاشلا، فكل الآن الشركات الدولية الناجحة هي التي تشرك الموظفين في العطاء بل أصبح عنصرا من عناصر التنافسية، للأسف السيد الوزير رفض أيضا هذا التعديل، أضفنا فقرة أخرى فيما يخص هذه المادة في آخرها التي هي تقول بالرغم من جميع الأحكام المخالفة المنصوص عليه في القانون المتعلق بشركات المساهمة يحدد النظام الأساسي للشركة المغربية للسكك الحديدية شروط وطريقة تمثيل المستخدمين في المجلس الإداري، نفس هذا التعديل تقبل فيما يخص قانون السمعي البصري، نتعجب كيف أنه الحكومة ترفضه في هذه الشركة، هذه هي التعديلات التي قدمناها – السيد الرئيس- نتمنى وكاينة فرصة جديدة للحكومة أن تتعاطى بشكل إيجابي معها.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد المستشار المحترم.

إذن نصل إلى المادة 14، الحكومة استمعت إلى التعديل الوارد على هذه المادة، رأي الحكومة حول التعديل.

السيد وزير التجهيز والنقل:

شكرا السيد الرئيس.

إذن جوابا على هذه التعديلات. فيما يتعلق بالمادة 14.

السيد رئيس الجلسة:

المادة 14 فقط.

السيد وزير التجهيز والنقل:

غير المادة 14. إذن المادة 14، يهدف التعديل الأول إلى تغيير كلمة الدنيا بكلمة الضرورية، وبهذا الشأن يجب الإشارة إلى أن عبارة المؤهلات المهنية والتقنية الدنيا يعني تستعمل عادة في المجال التقني عندما يتعلق الأمر بمنح امتيازات وإسناد التراخيص فإن هي عبارة جاري بها العمل في ميدان الامتيازات يعني les concessions، يتعلق الأمر بالشروط دنيا يعني أدنى مستوى من الشروط الذي لازم احترامها من طرف

تعلمون- على العلاقات بين هذه الشركات أو هذه المؤسسات ومستخدميها وفق مادته الثالثة.

وبالتالي فإن مقتضيات النظام الأساسي للشركة المغربية للسكك الحديدية يجب أن تكون منسجمة مع الأحكام العامة لهذا القانون، وإنه خلافا لما يقترح التعديل يجب الاحتفاظ بالإشارة إلى هذا القانون ضمن مقتضيات المشروع. أما فيما يتعلق بالتعديل الثاني الذي يقترح إضافة فقرة جديدة تهدف إلى التنصيص في مضمون مشروع القانون على تمثيل المستخدمين في المجلس الإداري للشركة المغربية للسكك الحديدية والمقاربة مع قطاع الإعلام.

وبغيت بهذه المناسبة أشير إلى الفرق.

فيما يتعلق بهذا القانون، يتعلق الأمر بشركة مجهولة الاسم يعني تأسيس.... يعني المجالس الإدارية الخاصة بها فيأتي وفقا للقانون الخاص بشركة المجهولة الاسم، يعني عنده مسطرته.

فيما يتعلق بالمؤسسات العمومية يجب أن تذكر داخل القانون، لما نتكلم على مؤسسة عمومية بحال وكالة مثلا التي تكلم عليها قانون السمعى- البصري يمكن المناقشة ديال هذا الأمر. فيما يتعلق بشركة مجهولة الاسم لا توجد داخل القانون تأسيس هذه المؤسسات فقلنا أنه هذا الموضوع يمكن أن يناقش في إطار آخر. شكرا.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد الوزير. موقف صاحب التعديل بعد هذا الشرح التي جاءت به الحكومة. تشبث بالتعديل.

الموافقون على التعديل: 8

المعارضون: 58

المتنعون: لا أحد

رفض التعديل بمعارضة 58 وموافقة 8 وامتناع لا أحد

التصويت على المادة 23 كما صادقت عليها اللجنة.

الموافقون على التعديل: 58

المعارضون: 8

المتنعون: لا أحد

صادق المجلس على المادة بموافقة 58 ومعارضة 8 وامتناع لا أحد.

المواد 24 و25 و26 لم يرد بشأنها أي تعديل

الموافقون: الإجماع

المشروع برمته.

فيما يتعلق بالتقييم أو إعادة التقييم لأنه التقييم معروف حسب الدفاتر المحاسبية لمكتب السكك الحديدية وحسب المراقبة ومهام التدقيق التي تقوم بها الشركات المختصة في هذا الميدان التي تخضع لها- لهذه المراقبة- سنويا المكتب الوطني للسكك الحديدية إذن يبقى إشكالية إعادة تقييم هذه الممتلكات التي قلنا على أنه يستحسن إعادة تقييم هذه الممتلكات في حالة ما إذا يتم بيع هذه الممتلكات أو خوصصة المؤسسة بما أنه لا يطرح في هذا القانون مبدأ الخوصصة لهذا القانون، فبالتالي يكفي أي الجرد والقيمة الموجودة في الكناشات المحاسبية للمؤسسة، في حالة ما إذا - نتكلم على خوصصة المؤسسة- سنأتي إلى البرلمان من جديد وسنخضع للقوانين المعمول بها في هذا المجال بما فيها إعادة التقييم. وشكرا.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد الوزير. موقف الفريق بعد الشروح التي جاءت على الحكومة. تمسك بالتعديل.

الموافقون على التعديل: 8

المعارضون للتعديل: 58

المتنعون: لا أحد

إذن رفض التعديل بمعارضة 5 و موافقة 8 وامتناع لا أحد.

نصوت على المادة 20 كما وافقت عليها اللجنة.

الموافقون: 59

المعارضون: 8

المتنعون: لا أحد

وافق المجلس على المادة 20 بموافقة 59 ومعارضة 8 وامتناع لا أحد

المادة 21 و22 لم يرد بشأنها تعديل

الموافقون: الإجماع

المادة 23 ورد بشأنها تعديل استمعنا إليه رأي الحكومة حول التعديل المقدم.

السيد وزير التجهيز والنقل:

فيهدف التعديل على المادة 23 إلى حذف الإشارة إلى قانون الشغل وتبديلها بعبارة نتفق عليه مع الممثلين، فبغيت بهذه المناسبة أنه يتعين التذكير بأن قانون الشغل يطبق بصفة عامة على جميع مستخدمي مؤسسات العمومية ذات الصبغة التجارية والصناعية وكذا على الشركات الوطنية لكونه ينص - كما

وبغيت فقط أشير إلى ذلك، وهذا في جميع النقاشات
تمكنا باش نوضحو هذا بما فيه الكفاية وهذا المشروع
لن يترتب عنه أي تأثير على اليد العاملة بل سيكون
فرصة لانطلاق جديدة وأنه نوع من التتويج ديال واحد
مسلسل إصلاحات الذي انتهى، إصلاحات بالمفهوم
الإيجابي ديال الإصلاحات ليس مفهوم سلبي، بل مفهوم
إيجابي، وسيكون إن شاء الله بحكم تصويتكم انطلاقة
جديدة في قطاع السكك الحديدية. وشكرا لكم.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا للسيد الوزير. باسمكم جميعا نهني الحكومة
ونهني السيد الوزير على المصادقة على هذا المشروع.
كما أنقدم لكم بالشكر على صبركم ومواظبتكم
ومشاركتكم حتى وصلنا إلى هذه النتيجة.
ورفعت الجلسة.

الموافقون: 58

المعرضون: 8

الممتنعون: لا أحد

وافق المجلس على المشروع رقم 03-52 المتعلق
بتنظيم الشبكة السككية الوطنية وتديبرها واستغلالها
بالنتيجة التالية:

الموافقون: 58

المعرضون: 8

الممتنعون: لا أحد

الكلمة للحكومة. السيد الوزير.

السيد وزير التجهيز والنقل:

شكرا السيد الرئيس.

بسرعة ما بغيت شاي نطول على السادة
المستشارين بغيت فقط نشكرهم على تصويتهم وعلى
انتقاداتهم واقتراحاتهم في هذا المجال، بغيت غير نشير
إلى أنه في إطار المناقشة أعطينا بما فيه الكفاية من
التوضيحات، بغيت نشير إلى أن حافظنا على الأهم في
هذا النص، حافظنا على حقوق المستخدمين، حافظنا لأنه
في التقديم الذي جاء تكلمت على المؤسسات الدولية
وعلى أنه هذه القوانين ديال التحرير وديال الخوصصة
و ديال التقويت تتجي طبقا لمقتضيات المؤسسات
الدولية، بغيت فقط نشير إلى أنه هذا الشيء غير
صحيح أعطيك أمثلة فيما يتعلق بالسكك الحديدية جميع
الإصلاحات في العالم كتمشي باتجاهين الأول
تنقسم يعني السكة الحديدية من جهة في مؤسسة واحدة
بحال اللي وقع في فرنسا واللي وقع في بريطانيا واللي
وقع في ألمانيا واللي وقع في الأرجنتين إلى آخره،
وتوزيع يعني استغلال الخط السككي على عدة
شركات، حنا حافظنا على 2 ديال الحاجات، حافظنا
على الربط ما بين السكة الحديدية واستغلال السكة
الحديدية في مؤسسة واحدة يعني لأنها لا داعي للتقسيم
في هذه الحالة ووضحت هذا في اللجنة وثانيا حافظنا
على الوحدة يعني ديال شركة التي ستعمل في هذا
القطاع باش تمكن.... باش تعمل واحد النوع من
التوازن معا ما بين واحد الخطوط اللي هي مربحة
وبعض الخطوط اللي هي تتكبدها الشركة أو المكتب
وتؤدي إلى عجز مالي، فبالنتيجة هذا هو ضمان
استمرارية المكتب. هذا هو ضمان مصير المكتب وهذا
هو ضمان فرص الشغل اللي موجودة في المكتب.