

مداولات مجلس المستشارين أبريل 2005

للسائقين للحساب الخاص. تسجيل 38654 شاحنة منها 20417 للنقل لحساب الغير من 18237 للحساب الخاص. يعني 50٪ من هذه الشاحنات يقل وزنها مع حمولتها عن 8 أطنان و90٪ منها كانت تشتغل في القطاع الغير المنظم من ضمن أهداف لإدخال القطاع الغير المنظم في القطاع المنظم وصلنا إليها بنسبة مشرفة. إنشاء 2000 مقالة جديدة للنقل مكنت من إحداث 2500 منصب شغل جديد ثم الترخيص ل23 وكيل للعمولة ولسبعة مقاولات لتأجير الشاحنات. أي وكيل العمولة أي كان فقط سابقا كان احتكار المكتب الوطني للنقل الآن كايين 23 للي عندهم هذي المهنة هذي إن المشروع السيد الرئيس. حضرات السيدات والسادة المستشارين فإن مشروع القانون رقم 02-25 المعروض على أنظاركم والمتعلق بإحداث الشركة الوطنية للنقل والوسائل اللوجستية وبحل المكتب الوطني للنقل يأتي في سياق تطبيق مقتضيات الفصل 20 مكرر مرتين من القانون 16-99 السالف الذكر والذي ينص كما تعلمون على تحويل المكتب الوطني للنقل إلى شركات مجهولة الاسم. كما أنه يرمي بالأساس إلى تمكين المكتب من توفير على إطار قانوني ملائم يمكنه من تطبيق أساليب التسيير الفعال والناجع لأنشطة الخدماتية كفاعل اقتصادي على الصعيد الوطني. كذلك اعتماد خطة تجارية للشركة الجديدة موجهة نحو تطوير وتنويع أنشطتها بهدف الإحاطة لجميع حلقات السلسلة اللوجستية والاستجابة لحاجيات زبائنها بكيفية مرضية. الرفع من مستوى مردودية الشركة وتحسين عطائها وفتح إمكانية الشراكة وتطويرها مع المقاولات الأخرى الوطنية والدولية في مجال النقل واللوجستيك، هذا ويتجلى هدف الشركة الجديدة على الخصوص فيما يلي:

القيام بدور الوكيل العمولة في مجال نقل البضائع على الصعيدين الوطني والدولي إنشاء استغلال مكاتب الشحن ومراكز اللوجستية المخصصة لتجميع البضائع. وتوزيعها وإيداعها تحت نظام الجمارك أو خارجه بتنظيم عملية النقل لفائدة الدولة أو جماعات محلية أو المؤسسات العامة. وعلى وزن على ذلك فبإمكان الشركة القيام بخدمات أخرى لفائدة الدولة والجماعات المحلية والمؤسسات العامة إلى غاية 31 دجنبر 2006 ويتعلق الأمر باقتناء سيارة الدولة وتسجيلها وتدبير شؤونها وسحبها وبيعها تقديم القروض الممنوحة لموظفي وأعوان الدولة لشراء السيارات قصد استعمالها لحاجات المصلحة. تدبير أنظمة التصورات المعدة لتغطية الخدمات المتعلقة بتسيير حظيرة السيارات لفائدة الإدارات والهيئات العامة والجماعات المحلية مع إمكانية إبرام اتفاقية مع الدولة في هذا الشأن بعد نهاية 2006 السيد الرئيس حضرات السادة المستشارين المحترمين أود أن أذكر كذلك بأن هذا المشروع يتضمن مقتضيات ترمي إلى الحفاظ على جميع الحقوق والمكتسبات للعاملين بالمكتب والذين سيتم نقلهم إلى شركة وخاصة تلك المتعلقة بنظام المعاشات عندما تتكلم على النقل ليس هناك نقل بل فقط تغيير الإطار المؤسساتي للمكتب الذي سيصبح شركة وهذا الإجراء يشكل آخر حلقة

محضر الجلسة 434

التاريخ: الثلاثاء 10 ربيع الأول 1426 الموافق (19/04/2005).

الرواسية: المستشار السيد عبد الرحمن لبدك الخليفة 2 لرئيس مجلس المستشارين.

التوقيت: ساعتان ابتداء السادسة والربع بعد الزوال.

جدول الأعمال: (الدراسة والتصويت على مشاريع القوانين التالية).

أولا: مشروع قانون رقم 02-25 يتعلق بإحداث الشركة الوطنية للنقل والوسائل اللوجستية، ويحل المكتب الوطني للنقل.

ثانيا: مشروع قانون 04-33 بتغيير القانون رقم 79-25 بإحداث المكتب الوطني للمطارات ثم المشروع .

الثالث والأخير مشروع قانون رقم 16-04 يتعلق بتهيئة واستثمار ضفة أبي رقراق إذن نستهل هذه الدراسة على مشروع قانون رقم 02-25 كما ذكرت سابقا المتعلق بإحداث الشركة الوطنية للنقل والوسائل اللوجستية ويحل المكتب الوطني للنقل.

السيد هيد الرحمن لبدك رئيس الجلسة:

بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على خير المرسلين.

السيد الوزير الاخوة المستشارين تخصص هذه الجلسة للدراسة والتصويت على مشاريع القوانين التالية:

الكلمة الان للسيد الوزير لتقديم المشروع تفضلوا السيد الوزير.

السيد كريم غلاب وزير التجهيز والنقل:

بسم الله الرحمن الرحيم.

السيد الرئيس،

حضرات السيدات والسادة المستشارين المحترمين،

أود بمناسبة عرض مشروع القانون رقم 02-25 المتعلق بالشركة الوطنية للنقل والوسائل اللوجستية ويحل المكتب الوطني للنقل على أنظار مجلسكم الموقر أن أذكر بأن هذا المشروع يندرج في إطار مسلسل إصلاح قطاع النقل الطرقي الذي يتضمنه القانون رقم 99-16 والذي دخل حيز التنفيذ في 15 مارس سنة 2003 حيث أن هذا القانون ينص على إلغاء احتكار الشحن المخول للمكتب الوطني للنقل اعتماد المهنية لولوج سوق النقل الطرقي على أساس معايير الكفاءات المهنية والقدرة المالية إدماج الشاحنات الصغرى ضمن قطاع النقل المنظم، وهكذا وفي إطار تفعيل مقتضيات هذا القانون فقد تم خلال 2004 انجاز العمليات التالية نعطي الآن حصيلة سنتين من تنفيذ هذا القانون تسليم 12931 شهادة للسائقين لحساب الغير و18237 شهادة خاصة

مداولات مجلس المستشارين أبريل 2005

التأهيل والمهنية والسلامة التي ينبغي أن تشهد لها العزائم بحزم وان تستثمر من أجلها كل آليات العمل واللوجستيك وتوظف لها كل إمكانيات التعاون والتشارك الدولي تلك هي الدواعي والآمال التي جعلنا في الأغلبية نؤيد بكل اجابية المشروع المعروض علينا للتصويت لفائدة السيد الرئيس إن الهدف كما هو معلوم للمشروع القانون المغير للقانون المغير للمطارات، شكرنا السيد الرئيس.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد المستشار. الكلمة الآن للسيد المستشار السي أحمد الكور عن فرق المعارضة.

السيد المستشار أحمد الكور:

بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين.

السيد الرئيس،

السادة الوزراء،

أختي وإخواني المستشارين المحترمين.

يشرفني باسم فرق المعارضة أن أتناول الكلمة لمناقشة مشروع قانون الأول رقم 02-05 المتعلق بإحداث الشركة الوطنية للنقل والوسائل اللوجستيكية وبحل المكتب الوطني للنقل. والثاني مشروع قانون 33-04 المتعلق بتغيير القانون 25-19 بإحداث المكتب الوطني للمطارات. فيما يتعلق بمشروع القانون الأول ومن خلال العرض الذي تقدم به السيد الوزير داخل لجنة المالية تبين أن الحكومة ماضية في مسلسل التحرير والخصوصية مؤسسات الدولة خصوصا المؤسسات ذات المردودية الهامة أو التي تحققت الاكتفاء الذاتي وبالتالي فإنه لا أحد يخفى عليه النور المهم الذي يلعبه المكتب الوطني للنقل في مجال تقديم الخدمات العمومية لفائدة الإدارة منها الاقتناء وتسجيل وتأمين وتبديل وإعفاء حظيرة السيارات الدولة، منح سلفات من أجل اقتناء سيارات خصوصية لموظفي وأعوان الدولة وتأمينها. تبديل نظام الطابع الذي يضمن تسوية مصاريف التزويد بالوقود والإصلاحات بالنسبة لحظيرة سيارة الدولة وكذا نقل البضائع والمستخدمين التابعين لحساب الدولة والمؤسسات العمومية والجماعات المحلية، بالإضافة إلى ذلك يقوم المكتب الوطني للنقل بتطبيق مقتضيات الظهير الشريف رقم 1-63-260 الصادر بتاريخ 12-63 الذي تم استبداله بالظهير الشريف الصادر 23-جنبر 87 الذي تم تعديله بمقتضى القانون 16-99 الصادر ب15 فبراير 2000 والذي كرس تحرير النقل الطرقي للبضائع وحذف الاحتكار الذي كان مخولا للمكتب في هذا المجال السيد الرئيس لا يخفى عليكم الدور التاريخي الذي لعبه المكتب الوطني للنقل خلال المسيرة الخضراء المظفرة في 6 شتنبر 1975 حيث جند كل إمكانياته المادية والمعنوية والبشرية وساهم مساهمة فعالة في إنجاح هذه المسيرة بتعبئة المواطنين وبتوفير وسائل النقل له وبالتالي كان على المشروع هذا قانون الذي جاء كتابة الحكومة التنصيص على هذه المنجزات

من إصلاح نقل البضائع وفي الأخير أتوجه بالشكر الجزيل إلى السادة المستشارين أعضاء لجنة المالية والتجهيزات والتخطيط والتنمية الجهوية على العناية التي أولوها لهذا المشروع والسلام عليكم ورحمة الله.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد الوزير الكلمة الآن لمقرر اللجنة المالية والتجهيزات والتخطيط والتنمية الجهوية لتقديم تقرير اللجنة حول المشروع. الكلمة إذن أفتح باب المناقشة وأعطي الكلمة للمستشار السي محمد أبو الفرج عن فرق الأغلبية.

السيد المستشار محمد أبو الفرج:

بسم الله الرحمن الرحيم.

السيد الرئيس، السادة الوزراء، إخواني المستشارين،

أتشرف أن أساهم باسم فرق الأغلبية في مناقشة المشروعين القانونيين اللذين صادق عليهما مجلس النواب المتعلقين على التوالي بإحداث الشركة الوطنية للنقل والوسائل اللوجستيكية وبحل المكتب الوطني للنقل ويتغير القانون المحدث للمكتب الوطني للمطارات فالبنسبة للمشروع الأول نعتبر في فرق الأغلبية أنه يندرج كما صرحنا بذلك الحكومة في سياق برنامج الإصلاح البنوي لقطاع النقل بالاعتماد على إنهاء الاحتكار، وتحديث البنيات، وتشجيع الاستثمار الخاص وإرساء قواعد الاحترافية والتنافسية ورفع مستوى مساهمة القطاع في النهوض بالسياحة وحركة التبادل التجاري لقد بدأ تفعيل هذه الركائز الأساسية للإصلاح مع بدأ سريان مفعول القانون رقم 99-16 قبل سنتين وهو القانون الذي نص على وجوب تحويل المكتب الوطني للنقل إلى شركة مجهولة الاسم لتمكينه من تجويد خدماته وتحسين تديره كأداة اقتصادية فاعلة متجاوبة مع حاجيات السوق وجاهزة لرهانات التنافسية التي يقتديها تحرير القطاع إن الشركة الجديدة سيصبح بمقدورها اعتماد على قواعد القانون أن تدخل بشكل أفضل في شراكة مع مقاولات وطنية ودولية لتطوير قطاع النقل وتنمية وسائله اللوجستيكية ونحن على يقين بان الأدوار والوظائف التي يخصصها المشروع لهذه الشراكة تفتح أمام المكتب الوطني للنقل الذي سيتم حله بمقتضى هذا القانون إمكانيات واعدة للتطور دون أن يفقد المميزات الإيجابية التي يراكمها وهذا ما يتطلب في رأينا حسن تفعيل المقتضيات التي تتبع من جهة إمكانية الاكتتاب في رأس مال الشركة من طرف الدولة من خلال عمليات نقل الأملاك والأرصدة والمساهمات وجميع عناصر الأصول التي يملكها المكتب ومن جهة ثانية عدم التفريط في العنصر البشري والاعتناء به وبكفائته من خلال عملية نقل المستخدمين مع الحفاظ على جميع الحقوق المكتسبة والعمل على تحسين أوضاعهم المادية والمعنوية إن كل هذه المعطيات التي ترسخها قواعد المشروع القانوني المعروض على أنظار مجلسنا تؤكد كما تم التعبير عن ذلك المناقشات التحضيرية في اللجنة أن إصلاح قطاع النقل الطرقي للبضائع والمسافرين بشكل متوازن يتطلبان من جميع الفاعلين وفي مقدمتهم الدولة توفير شروط

مداولات مجلس المستشارين أبريل 2005

التجاري والخدماتي الموكولة إليه بمقتضى هذا القانون أي 99-16. وإذا كانت دباجة القانون رقم 99-6 تتحدث على الإطار العام والدوافع الأساسية لإصداره والأهداف المتوخاة منه أننا نتسائل اليوم حول مدى تحقيق هذه الأهداف بعد انتهاء المرحلة الانتقالية المنصوص عليها في قانون 99-16 والممتدة من مارس 2000 إلى مارس 2003 فهل يا ترى ثم وضع نظام نقل شمولي ومنسجم مع حاجيات مستعملي النقل في الظروف الاقتصادية والاجتماعية الأكثر نفعاً ونجاعة أم أن واقع النقل الطرقي المتسم بالفوضى وعدم التنسيق وضعف المراقبة والتنظيم هي السمة العامة لهذا القطاع إضافة إلى ما تعرفه المقولة النقلية من إفلاس متزايد وتمركز في المدن الكبرى فأين نحن من تعزيز الوحدة الترابية والتضامن الوطني المشار إليه في الفقرة الأولى من دباجة قانون 99-16 وعلى الرغم من إشارة السيد وزير التجهيز والنقل في معرض تقديمه لمشروع القانون 02-25 إلى إنشاء ما يناهز 2000 مقولة لإنجاز عملية النقل لحساب الغير علماً بأن متوسط عدد الشاحنات في هذه المقاولات في يتراوح ما بين شاحنتين أو ثلاثة مما يؤثر على تكلفة النقل ومردودية وجودة الخدمات المقدمة ويضعف قوة المقولة الوطنية لمواجهة المنافسة الأجنبية كما نلاحظ أنه ليس هناك إطار تنظيمي ينسق بين أنواع النقل مثلاً بين النقل السككي أو النقل الطرقي حيث أنه في أغلب الأحيان تجد منافسة غير معقنة تتمركز حول التعرفة عوض التنسيق بين هذين النوعين من النقل ويكون الربح مقسماً بينهما وتتكون جودة الخدمات متوفرة ويتم تلاقي إمدار المال العام، أما عن ولوج وإدماج الشاحنات الصغرى الذي لا يتجاوز وزنها الإجمالي المؤنون به مع الحمولة ما بين 3.5 و 8 طن في النشاط المنظم، فقد أعلن السيد الوزير إبان تقديمه لمشروع قانون 02-25 أمام اللجنة عن تسليم حوالي 16 ألف شهادة تسجيل ناقل لحساب الغير. من مجموع 80 ألف شاحنة صغرى متواجدة بالسوق. رغم غياب إحصائيات دقيقة في هذا الميدان وذلك إبان تقديم المشروع سنة 2004 وهذا يبين عدم إقبال الناقلين على التسجيل لأسباب متعددة رغم إضافة مدة سنة للتسجيل في هذه اللوائح علماً بأن هذا الإجراء يخالف قانون 99-16 أما فيما يخص المهن الجديدة التي تم إحداثها بموجب هذا القانون، فإن عدد المسجلين يحسبون على رؤوس الأصابع، وهو ما يطرح عدة تساؤلات حول أفاق هذا القطاع والظروف التي يعمل بها إضافة إلى أن المهنة لولوج السوق الثقيلة والمراسيم التطبيقية لها والتي صدرت لحد الان عرفت نوعاً من الارتجال والتناقض مع مقتضيات قانون 99-16 فمثلاً كيف يمكن تحقيق الحرفية بالنسبة لحرفة للوكيل بالعمولة الذي يشترط لولوج هذه الحرفة.

أولاً: التسجيل في السجل الخاص الذي تمسكه وزارة التجهيز والنقل.

ثانياً: أن يتوفر على ضمانا مالية تقدر بـ 500 ألف درهم.

ثالثاً: أن يتوفر على الأهلية المهنية وهل يتغير مبلغ 500 ألف درهم

التاريخية عوض إقبارها والمرور عليها من الكرام خصوصا على الانجازات التاريخية الشيء الذي يجعل العديد من المهتمين والمختصين يتخوفون على مستقبل الشركة ووضعيتها الأطر والمستخدمين فيه وكذا مستقبل الخدمات التي كان يشرف عليها المكتب في السابق خصوصا وان فلسفة تحرير القطاع تعني إعطاء الفرصة للمبادرة الحرة وفق شروط المنافسة المتعارف عليها دوليا وكذا توجيه الخطة التجارية للمكتب نحو تطوير نشاطاته وتحسين أدائه وتمكنه كذلك. من تطوير شركات مع أطراف أجنبية ووطنية في ميدان النقل واللوجستيك السيد الرئيس إن الرهان الذي يجب أن تعلبه الشركة الوطنية للنقل والوسائل اللوجستكية في حلتها الجديدة هو تعزيز المهنة الرئيسية للمكتب الوطني كوكيل للحمولات الكاملة كما تتمحور حول استراتيجية فرعية تهم الجوانب التجارية والإنتاجية وشراء خدمات النقل. ربح حصص داخل سوق النقل على مستوى النقل المرخص، والنقل المنجز بواسطة الشاحنات الصغيرة. تقديم خدمات لوجيستكية ذات قيمة مضافة. التخزين البنيات اللوجيستكية تأجير بنيات ومعدات لوجيستكية. ومنها ولا بد التنصيص على الممتلكات العقارية للمكتب الوطني السابق ومحاولة تنويعها وإعادة هيكلتها واستثمارها الأمثل السيد الرئيس، أما بخصوص مشروع قانون 04-34 المتعلق بإحداث المكتب الوطني للمطارات. شكرا السيد الرئيس.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد المستشار. الكلمة للسيد المستشار محمد دعيدة عن الفريق الكنفدرالي.

المستشار محمد دعيدة:

السيد الرئيس،

السادة الوزراء،

السيدة والسادة المستشارين المحترمين،

يشرفني أن أتناول الكلمة في هذه الجلسة العامة لمناقشة وإبداء الرأي في مشروع القانون رقم 02-25 المتعلق بإحداث الشركة الوطنية للنقل والوسائل اللوجيستكية وبحل المكتب الوطني للنقل السيد الرئيس، السادة الوزراء، السادة المستشارين، إن أول ملاحظة يمكن الإدلاء بها هي افتقاد مشروع القانون رقم 02-25 إلى دباجة تؤطر الدوافع الاقتصادية والسياسة والمحيط العام للمشروع، وكذا نتائج دراسة السوق والجدوى بخصوص انتظارات الفاعلين الاقتصاديين في هذا المجال ومناصب الشغل المحتملة ومساهمة في تنويع خدمات النقل والاهتمام الذي توليه الحكومة المغربية لهذا القطاع وحجم الاستثمارات المالية وتركبتها. وثاني ملاحظة السيد الرئيس هي أن مشروع قانون رقم 02-25 هو امتداد للتوجهات العامة لقانون 99-16 الصادر بتاريخ 15 فبراير 2000 الذي أكد في فصله 20 مكرر مرتين على تحويل المكتب الوطني للنقل إلى شركة مجهولة الاسم بالنسبة للمهام ذات الطابع

مداولات مجلس المستشارين أبريل 2005

المكتب الوطني للماء الصالح للشرب بمقتضى مرسوم 1977 إلى المكتب الوطني للنقل لأن هذا الأخير يكتسب تجربة طويلة في تسيير حظيرة وسائل النقل إضافة إلى ما اكتسبه العاملون به من تراكم وما تتوفر عليه الإدارة الجديدة منذ غشت 2001 من وسائل المراقبة عن طريق نظام المعلومات متقدم لضبط الصويرات عبر كل المراحل التي تمر منها بعد قضية اختلاس الصويرات التي عرفتتها هذه المؤسسة في مرحلة الإدارة العامة السابقة إضافة إلى الهياكل الإدارية الملأمة لهذا النوع من النشاط مع تحديد المسؤوليات بدقة لكل العاملين في هذا الميدان. وإن تكليف الشركة الوطنية للنقل والوسائل اللوجستكية بهذه المهام خصوصا في هذه المرحلة سيساعد في نظرنا الدولة على واحد توفير بنك للمعطيات عن وضعية الحظيرة العمومية لسيارة الدولة يساعد في اتخاذ القرارات الملأمة.

ثانيا: ضمان حسن تدبير ميزانية الدولة في مجال هذه الحظيرة.

ثالثا: القيام ببعض الخدمات بالمجان لفائدة الدولة من طرف الشركة كالخبرة عند الإصلاح أو اقتناء السيارات أو بيعها.

رابعا: القيام بمهام أخرى أقل تكلفة من القطاع بمهام أخرى أقل تكلفة من القطاع الخاص.

خامسا: ضمان الأداء للمقاولات التي نتعامل مع الدولة في هذا المجال.

سادسا: القيام بدراسات ميدانية في هذا الشأن تكون رهن إشارة الدولة لاتخاذ القرارات اللازمة.

سابعا: جعل هذه الشركة المحاور الوحيد لإدارات والهيئات العامة والجماعات المحلية عوض تعدد المحاورين وما يترتب عنه من نتائج قد تعطل السير العادي لهذا النشاط. بالإضافة إلى أنه لحد الآن ليس هناك مؤسسة خاصة أو عمومية لما من التجربة ما يكفي للقيام بهذه المهمة الصعبة زيادة على أن هذه الشركة لها من الذمة المالية ما يشجع المتعاملين الخواص العمل معها لأنهم متقنون من الأداء في الوقت المناسب. كما يمكن الاعتماد على هذه المؤسسة لضمان جودة الخدمات من طرف الخواص عن طريق المراقبة التي تقوم بها.

السيد الرئيس، السادة الوزراء، السادة المستشارون،

إن التعاطي السلبي للحكومة مع المقترحات والملاحظات التي تقدمنا بها كفريق كنفدرالي والهادفة إلى إضفاء الشفافية وتجاوز الهفوات القانونية لمشروع قانون رقم 02-25 وأيضاً لتدارك لبعض النقائص من أجل تحسين جودة النص القانوني المعروض علينا. لكن وبدعوى الإسراع وإخراج هذا النص القانوني وتجنب القراءة الثانية من طرف مجلس النواب الذي صادق عليه بتاريخ 7 يوليوز 2004 رفضت مقترحاتنا من طرف الحكومة بالرغم من الاعتراف بإجابتها وبالإضافة إلى الملاحظات التي أشرنا إليها بخصوص إنجازات المرحلة الانتقالية وما تعرفه سياسة التحرير القطاع من انعكاسات على الشغيلة وتكلفة

كافي لضمان استمرارية لهذه المقولة أي الوكيل بالعمولة علما بأن قيمة السلع المنقولة قد تتجاوز بكثير هذا المبلغ بالإضافة إلى أن مسؤولية الوكيل بالعمولة في النقل غير محدد في القانون التجاري الحالي إذ أن هناك فراغ قانوني في هذا المجال. أما عن التزامات الدولة المواكبة لمقتضيات القانون 99-16 ودخولها حيز التنفيذ فنلاحظ غياب مشاريع استثمارية خلال هذه الفترة الانتقالية وعدم إنجاز دراسة ميدانية ومراجعة للهياكل الإدارية الملأمة اختصاصاتها ومستلزماتها الإصلاح وبخصوص المقولة الثقيلة فلا زالت على حالها فلم تعرف لا تأهيلا ولا تحديثا لهياكلها وأساطيلها وغياب التوظيف للطاقات البشرية الكفأة.

السيد الرئيس، السادة الوزراء، السادة المستشارون، إذا كانت هذه هي السمة العامة والرئيسية بتركيز شديد للمرحلة الانتقالية قبل إحداث الشركة الوطنية للنقل والوسائل اللوجستكية وبحل المكتب الوطني للنقل وفق مشروع 02-25 فإن الملاحظات التي تسجلها بخصوص هذا المشروع تكمن في :

أولاً: أشار مشروع قانون 02-25 إلى مرسوم يحدد تاريخ نقل ممتلكات المكتب الوطني للنقل إلى الشركة الوطنية للنقل والوسائل اللوجستكية حسب الفقرة الأخيرة من المادة 5 وتاريخ مساهمة الدولة في رأس مال الشركة وحل المكتب الوطني للنقل طبقا للمادة 7 إلا أنه لم يشير إلى تاريخ إنشاء الشركة الوطنية للنقل والوسائل اللوجستكية عكس قانون 03-25 المتعلق بالسكك الحديدية الذي أشار في المادة 17 الفقرة الثانية إلى تاريخ حل المكتب الوطني للسكك الحديدية والذي تحل محله الشركة المغربية للسكك الحديدية والذي هو نشر قانون 03-25 بالجريدة الرسمية كما تنص على ذلك المادة 27 وقد نبهنا الحكومة إلى أنه يجب تحديد إنشاء الشركة الوطنية للنقل والوسائل اللوجستكية هل هي بمجرد حل المكتب الوطني للنقل، أم ابتداء من مساهمة الدولة في رأس المال الشركة. أم طبقا لمقتضيات المادة 3 من قانون رقم 17-75 المتعلق بشركات المساهمة طبقا لأحكام المادة الأولى من مشروع القانون 02-25 الذي تنص على أن الشركة الوطنية للنقل، والوسائل اللوجستكية هي شركة مساهمة.

ثانيا: بخصوص المادة الرابعة من مشروع قانون رقم 02-25 التي توكل للشركة الوطنية للنقل والوسائل اللوجستكية إلى غاية 31 دجنبر 2006 القيام لفائدة الإدارة والهيئات العامة والجماعات المحلية بخدمات تتعلق بتسيير حظيرة السيارات التابعة لها عبر أنظمة الصويرات لبنية بالإضافة إلى تقديم قروض لموظفي وأعوان الدولة لشراء السيارات قصد استعمالها لحاجات المصلحة فإبنا نتساءل عن الهدف والسبب من تحديد تاريخ 31-12-2006 لإنهاء قيام الشركة بهذه الخدمات علما بأن هذه المهام موكولة إلى المكتب الوطني للنقل منذ سنة 1977 ومنصوص عليها في قانون 16-99 بدون تحديد تاريخ لنهاها فما هو المتغير بين سنة 2000 تاريخ صدور قانون 99-16 وسنة 2004 تاريخ تقديم مشروع قانون رقم 02-25 علاوة على أن هذا النوع من النشاط قد تحول من

مداولات مجلس المستشارين أبريل 2005

الحكومية بواسطة شبكة معلوماتية متطورة، خيرة المكتب الوطني في تدبير حظيرة سيارة الدولة وكذا الإمكانيات التي أبان عنها هذه المؤسسة في مجال التطوير وعصرنة أسلوبها جعل منها أداة ناجحة تسمح للجهاز التنفيذي لاتخاذ القرارات الملائمة لترشيد وعقلنة قطاع النقل لهذا السبب نرى أن سحب الخدمات السالفة الذكر من المكتب الوطني في الأجل المحددة في مشروع القانون وخاصة في البند 4 ستكون له بدون شك انعكاسات سلبية ليس فقط على متخذي القرارات فيما يخص عقلنة وترشيد النفقات الخاصة بحظيرة الدولة بل ستترب عنه انعكاسات اجتماعية سيكون ضحيتها مستخدمو المكتب الوطني الذين يسهرون على هذا النشاط والبالغ عددهم أكثر من 1200 مستخدم لذلك طلبنا التريث وإعطاء فترة انتقالية لمدة 5 سنوات. والتنصيص عليها في القانون بدل الحديث عن إمكانية إبرام اتفاقية بين الشركة والدولة، وفي اعتقادنا أن هذه المدة ستسمح للدولة وللمتعاملين معها، وللمكتب الوطني باتخاذ التدابير الضرورية خلال هذه الفترة وبالتالي تلافي كل انعكاس سلبي على هذه الأطراف شكرا.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد المستشار ننتقل تمر للتصويت على مواد مشروع القانون قبل أن نبدأ بالمادة الأولى ورد تعديل من الفريق الكنفدرالي يخص عنوان المشروع الكلمة الآن لأحد أعضاء الفريق الكنفدرالي لتقديم التعديل.

المستشار محمد صيدمة:

شكرا السيد الرئيس فيما يخص التعديل الأول الذي تقدمنا به هو بخصوص العنوان ديال مشروع القانون حيث اقترحنا أن يصبح العنوان كالتالي مشروع قانون رقم 02-25 يتعلق بإحداث الشركة الوطنية للنقل والخدمات اللوجيستكية بدل الوسائل محل المكتب الوطني للنقل عوض يحل المكتب الوطني للنقل.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد المستشار. الكلمة الآن للسيد الوزير لنعرف رأي الحكومة فيما يتعلق بطلب التعديل.

السيد وزير التجهيز والنقل:

شكرا السيد الرئيس هذا الاقتراح التعديل لا يهم لا العنوان ارتأت الحكومة أن ترفض هذا التعديل شكرا.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد الوزير إذن نمر الآن للتصويت عن التعديل الموافقون: 5 المعارضون 3 للممتنعون: 7.

إذن لم يحض هذا التعديل بالموافقة وبذلك يبقى العنوان كما هو. نمر الآن إلى التصويت على المادة الأولى ليس بها تعديل لم يرد في شائنها أي تعديل.

الخدمات المقدمة للمواطنين فإننا سنصوت ضد مشروع قانون رقم 02-25 المعروض علينا شكرا السيد الرئيس.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد المستشار آخر متدخل هو السيد المستشار محمد الهبلي عن الفدرالية الديمقراطية.

المستشار محمد الهبلي:

بسم الله الرحمن الرحيم.

السيد الرئيس، السادة الوزراء، أختي المستشارة إخواني المستشارين،

مناقشة المشروع رقم 02-25 المتعلق بتأسيس الشركة الوطنية للنقل والوسائل اللوجيستكية وحل المكتب الوطني للنقل سأتطرق في تدخلي إلى شقين: الشق الأول حول الأهداف العامة لسياسة الحكومة في مجال تحرير النقل والشق الثاني يتعلق بمضمون الملاحظات التي تقدمنا بها كفدرالية ديمقراطية للشغل حول مشروع هذا القانون بالنسبة للشق الأول سجلنا في العرض الذي تقدم به السيد الوزير فيما يتعلق بالأهداف العامة للسياسة الحكومية في مجال النقل ما يلي تطوير وعصرنة الشبكات البنية التحتية تشجيع المبادرات الخاصة للإستثمار في قطاع النقل الرفع من مهنية ومن تنافسية مختلف المتدخلين في مجال النقل تحسين مساهمة القطاع في تنمية السياحة وانعاش المبادلات التجارية. من حيث المبدأ لا نملك الا أن نتفق مع هذه الأهداف ونسعى جميعا لكي تتحقق لكن في الواقع نسجل أن هناك انتقالية في هذه السياسة المتتبعة بحيث هناك جراءة فيما يتعلق بالنقل البري للبضائع، ولكنها أقل جراءة بالنسبة للنقل المتعلق بالمسافرين الأشخاص في حين أن منطق السوق ومنطق التحرير يتأسس على حرية تنقل الأشخاص والسلع والراسمير ولا يمكن الفصل بين مختلف هذه العناصر كنا نأمل أن تستهدف هذه الجراءة وهذه الإرادة تحرير القطاع في شموليته ولاسيما ما يعرفه واقع نقل المسافرين من مشاكل ولو كان ينبغي أن يوضع حد للنظام الامتيازات الذي يعرقل تطور هذا القطاع وبالتالي ملاحظتنا في هذا القطاع وبالتالي ملاحظتنا الأساسية في هذا الباب هو أن التحرير يجب أن يكون شامل بالنسبة للملاحظات الخاصة التي أدلينا بها من غير خيرنا كفدرالية هو انه لا يجب أن يكون التحرير على حساب الخبرة التي راكمها المكتب الوطني للنقل هذه المؤسسة العمومية راكمت خبرة هامة نعتز بها ونعتز بمختلف الأطر التي ساهمت في تطوير هذه الخبرة ثم أيضا على حساب مجموع الخدمات التي يؤديها هذا المكتب سواء لفائدة الدولة أو لفائدة موظفي وأعاون الدولة ونعني بالأساس الخدمات التي تكتسي طابعا اجتماعيا فالخدمات اقتناء سيارة الدولة وتسجيلها وتأمينها وتدبير شؤونها وسحبها وبيعها. إثارة نظام النظم الصوريات المعدة لتغطية تكاليف النقل والعمليات المرتبطة بها لفائدة الإدارات والهيئة العمومية والجماعات المحلية، كذلك التتبع الدقيق لنشاط حظيرة سيارة الدولة والذي تستفيد منه جميع القطاعات

مداولات مجلس المستشارين أبريل 2005

المستشار محمد دهمدة:

فيما يخص هذه المادة درنا في الحقيقة غير الصياغة يتم اكتتاب رأس مال الشركة بأكمله من طرف الدولة والملوك للمكتب الوطني للنقل بعد جرد المنقولات والمقارات والعناصر الغير الملمية التي يملكها أو يستغلها المكتب الوطني. بالتالي أنه الاكتتاب ديال رأس المال ديال الدولة في الحقيقة أنه ملك ديال المكتب الوطني للنقل ورفضت بالأسف الحكومة شكرا السيد المستشار الكلمة للسيد الوزير.

السيد وزير النقل والتجهيز:

فعلا ترفض الحكومة هذا التعديل لأنه لن يأتي بأن ايجابيات خصوص أنه اكتتاب الدولة لدى الشركة الجديدة يأتي بتحويل رأس المال ديالها لدى المكتب الوطني للنقل وهذا رأس المال لي هو ضخم بالنسبة للمكتب الوطني للنقل ينقل إلى الشركة الجديدة.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد الوزير إذن أعرض التعديل للتصويت

الموافقون: 6 المعارضون 38 الممتنعون 6

أعرض المادة الخامسة كما وردت في المشروع أي التصويت

نفس العدد الموافقون: 42 المعارضون 6 الممتنعون لا أحد.

المادة السادسة لم يرد في شأنها أي تعديل الموافقون 42 المعارضون 6 الممتنعون لا أحد.

المادة السابعة ورد بشأنها تعديل من الفريق الكنفدرالي الكلمة لأحد المستشارين من الفريق الكنفدرالي لتقديم التعديل.

المستشار محمد دهمدة:

فيما يخص هذه المادة التعديل لي اقترحنا هو تبتدأ مدة الشركة طبقا لأحكام المادة الثالثة من القانون رقم 17-95 المتعلق بشركة المساهمة، فالقانون المعروض أماننا فالمادة الأولى تتعوت يعتبر بأن هذه الشركة شركة مساهمة حيثكنجوو للقانون التجاري التاريخ ديال ابتداء الشركة هو المادة ثلاثة بمعنى أنه تاريخ التسجيل انتعها في السجل التجاري لذلك كنفول للحكومة يجب أن تكون القوانين انتعها منسجمة ومنطبقة مع القوانين التي سبقها.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد المستشار الكلمة للسيد الوزير.

السيد وزير النقل والتجهيز:

فقط للإشارة أن النصوص المتعلقة بإحداث هذه الشركة تنطبق بمالها مع النص القانوني ديال 17-95 كما ينص عليها المشروع القانون لا فيما يتعلق بتاريخ إحداث هذه الشركة ولا في باقي بنود هذا القانون لذلك ترفض الحكومة هذا التعديل.

الموافقون: 42 المعارضون: 6 الممتنعون: لا أحد.

المادة الثانية: لم يرد في شأنها أي تعديل.

الموافقون: 43 المعارضون: 6 الممتنعون: لا أحد.

المادة الثالثة: الموافقون نفس العدد أي 43 المعارضون 5 الممتنعون لا أحد.

المادة الرابعة ورد بشأنها تعديل من الفريق الكنفدرالي الكلمة لأحد السادة المستشارين لتقديم التعديل.

المستشار محمد دهمدة:

أضفنا بأنه على أي وعند انتهاء الأجل المبين في الفقرة الأولى يمكن للشركة الوطنية للنقل إلى آخر الاستمرار في تقديم الخدمات المشار إليها وذلك بموجب اتفاقية تبرم بين الدولة والشركة على اعتبار كيف قلنا في المداخلة ديالنا بأن هذا المسألة ديال التنظيم الصوريات بمعنى les venietes ليس هناك أي مؤسسة الآن لا عمومية ولا خصوصية للي مختصة في هذا المجال خارج المكتب الوطني للنقل وانه في الحالة أنه هذا التاريخ ديال 31 ديسمبر 2000 بمعنى سنة من الآن كنفولوا بأنه غادي يوقع ارتباك كبير فلذلك نقول يجب أن تستمر هذه الشركة في تأدية هذه الخدمات كلها.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد المستشار الكلمة للحكومة في شخص وزير النقل والتجهيز.

السيد وزير النقل والتجهيز:

بالنسبة للتعديل المقترح بالنسبة المصطلح الوسائل والخدمات نفس الجواب المتعلق بالعنوان وبالتالي ترفض الحكومة بالنسبة للنقطة الثانية التي تتعلق باستمرار اقتناء في السيارات وتقديم القروض هذين المسطرتين أو هذه الخدمات يمكن دائما للدولة أن تكلف الشركة الجديدة لهذه الخدمات ولكن باحترام القوانين المعمول بها في هذا المجال باحترام قوانين ديال التأمين باحترام قوانين ديال البنوك لأن هذه خدمات لا علاقة مع فحوى ومضمون وهدف الشركة الجديدة للي خصها تخصص للنقل والبضائع واللوجيستيك لذلك ترفض الحكومة هذا التعديل.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد الوزير أعرض التعديل للتصويت.

الموافقون: للتعديل 6 المعارضون 38 الممتنعون 6

أعرض المادة الرابعة كما ورد في المشروع الموافقون 42 المعارضون 6 الممتنعون صوت واحد.

المادة الخامسة ورد بشأنها تعديل من الفريق الكنفدرالي الكلمة لأحد مقدمي التعديل.

مداولات مجلس المستشارين أبريل 2005

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد الوزير أعرض التعديل للتصويت للموافقون 6 المعارضون 88 لمتنعون ستة أعرض المادة السابعة كما وردت في المشروع الموافقون 42 المعارضون 6 الممتنعون لا أحد. المادة الثامنة ورد بشأنها تعديل من الفريق الكنفدرالي

المستشار محمد بصيدة:

فيما يخص هذا التعديل كنا طلبنا بأن توحيد المصطلحات فالآن أصبحت باش ككولوا أصبحنا ككولوا مدونة الشغل ولذلك طلبنا بأنه عوض قانون تكون مدونة الشغل لأنه كان التصويت على قانون حيث أصبح مدونة طبقا لقانون رقم 99-65 الصادر بتنفيذه الظهير الشريف رقم 184-03-01 بتاريخ 11 شتنبر 2003 بمعنى أنه الآن المصطلح القانوني هو مدونة الشغل وليس قانون الشغل.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد المستشار. الكلمة للسيد الوزير.

السيد وزير التجهيز والنقل:

شكرا السيد الوزير. الاسم الحقيقي الوارد في قانون الشغل هو قانون رقم 65-89 لمتعلق إذ قانون الشغل هو العبارة التي تستعمل وكذلك في نفس القانون تستعمل كذلك عبارة قانون الشغل وهي التي تنطبق مع باقي القوانين وبالتالي يرفض هذا الاقتراح.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد الوزير أعرض التعديل للتصويت للموافقون 6 المعارضون 38 الممتنعون 6 .

أعرض المادة الثامنة كما وردت في المشروع الموافقون 42 المعارضون 6 الممتنعون لا أحد.

المادة التاسعة لم يرد في شأنها أي تعديل الموافقون 42 المعارضون 6 الممتنعون لا أحد.

أعرض مشروع القانون برتمه للتصويت الموافقون 42 المعارضون 6 الممتنعون 1

لإذن وافق مجلس المستشارين على مشروع قانون 02-25 يتعلق بإحداث الشركة الوطنية للنقل والوسائل اللوجيستكية ويحل المكتب الوطني للنقل.

ننتقل الآن إلى المشروع الموالي للدراسة والتصويت على مشروع قانون 04-33 بتغيير القانون 79-25 بإحداث المكتب الوطني للمطارات الكلمة للحكومة لتقديم المشروع. السيد الوزير تفضلوا

السيد كريم غلاب وزير النقل والتجهيز:

شكرا السيد الرئيس.

حضرات السادة المستشارين المحترمين أود بالمناسبة تقديم مشروع

قانون 04-33 للنقاش والتصويت أما مجلسكم الموقر القاضي بتغيير القانون رقم 79-25 المتعلق بإحداث المكتب الوطني للمطارات أن تنكر السادة المستشارين بأن هذا المشروع يأتي في إطار العمل الحكومي الرامي إلى تجميد سياسة تحرير قطاع النقل الجوي والتي انطلق العمل بها منذ شهر فبراير 2004 لتحقيق الأهداف السياسية الأساسية التالية.

1- التحرير شفاف للنقل الجوي بناء على قواعد واضحة للمناقشة. -إحداث فاعل وطني متخصص في النقل السياحي العارض والمنظم بخطوط جوية مباشرة وبأسعار منخفضة تركيز النشاط الرئيس للشركة الخطوط الملكية المغربية على نشاط النقل المنتظم التقليدي. إقرار سياسة تحفيزية وغير تمييزية لمواكبة المرحلة الأولى من تنفيذ الإستراتيجية المعتمدة وهذا بالاعتماد مقارنة واقعية متميزة حسب البلدان المستهدفة وبتنسيق مع وزارة السياحة والجدير بالإشارة أيضا أن نهج سياسة التحرير الشفاف للنقل الجوي القائمة على قواعد واضحة قد مكنت القطاع من تحقيق تطورات ايجابية همت على الخصوص مجالات التنظيم النقل الجوي والرفع من مستوى الخدمات المطارية وفي هذا النطاق شهد مجال النقل الجوي دخول شركات أجنبية جديدة للأجواء المغربية ساهمت في الرفع من وثيرة النقل الجوي وأخص بالذكر منها من فرنسا كوغسيغ أو أغبز وهي شركة جديدة أخيرا إكلزوغ وبلجيك; hapagloid itu airline express; vigun; snbruissel tvbrlgui

air europe fustchoice aireroys germanis airhalier hapa- glio هذه كلها شركات دخلت للأجواء المغربية خلال السنة الماضية نتيجة للتحرير الجوي وقد كانت لهذه السياسة الآثار الحميدة على مستوى الرواج الجوي الذي تطور تطورا ملحوظا خلال السنة الماضية. يمكن توضيحه من خلال المؤشرات التالية عدد المسافرين. ارتفاع بنسبة 16.4% حيث وصل مجموع المسافرين 7 مليون و700 ألف مسافر ارتفاع عدد المسافرين غير مطار أكادير بالنسبة 19% غير مطار مراكش بنسبة 22% وغير مطار فاس بنسبة 47% ارتفاع عدد المسافرين بواسطة الرحلات المنتظمة بالنسبة 22.7% ويأتي ارتفاع الرحلات التجارية بصفة عامة ما يناهز 12.5% وفيما يخص تنظيم وتقنين النقل الجوي يتعين تذكير بإحداث لجنة مكلفة بتحديد مواقيت الرحلات التي تتكون من ممثلين مديرية الطيران المدني والمكتب الوطني للمطارات والفاعلين في مجال المناولة على الأرض وهذا الأمر يتعلق بتحديد أوقات بطريقة متساوية ما بين الشركات كذلك، إحداث لجنة لمستعملي المطارات التي أسندت إليها مهمة إبداء الرأي الاستشاري حول ظروف القيام بخدمات مطارية وكذا حول التغييرات التي تطرأ على التعريفات المستحقات المتعلقة بها وتضم هذه اللجنة في عضويتها بصفة خاصة المكتب لجميع الشركات الجوية العاملة بالمطارات الجوية الوطنية وفي نفس السياق تمييز مجال الخدمات المطارية بإدخال فاعل ثاني إلى جانب شركات الخطوط الملكية المغربية مكلف بتقديم الخدمات المطارية لكل من

مداورات مجلس المستشارين أبريل 2005

شركائنا وعلى الوافدين إلى بلادنا. ومن الضروري أن يكون الجهاز المشرق على تدبيرها مؤهلا بشكل شمولي ومتجاوبا مع متطلبات المنافسة فسياسة التحليل أدت إلى دخول شركة الطيران الجديدة إلى مجال تقديم خدمات النقل وإلى إحداث هيئات لتحديد مواقيت الرحلات وأخرى لمستعملي المطارات وفي مجال الخدمات المطارية لم تبق الخطوط الملكية ذات الاحتكار في عدة مطارات وهذه الاختيارات تفرض فتح التمثيلية بجميع هذه الهيئات لكل الشركات الجوية التي يتعين على المكتب الوطني للمطارات معاملتها على قدم المساواة ترسيخ لمبادئ الشفافية والتنافسية والشراكة في التدبير وبالنظر لهذه المعطيات الإيجابية التي تتطلع في الأغلبية أن تشكل حافزا لتطوير مستوى الخدمات في جميع المطارات المغربية وتدعيم الإصلاحات المنتهجة لفائدة النهوض بالنقل الجوي واستثمار انعكاساته إيجابيا لصالح الاقتصاد الوطني فإننا نصوت لفائدة هذا المشروع والسلام عليكم.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد المستشار الكلمة الان للسيد المستشار أحمد الكور عن فرق المعارضة.

السيد المستشار أحمد الكور:

بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين.

السيد الرئيس، السادة الوزراء إخواني المستشارين،

يشرفني باسم فرق المعارضة أن أتناول الكلمة لمناقشة مشروع قانون 04-83 لتعلق بتغيير القانون رقم 79-25 بإحداث المكتب الوطني للمطارات فإن أسباب نزوله تهدف بالأساس إلى تحرير المحاور الأساسية للسياسة الجديدة للنقل الجوي والتي تعتمد على قواعد التحرير والمنافسة وهو الأمر الذي سيلزم المكتب الوطني للمطارات تبني مبدأ المساواة في التعامل مع جميع الشركات الجوية التي تستعمل الأجواء المغربية. وبالتالي أصبح من الضروري إلغاء تمثيلية الخطوط الملكية المغربية من مجلس إدارة المكتب الوطني للمطارات داخل مجلس إدارة المكتب الوطني للمطارات داخل مجلس إدارة الشركة أن النقل الجوي في بلادنا يعاني الكثير من المشاكل الشيء الذي فرض على الحكومة ضرورة تحرير الفضاء الجوي وإعادة تأهيل الخطوط الملكية المغربية ورقع الاحتكار في هذا الباب السيد الرئيس كذلك لا يمكن للنقل الجوي أن يتطور دون أن نكون متوفرين على مطارات في المستوى المطلوب ترقى إلى مستويات المطارات الدولية وتتوفر على جميع المواصفات التي تتوفر عليها المطارات المتقدمة اقتصاديا وبالتالي فعلى الحكومة إعداد برنامج استعجالي لتوسعة جميع مطارات المملكة وإعدادها إعدادا جيدا خاصة مطار محمد الخامس الدولي وجعلها تلائم المقاييس الدولية مع تشجيع المراقبة والاعتناء بالعنصر البشري والاهتمام وبأطر النقل الجوي على العموم ذلك أن السلامة مرتبطة أساسا بمدى اهتمام الشركات التي تشتغل في النقل الجوي بهذه الأطر والمستخدمين واعتناؤها به. إن المنافسة الشريفة من شأنها تشجيع

مطارات الدار البيضاء ومراكش وأكادير وساهم هذين في إدخال الجديد لشركة جديدة لتقليص من الخدمات الأرضية ل50٪ لقد مكنت هذه السياسة الجديدة من إحداث هياكل تنظيمية تضمن تمثيلية جميع الشركات الجوية، بما فيه الخطوط الملكية المغربية. وبالتالي فإن المكتب الوطني للمطارات مدعو للتعامل بالمساواة مع جميع الشركات الجوية المستعملة للمطارات المغربية ولذلك قدمت الحكومة هذا الاقتراح مشروع القانون رقم 04-33 والمعروض على أنظار مجلسكم الموقر للتصويت عليه وأنهت إلى حذف تمثيلية الخطوط الملكية المغربية من مجلس إدارة المكتب الوطني للمطارات بهذه السياسة الجديدة هياكل الدولة بما فيها المكتب الوطني للمطارات عليها أن تتعامل بالمساواة مع جميع الشركات الجوية التي تأتي إلى مطارات المغرب وبالتالي كان من الضروري حذف تمثيلية الخطوط الملكية من المجلس إدارات المكتب الوطني للمطارات والجدير بالإشارة إلى أن نفس الإجراء المقابل قد تم اتخاذه في شهر نونبر 2003 بخصوص حذف تمثيلية المكتب الوطني للمطارات داخل مجلس إدارة شركات الخطوط الملكية المغربية. وفي الأخير أتوجه كذلك بالشكر الجزيل إلى السادة المستشارين أعضاء لجنة المالية والتجهيزات والتخطيط والتنمية الجهوية على العناية التي أولوها لهذا النص وشكرا.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد الوزير. الكلمة لمقرر لجنة المالية والتجهيز والتخطيط والتنمية الجهوية لتقديم تقرير اللجنة. إذن التقرير وزع إذن الآن ننقل للمناقشة أفتح باب المناقشة وأعطي الكلمة للسيد محمد أبو الفرج عن فرق الأغلبية.

المستشار محمد أبو الفرج:

بسم الله الرحمن الرحيم.

السيد الرئيس، السادة الوزراء إخواني المستشارين،

أتشرف أن أساهم باسم فرق الأغلبية في مناقشة مشروع قانون 04-33 يتعلق بإحداث المكتب الوطني للمطارات كما وافق عليه مجلس النواب. إن الهدف كما هو معلوم من هذا المشروع المغير للقانون المحدث للمكتب الوطني للمطارات هو إعادة صياغة تركيبة المجلس إدارة المكتب الوطني للمطارات بحذف تمثيلية الخطوط الملكية المغربية فيه وذلك انسجاما مع توجهات التحرير والتنافسية التي أضحت من قواعد السياسة الجديدة للنقل الجوي فمكتب المطارات أصبح مطالب في هذا السياق بتحقيق المساواة في تعامله مع مختلف الفاعلين في القطاع وهذا ما يتيح له تعديل الفقرة الأولى من المادة 5 لقانون لإحداث المكتب الوطني للمطارات وهو التعديل الذي أتى به مشروع قانون المعروض على أنظار مجلسنا. والذي كانت دراسته مناسبة مواتية لإجراء حوار بنا حول النقل الجوي وإكراهاته والدور الاستراتيجي الذي يمكن أن يقوم به لدعم السياسة السياحية والمساهمة في النهوض في المبادلة التجارية لبلادنا وبالتالي تعزيز جهود التنمية الاقتصادية عموما إن المطارات هي إحدى البوابات الأساسية للمغرب على الخارج وعلى

مداولات مجلس المستشارين أبريل 2005

تعمير توقعي فحسب وسيتم تجسيد هذه التعمير العملياتي بواسطة آليات تنظيميتين من شأنهما ضمان انسجام وتناسق الطابع المعماري للبيئات، والمنشآت فيما بينهما ومع محيطها البيئي والعمراني المتميز ويتعلق الأمر بتصميم التهيئة وضابط البناء الخاصين بصفة أبي رقرق.

ثانيا: وضع مسطرة خاصة لنزع الملكية تركز على المبادئ العامة للتشريع الجاري به العمل مع تميزها بإجراءات مبسطة وتنفيذ مرن وآليات تتوخى إقرار ضمانات أكبر لحقوق الملاكين.

ثالثا: إسناد انجاز مشروع تهيئة واستثمار ضفتي أبي رقرق إلى متدخل وحيد، وذلك على غرار ما تمت تجربته على مستوى بعض البلدان الرائدة في تحقيق مشاريع مهيكل من هذا القبيل.

في هذا السياق يقترح مشروع القانون إحداث مؤسسة عمومية تسمى وكالة تهيئة ضفتي أبي رقرق تخضع لوصاية الدولة ولرأبقتها المالية وتسري عليها مقتضيات النصوص التشريعية والتنظيمية الجاري بها العمل. وتتولى هذه الوكالة المهام المسندة إليها من طرف الدولة والجماعات المعنية فيما يتعلق بإعداد ووضع وتنفيذ تصميم التهيئة وضابط البناء الخاصين بصفتي أبي رقرق بالإضافة إلى الإشراف داخل منطقة التهيئة على تدبير ومراقبة التعمير لفادة الجماعات المعنية الأمر الذي سيمكن الوكالة من تجاوز إكراهات التقسيم الإداري لجال المشروع الممتد داخل دوائر ترابية تابعة لعدة جماعات وعمال. وبالمقابل سيشكل مشروع التهيئة لا محالة فرصة فريدة للجماعات المحلية المعنية لكي يخفف من أعباءها ومصاريها في ميادين تنمية البنيات التحتية والتجهيزات والتعمير وسيضمن لها أيضا مداخيل قارة ومرتفعة تتمثل في الرسوم المحلية التي تستخلصها طبقا لمقتضيات القانون المتعلق بالجبايات المحلية وهو الأمر الذي سيعزز استقلالها المالي ويفتح أمامها آفاقا كبيرة للإستثمار.

السيد الرئيس المحترم، السادة المحترمون،

سيرا على نهج التوجيهات الملكية السامية الهادفة إلى ترسيخ الديمقراطية المحلية التي ما فتأ صاحب الجلالة الملك محمد السادس نصره الله يؤكد عليها بمناسبة عديدة يقترح مشروع القانون أن يضم المجلس الإداري للوكالة في عضويته بالإضافة إلى ممثلي الإدارة رؤساء مجالس الجماعات المحلية التابعة لنفوذ الوكالة ورئيس غرفة التجارة والصناعة والخدمات ورئيسي غرفتي الصناعة التقليدية ومدير الوكالة الحضري للرباط- سلا وكذا مدير وكالة الحوض المائي لأبي رقرق وذلك من أجل المساهمة في تسيير وكالة التهيئة بصفة أبي رقرق والمشاركة في اتخاذ قراراتها ومن منطلق الحرص على جعل مشروع التهيئة مشروعا ناجحا وذا مردودية عالية يسمح مشروع القانون للوكالة التهيئة بإحداث شركة لإنعاش وتسويق المناطق السكنية والتجارية والمنشآت الترفيهية الواقعة داخل منطقة التهيئة كما أجاز مشروع القانون للدولة والجماعات المحلية المعنية وكذلك للملاكي الأراضي الواقعة بهذه المنطقة

الاستثمار في مجال النقل الجوي بحيث لا يكون على حساب الخدمات المقدمة وعلى حساب الشفيلة العاملة في القطاع. ونظرا لأهمية المشروع اقتصاديا وما ينتج عن ذلك من رواج تجاري فإننا نصوت ايجابيا على هذا المشروع والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد المستشار نمر الآن للتصويت على المادة الفريدة التي يتكون منها المشروع. الموافقون: الإجماع

أعرض مشروع القانون برمته للتصويت الموافقون: الإجماع.

إذن وافق مجلس المستشارين بالإجماع على مشروع قانون رقم 33-04 بتغيير قانون 79-258 بإحداث المكتب الوطني للمطارات.

المشروع الثالث والأخير يتعلق بمشروع قانون رقم 04-16 المتعلق بتهيئة واستثمار ضفة أبي رقرق الكلمة للحكومة لتقديم المشروع. الكلمة للسيد وزير الداخلية.

السيد مصطفى الساهل وزير الداخلية:

بسم الله الرحمن الرحيم.

السيد الرئيس المحترم.

السادة المستشارون المحترمون،

يندرج مشروع قانون رقم 04-16 المتعلق بالتهيئة واستثمار ضفة أبي رقرق في إطار العناية الملكية السامية التي يوليها صاحب الجلالة الملك محمد السادس نصره الله لتنمية مختلف حواضر وجهات المملكة وقبل إعطائكم لمحة موجزة عن مضمون هذا المشروع لابد من التنويه بالمستوى الرفيع لتدخلات السادة المستشارين على مستوى لجنة المالية والتجهيزات والتخطيط والتنمية الجهوية عند دراستها والموافقة عليه حيث ساهموا من خلال تدخلاتهم في إغناء المناقشات بأفكارهم واقتراحاتهم النيرة وبهذه المناسبة اتوجه إليهم جميعا بالشكر والتقدير على فعالية مشاركتهم في دراسة هذا المشروع. السيد الرئيس المحترم السادة المستشارون المحترمون إن مشروع القانون المعروض على مجلسكم الموقر والذي يهدف إلى إعطاء حاضرة الرباط- سلا الإشعاع والمكانة اللائقة والسهوبها في مساق العواصم الدولية يقترح مجموعة من المقتضيات ترمي إلى تأطير وتوجيه كل عمليات التهيئة والتدخلات المزمع القيام بها داخل منطقة التهيئة واستثمار ضفة أبي رقرق وتتوخى هذه التدخلات تحقيق أربعة أهداف كبرى تتلخص في حماية المناظر الطبيعية وتنميتها وإبراز التراث العمراني والحضاري وإنشاء فضاءات عمومية مهمة لدعم الأنشطة الثقافية والترفيهية والسياحية وتخصيص مناطق للسكن وللأنشطة الاقتصادية وتتمحور هذه المقتضيات حول ثلاث أبواب تتعلق بما يلي:

أولا: اعتماد تعميم عمليات يركز على التشاور والتعاون فيما بين كل المتدخلين ويتميز في كونه يبني على الضبط الدقيق لعملية التهيئة عوض

مداولات مجلس المستشارين أبريل 2005

الاهتمام الخاص الذي يوليه خلفه ووارثه سره جلالة الملك محمد السادس نصره الله لحاضرة الرباط وسلا. ولعاصمة المملكة المغربية الشريفة التي يريد لها جلالته أن ترقى إلى مصار كبريات العواصم العالمية.

السيد الرئيس، السيد الوزير،

إن واقع مجال ضفة أبي رقرق اليوم يعاني من عدة اختلالات بنيوية خطيرة سببها العشوائية التي مست كل مكوناته فهناك مواقع النفايات المتعددة التي كانت سببا في تلوث مياه هذا النهر وكذلك مصبه عند البحر وهواء المنطقة والفضاءات الخضراء المحيطة به وكذلك ظاهرة البناء العشوائي ودور الصفيح المنتشرة وهناك المقاليع المهجورة التي أصبحت مرتعا لأي عشرات المهاجرين السريين المنحدرين من الدول الإفريقية. وفي الآن نفسه يملك محيط نهري أبي رقرق أجمل وأعظم المآثر التاريخية والثقافية كما عرف عدة حضارات منها الفينيقيين والرومان وغيرهم، فالمشروع كما جاء على لسانكم خلال المناقشة على مستوى لجنة المالية يتركز على أربعة أهداف كبرى أنكرها.

1- تهيئة مجال ضفة أبي رقرق لتلخص في حماية المناظر الطبيعية وتنميتها وفي إبراز التراث العمراني والحضاري للمجال وإنشاء فضاءات عمومية هامة لدعم الأنشطة الثقافية والترفيهية والسياحية وتخصيص مناطق للسكن، وللأنشطة الاقتصادية المتقدمة وأن الحكومة تتخذ كل التدابير القانونية والمؤسسية والمالية اللازمة لانجازه في أحسن الظروف رغم أننا مطمئنون السيد الوزير بالرعاية اللازمة والمتابعة المباشرة التي يخصصها جلالة الملك لانجاز هذا المشروع فإننا نتخوف وقد عبرنا عن ذلك داخل لجنة المالية فالمشروع ضخم لا يمثل قطبا سياحيا واقتصاديا لضفة أبي رقرق وحسب، بل قطبا سياحيا واقتصاديا دوليا الموقع فريد من نوعه ويمثله بجمالية موقعه كبريات المدن والعواصم العالمية المعروفة بأنهارها وبقوة الاستثمارات والحركة السياحية المركزة على هذه الأنهار ونظرا لخصوصية ضفتي أبي رقرق عرف هذا المجال منذ نصف القرن الماضي عدة محاولات ترمي إلى تهيئة وأنجزت من أجل ذلك عدة دراسات لم يتم تنفيذها لعدم توفر الوسائل التمويلية والتنظيمية ولا نريد في هذه المرحلة الدقيقة أقول الدقيقة التي يمر منها اليوم المغرب أن يعرف هذا المشروع أي كجوة بسبب نقص في الرؤيا أو تقصير في دقة الدراسة. فالتحديات كبيرة تفرض التعبئة والعمل الجاد لمواجهة اقتصادنا الوطني لن يتقوى إلا بمثل هذه المشاريع التنموية الكبرى والضخمة، وليس من حق أي أحد أن يعيب أو يتسبب في تعطيل انجاز هذا المشروع الهام الذي تراهون عليه كما نراهن معكم عليه السيد الوزير ونعتبره فرصة تاريخية للإقلاع وإشعاع ليس فقط حظيرة مدينة الرباط- وسلا بل المغرب ككل خاصة في مجالات السياحة وقطاعات البناء والتجارة والخدمات وخلق مناصب الشغل القارة لذلك نعتبر في فريق الأغلبية وهذا تخوف عبرنا عنه داخل اللجنة ونكره أمامكم السيد الوزير من هذا المنبر أن مراقبة تتبع انجاز هذا المشروع يجب أن تكون صارمة ودقيقة خصوصا وأن وكالة تهيئة

المساهمة في رأس هذه الشركة بتقديم أراضيهم كحصاص مشاركة السيد الرئيس المحترم، السادة المستشارون المحترمون، إن مشروع تهيئة واستثمار ضفة أبي رقرق يعتبر ويحق مشروعاً بالغ الأهمية ذا أبعاد متعددة يتطلب تنفيذ استثمارات ضخمة ومتواصلة، حيث تقدر الكلفة الإجمالية لمختلف عمليات التهيئة بحوالي 9 ملايين درهم سيتم تمويلها من طرف الميزانية العامة للدولة والمؤسسات العمومية والجماعات المحلية المعنية مع إشراك صندوق الحسن الثاني للتنمية الاقتصادية والاجتماعية. وقد أبانت الدراسة التوقعية على أن هذا الجهد الاستثماري الأولي للدولة والجماعات المحلية سيكون من استقطاب استثمارات إضافية تفوق 22 مليار درهم في مرحلة تنمية المشروع مما يمكن من إنعاش القطاعات البناء والتجارة والخدمات وخلق ما يزيد عن 100 ألف منصب مباشر وغير مباشر في مختلف العمليات والمشاريع. كما نستنتج عن مشروع التهيئة ضفة أبي رقرق آثار إيجابية في الميدان الاجتماعي في تحسين ظروف عيش المواطنين عبر المحافظة على وسطهم البيئي عن طريق إزالة التلوث وتسهيل تنقلاتهم بواسطة تطوير وسائل النقل بالإضافة إلى خلق فضاءات ثقافية وترفيهية وغيرها من المشاريع ذات الإشعاع الاجتماعي هذا فضلا عما يتضمنه المشروع من آثار إيجابية سواء في إبراز وحماية التراث التاريخي والبيئي، وعلى التنمية العمرانية لحاضرة الرباط-سلا حيث تتوقع الدراسات أن تستقبل منطقة التهيئة حوالي 80 ألف مقيم جديد.

السيد الرئيس المحترم، السادة المستشارين المحترمون تلکم كانت بإيجاز أهم الخطوط العريضة لمشروع القانون المتعلق بالتهيئة واستثمار ضفة أبي رقرق. أهلين أن يحض بموافقة مجلسكم الموقر هذا القانون الذي نصت أحكامه في الجهود المبذولة إعطاء الإقلاع الاقتصادي وثيرته القصوى لتحقيق نمو اقتصادي قوي وقار موفر لفرص الشغل المنتج وفقا للتوجيهات السامية لصاحب الجلالة محمد السادس نصره الله والسلام عليكم.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد الوزير الكلمة الآن لمقرر اللجنة المالية والتخطيط والتنمية الجهوية لتقديم اللجنة حول المشروع. وزع أفتح باب المناقشة وأعطى الكلمة للسيد إدريس المزون عن فريق الأغلبية السي إدريس تفضل.

المستشار إدريس المزون:

السيد الرئيس،

السادة الوزراء، السادة المستشارين المحترمين،

يسعدني أن أتدخل باسم فرق الأغلبية لمناقشة مشروع القانون 16.04 المتعلق بتهيئة واستثمار ضفة أبي رقرق هذا المشروع الضخم والبالغ الأهمية الذي كان لسنوات طوال في عمق اهتمام جلالة المغفور له الملك الحسن الثاني رحمه الله وما هو اليوم يرى النور بفضل

مداولات مجلس المستشارين أبريل 2005

المشروع الهام جدا دلالة محلية ووطنية لأنه أولا لا بد أن نضع نصب أعيننا أن يخص عاصمة البلاد التي تستحق كل العناية أخذ بعين الاعتبار أن لها من الموارد الطبيعية والبنيتية والبشرية ما يخول لها أن تكون على أعلى مستويات الحضارة الشيء وللأسف لم يتحقق بالشكل الذي يطمح له الجميع خلال العقدين المنصرمين فمشروع كهذا بعمقه وما يحمل في طياته من دينامية تنموية على كل الأصعدة سيمكن لا محالة من تجاوز الماضي والنظر بكل تفاؤل إلى المستقبل المشرف الذي سيجعل من العدوتين الرباط؟ وسلا مركزا واحدا منسجما قلبه أبو رقرق ونبضه التنمية المحلية الشمولية أما بخصوص الدلالات الوطنية فمشروع كهذا لا بد أنه تجربة مهمة في المسار الحضاري الوطني لا ريب في أنه سيشكل لمناطق وجهات أخرى نموذج للمستقبل من توفرت لها السبل والإمكانات. السيد الوزير يبرز من خلال الأهداف الكبرى التي رسمها المخطط الشمولي لتهيئة ضفتي أبي رقرق والتي يمكن حضرها كما جاء في ذلك في عرضكم حماية المناظر الطبيعية وتنميتها إبراز التراث العمراني والحضاري، إنشاء فضاءات عمومية مهمة لدعم الأنشطة الثقافية والترفيهية والسياحية يبرز من خلال هذه الأهداف أن المخطط المذكور وضع اليد على جوهر احتياجات ضفة أبي رقرق وهذا إن دل على شيء، فإنما يدل على كون الدراسة كانت في كامل الجدية، يبقى فقط أن نتمنى أن يكون الانجاز كذلك في نفس المستوى. ونحن في فرق المعارضة ووعيا متا بأهمية هذا المشروع الحضاري الضخم والهام ووعيا منا كذلك بجدية كل المشرفين والمتابعين له فإننا لم نأب إلا أن نزكي كل الجهود والمبادرات الطيبة في هذا الوطن ولذلك لم نتقدم بأي تعديل على المشروع الحالي ولذلك نصوت لصالحه أملين أن تخض في المستقبل جهات أخرى بتجربة هذا المشروع الحضاري الهام والسلام عليكم.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد المستشار. الكلمة الآن للسيد المستشار مصطفى الشطاطي عن الفريق الكنفدرالي.

السيد المستشار مصطفى الشطاطي:

بسم الله الرحمن الرحيم.

السيد الرئيس،

السادة الوزراء السادة المستشارون،

يشرفني أن أتدخل باسم الفريق الكنفدرالي لمناقشة مشروع قانون رقم 04-16 المتعلق بتهيئة واستثمار ضفتي أبي رقرق ودون أن أعود إلى استعراض تعديلات التي سبق وأن طرحناها بشأن هذا الموضوع فإننا في الفريق الكنفدرالي نعتبر أن أي مشروع تنموي يقتضي ضمان نجاحه اشراك جميع الجهات المعنية في إعداد ومراقبة سيره من خلال تعميق التحليلات والتشاور بما ذلك استخراج آراء المنتفعين المفترضين وهم الجمهور العريض والسكان من المشروع. السيد الرئيس نحن

ضفة أبي رقرق التي وكل إليها انجاز المشروع ستكون المخاطب الوحيد الذي سيتولى كل السلطات المتعلقة بانجاز هذا المشروع سواء تعلق الأمر بالبناء أو الإعداد أو غير ذلك، ورغم الاطمئنان الذي أعطيتونا إياه من خلال تشكيلة المجلس الإداري والمكون كما قلت من الإدارة والمنتخبين إلا أن اللجوء المبكر من الدولة من أجل إنشاء هذه المؤسسات التي أفضت إلى نتائج جد محدودة مع ما شاب أنشطة البعض منها من مظاهر الفساد المختلفة والأمثلة كثيرة ومتعددة تجعلنا نتساءل إن كان في مقدور هذه الوكالة وفي مقدور مجلسها الإداري التحكم في إعداد وتنفيذ كل العمليات المرتبطة بانجاز هذا المشروع بالدقة والنجاعة المطلوبين دون انزلاقات. أما بخصوص إعداد تصميم تهيئة الخاص بهذه المنطقة فإننا نتخوف من المضاربات العقارية التي يمكن أن تحدث قبل تطبيق القانون نعم المقتضيات الجديدة لهذا المشروع تنص على إيقاف جميع العمليات العقارية المتعلقة بالأملك المحفظة أو الموجودة في أطوار التحفيظ أو الغير المحفظة لكن ماذا يقع الآن. ما هو واقع العقارات التابعة للخواص والتابعة للملك العام للدولة وللجماعات المحلية المعنية في هذه المرحلة التي تسبق تطبيق هذا القانون لذلك لا بد من اجراءات عملية وتحسيسية تفادي مثل هذه المضاربات العقارية التي ستزيد إن حصلت من كلفة انجاز المشروع وفيما يخص اقتناء الأراضي نلح على ضرورة الحفاظ على حقوق الملاكين مع توفير الامكانيات المالية الكافية للوكالة وحتمها على الدخول مع مفاوضات مباشرة أساسها التوافق الذي يرضي الطرفين إما بالحصول على تعويض مادي مناسب أو بانجاز مشاريع جديدة تتناسب ومؤهلاتهم وطموحاتهم وفي الختام نأمل أن يكون انجاز هذا المشروع الهام مناسبة لإعادة تأهيل مدينة الرباط. وسلا في كل المجالات المعمارية والتجهيزية، ومناسبة لبناء القناطر والمرات الكبرى على وادي أبي رقرق الكفيلة بجعل العدوتين وعاصمة المملكة ممرا استراتيجيا في إطار الربط بين أوروبا وأفريقيا وشكرا.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد المستشار الكلمة الآن للسيد المستشار أحمد البنا عن فرق المعارضة.

المستشار أحمد البنا:

بسم الله الرحمن الرحيم،

السيد الرئيس، السيدان الوزيران السادة المستشارين المحترمين يعتبر مشروع قانون رقم 04-16 الذي يتعلق بتهيئة واستثمار ضفة أبي رقرق مشروع بالغ الأهمية من خلال الدلالات التي يحملها سواء تعلق الأمر على الصعيد المحلي أو على الصعيد الوطني وبالفعل فيكفي هذا المشروع الهام شرفا أن ينبثق عن إرادة ملكية سامية في أكتوبر 2001 حيث أبي جلالته إلا أن يخول كل سبل النجاح لهذا الورش الحضاري الضخم بدء بالتصور والدراسة حيث أوكل جلالته مهمته الإشراف على الإعداد والدراسة بفريق عمل يتكون من مختصين في شتى المجالات حتى تتبلور فكرة وتصور الانجاز المندمج قلت السيد الرئيس إن هذا

مداولات مجلس المستشارين أبريل 2005

المغرب من بين الدول الإضعاف على مستوى البلدان النامية وحصته من الحجم تفوق رؤوس الأموال الخاصة لا تتعدى 0.046٪. مما يعني ان المغرب مطالب بإجراء سلسلة من الإصلاحات الهيكلية لتأهيل اقتصاده ومؤسساته وفي مقدمتها إصلاح النظام القانوني للمؤسسات والوكالات العامة التي ييناظ بها لحساب الدولة أو الجماعات المحلية الإدارة والإشراف على بعض المشاريع التنموية وغيرها .

فهكذا فإننا نأمل بان تتوفر لهذا المشروع كل المكونات ليكون نموذجا جديدا للإدارة وتكوين المؤسسات العامة حتى لا تتكرر التجارب المريرة لمشاريع مماثلة سابقة انعدمت فيها آليات الشفافية والمحاسبة بالإضافة إلى غياب آداب الاستراتيجية واضحة للتنمية والسلام عليكم .

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد المستشار آخر متدخل السيد محمد تيتي العلوي على الاتحاد العام للشغالين

المستشار محمد تيتي العلوي:

بسم الله الرحمن الرحيم

السيد الرئيس السادة الوزراء اخواني المستشارين .

اولا نريد بهذه المناسبة ان نهنا مدينة الرباط وسلا على هذا المشروع الضخم الذي نعتبره حقيقة من أضخم المشاريع التي تعطي وجها آخر لعاصمتنا عاصمة المملكة المغربية بالطبع تدخل هذا يدخل في واحد الإطار الذي سبقت أن ناقشته في اللجنة بقدر ما نهني الحكومة على هذا المشروع بقدر ما نضع بعض الملاحظات على الحكومة في هذا المشروع . لان المشروع الان في الحقيقة رغم أننا قدمنا تعديلات في اللجنة وسحبناها ، سحبناها وذلك احتراماً لوجودنا داخل الأغلبية الحكومية ولتتبع حكومة الأغلبية منسجمة لكن نلاحظ ان هذا المشروع يضرب في العمق الميثاق الجماعي وقانون التعمير لأننا عندما نجد في هذا المشروع عدد من المواد تتكلم على ان الوكالة هي التي تسلم رخصة البناء ، ورخصة الاستغلال وهي التي تستخلص الضرائب هذا يعني أننا الآن لسنا بحاجة إلى الجماعات المحلية ولكون أن المشروع يوجد في تراب جماعة سلا جماعة الرباط ، وبالتالي المسؤول طبعا الميثاق الاجتماعي عن التراب الجماعي هي جماعة وليس الوكالة فالوقت الذي كان بود القانون أن يأتي أولاً بإعطاء الحق للجماعات لممارسة اختصاصاتها حفاضا أولاً على الديمقراطية المحلية وتنمية المجالس المنتخبة وإلا وبهذه الحالة ستصبح الجماعات المحلية لا دور لها إطلاقاً في أي عمل بالنسبة للتراب الجماعي طالبنا من الحكومة ان تقبل هذه التعديلات على أساس انه الوكالة موجودة والوكالة تسهر على المشروع ، الوكالة تقوم بالمشروع بإنزال المشروع ولكن أن يبقى اختصاصات الجماعات المحلية كما هو منصوص عليها في الميثاق الاجتماعي فيما يخص الرخصة فيما يخص تسليم الاستغلال ، فيما يخص ثاني نقطة مهمة جدا عندما نتكلم على المدة الاستشارية التي

نرحب بالجهود لتوسيع نطاق التشاور وضمان مشاركة كل الأطراف المعنية الا أننا نجد التأكيد على إنجاح المشروع وضماناته الأساسية هي إدماج كافة الفاعلين النشطاء في المنطقة ومن ضمنهم هيآت المجتمع المدني ذات الصلة من قبيل جمعيات البيئة والتنمية بالإضافة إلى الجهات الاقتصادية الفلاحية والصناعية والسياحية، والفندقية وغيرها إننا السيد الرئيس ندعم الأهداف الحيوية لهذا المشروع الكبير. وكما تعلمون أن مدينة الرباط كناقوها دائماً عطي ظهرها للبحر، معمرها شفتيه وحان الوقت إلى أنها تلتفت إلى البحر وستصبح بالفعل من أكبر المدن السياحية بالمغرب، ولكن من أكبر المدن جمالا على مستوى العالم. لما يهدف من أبعاد تنموية وخلق فرص الشغل 100 ألف منصب كما ورد في كلمة السيد الوزير. أثناء تقديم المشروع وهي أولية تحظى بدعم أعلى سلطة سياسية في البلاد، السيد الرئيس في الوقت نفسه فإن مشروعاً بهذا الحجم لا يكتفي أن يسند تنفيذه إلى وكالة تخضع للنصوص التشريعية والتنظيمية المتعلقة بالمؤسسات العامة بما فيها الخضوع لرقابة الدولة المالية المطبقة على المؤسسات العامة وينحصر دورها في الجوانب التنموية للمشروع المتعلق بانجاز المخططات العامة التقنية والاقتصادية والمالية وتصميم التهيئة والمساهمة في البحث عن التمويلات اللازمة ومتابعة التدابير الخاصة بنزع الملكية والإشراف على أعمال البنية التحتية والمنشآت العامة داخل المنطقة بل لابد من أن يخضع المشروع إلى رقابة خارجية ضمن آليات مضبوطة يشارك فيها مختلف المتدخلين الاقتصاديين والجمعويين وذلك لغاية تغطية روح المواطنة التي تتطلب أن تخضع كافة أعمال الحكومة أو المؤسسات العامة من قبيل هذه الوكالة لإطلاع السكان ومحاسبتهم فالوطنون يحتاجون إلى فهم أهداف وسير مثل هذه المشاريع التنموية كي يبقوا على اهتمام بها ويساهم بها وهو ما أصبح يصطلح على تسميته سياسة القرب. السيد الرئيس وحين نبحث في ثنايا المشروع القانون رقم 04-16 لا نجد أثرا للمثل هذه الآليات مما يجعلنا نخاف بأن تكون وكالة تهيئة ضفتي أبي رقراق نموذجا جديدا للعديد من المؤسسات العامة التي أهدرت المال العام، وكانت مرتعا للفساد واتراء المسؤولين عنها دون أن تحقق بطبيعة الحال الأهداف التي سطرت لها ولا حاجة للتذكير هنا السيد الرئيس بعدد ملفات الفساد هذه المؤسسات العامة أمام القضاء .

السيد الرئيس، السادة الوزراء، اخواني المستشارين،

وفي هذا الإطار كان من المفيد أن يتضمن مشروع القانون التصييص على إقامة هيئات جهوية للتشاور والتتبع تضمن منظمات غير حكومية والمؤسسات الرسمية المعنية بالتنمية الاجتماعية والاقتصادية والفعاليات المحلية لتسيير مراقبة المشروع وتتبع مراحل انجازه ضمنا للشفافية واطمئنان المستثمرين والمساهمين إننا كفريق كنفدرالي حين نطرح مثل هذا الأمر فإننا نشعر بالآلم حين نعرف ومن خلال ما آلت إليه الكثير من المشاريع التنموية في السابق من إخفاق وفشل وما ترتب عن ذلك من تخوف المستثمرين الأجانب للدخول إلى بلادنا المغرب وكلهم على بينة مما كشف عنه البنك الدولي حول التنمية في العالم الذي وضع

مداولات مجلس المستشارين أبريل 2005

السادسة والمادة السابعة لاشك انه الحديث على أهمية المشروع اتفق عليها الجميع وأهميته كونه يحض بالرعاية السامية وجلالة الملك طبعاً اوصى بان يتم النهوض بهذا المشروع في إطار مقتضيات القانونية والمؤسساتية اللازمة . انا كنعقول في هذه الأربعة كان ما يشبه إعلان حالة الاستثناء الإداري بالشكل الذي سيتم توقيف كل شيء ضداً على مقتضيات قانونية واضحة مثل مقتضيات دستورية المتعلقة بالملكية الخاصة وأيضاً أكثر من هذا اللجوء أحياناً إلى التوقيف الأحكام القضائية وهذا فيه إلغاء لقوة الأمر المقضي به، وهذا تناقض صريح جداً لذلك أنا أطلب حذف هذه المواد باعتبار أن المادة الثامنة التي سنتاتي من بعد ستحفظ جداً من الحقوق التي نطالب بها أو نريد أن نعطيها لهذه الوكالة شكراً السيد الرئيس.

السيد رئيس الجلسة:

شكراً السيد المستشار، الكلمة للسيد الوزير.

السيد وزير الداخلية:

شكراً السيد الرئيس.

لقد ناقشنا هذه المادة في اللجنة هذه المواد أربعة وخمسة وستة وسبعة السيد الرئيس المواد أربعة وخمسة وستة وسبعة من مشروع القانون جاءت مطابقة لأحكام الدستور الذي ينص في الفصل 15 على حق الملكية وحرية المبادرة المضمونة، وارى القانون يمكن أن يحد من هذه الحرية إذا تطلبت ذلك ضرورة النمو الاقتصادي والاجتماعي كما أن الهدف من أحكام هذه المواد هو الحد من الحد من المضاربات العقارية التي من شأنها أن تعرقل انجاز المشروع في ظروف ملائمة علماً أن نزع الملكية سيهم بالأساس العقارات المخصصة للتجهيزات العمومية، وأن الوعاء العقاري لمنطقة التدخل في المرحلة الأولى لا تمثل بأراضي الخواص سوى 13٪ وأن ما تبقى سوى عقار عمومي إما تابع للدولة أو الجماعات المحلية أو الاحباس وحفاظاً على حقوق الملاكين وأصحاب الحقوق العينية فإن الدولة رصدت الاعتمادات المالية اللازمة الموجودة الآن لتسوية الوضعية العقارية وبطبيعة الحال الاقتراح غير مقبول. بالنسبة للمادة الرابعة والخامسة.

السيد رئيس الجلسة:

إن السيد المستشار التقديم دياكم تمه المواد 4-5-6-7 السيد المعتصم، دفعة واحدة إذن نعرض للتصويت المواد دفعة واحدة بالنسبة للتعديل الوارد من طرف السيد المستشار جامع المعتصم، الموافقون: واحد أي المعتصم المعارضون 48 الممتنعون لا احد وإنما اثنين أعرض المواد كما وردت في المشروع: 48 الامتناع اثنين.

المادة الثامنة: الموافقون: الإجماع

المادة التاسعة: الإجماع

المادة العاشرة: ورد بشأنها تعديل من المستشار المحترم السيد جامع المعتصم. السيد المستشار المحترم تفضلوا بسط الاقتراح.

تعلق بشهر هذه غير قانونية لان كيف كنعشوف في راينا انه في شهر يمكن للمواطنين المعنيين المتواجدين داخل التراب ان يدع ملاحظاتهم وتعرضاتهم كيف غادي يمر هذا القانون في مجلس المقاطعة المعنية ومجلس المدينة المعنية في ظرف شهر هذه المدة مدة تعجيزية وبالتالي انه أصبح استشارة الجماعات او انه دخل هذا القانون في إطار استشارة الجماعة لاغير ان الجماعة لاحق لها في التدخل في هذا القانون باستثناء حضورها في المجلس الاداري ، وحضورها في المجلس الإداري ما عندوا حتى شي قيمة بالعكس فالقانون جاء على الجماعات أن تساهم حتى هي في انجاز المشروع ولكن ان تتدخل او تدلي بملاحظات أو أن تمارس حقها القانوني فهي معفية تماماً من هذا الحق . واعتقد السيد الوزير بصفتم إنكم وزير الداخلية . ووصي على الجماعات المحلية اعتقد انه بحال الى كنسحب البساط تحت رجل الجماعات المحلية علماً ان المشروع جد مهم جداً نعطيوه الوكالة ، وان الوكالة تعمل فيه كيفما بغت بغض النظر عن تواجد الممثلين الجماعيين والا في التالي أصبح الممثلين الجماعيين في هذا الانتخابات اللي كندبروا كلها أعتقد أنها عبث .

يفتخب المجلس ينتخب المستشارين ولا درولهم وان كلما بغينا أي مدينة من المدن . أو أي بقعة من التراب المغربي ان تقوم بمشروع مهم غادي نعاودوا نستثني دور الجماعات المحلية تخلق هذا النوع ديال الوكالات ونخلق نظام جديد فهذا حقيقة كيمس بالعمل الجماعي علماً انه الميثاق واضح ان التراب ، هو تراب الجماعة وليس تراب أي شخص والتدخل داخل التراب هو من اختصاص الجماعات في كل ما يتعلق بالتراب لان هذه بعض الملاحظات التي كانت عندنا وللي كيف ما كان الحال حنا صوتنا لصالح هذا المشروع ولكن ضرورة إننا من مسؤوليتنا هو اننا نبه الحكومة من هذه الأمور التي يمكن لها ان تمس السير ديال العمل الجماعي وشكراً .

السيد رئيس الجلسة:

شكراً السيد المستشار نمر الان للتصويت على مشروع القانون المادة الأولى كما ورد في المشروع الموافقون الإجماع

المادة الثانية لم يرد في شأنها تعديل الإجماع

المادة الثالثة : الإجماع .

المادة الرابعة ورد بشأنها تعديل من المستشار السيد جامع المعتصم السيد المستشار تفضل .

المستشار جامع المعتصم:

شكراً السيد الرئيس

السيد الوزير إخواني المستشارين

طبعاً لقد سبق لنا ان ناقشنا هذه التعديلات في اللجنة بشيء من التفصيل ، الان سامر عليها بشكل سريع في هذا التعديل الأول يرتبط بطلب الحذف ديال أربعة مواد المادة الرابعة ، والمادة الخامسة والمادة

مداولات مجلس المستشارين أبريل 2005

المستشار جامع المعتصم:

شكرا السيد الرئيس السيدان الوزيران.

الأمر يتعلق بالأجل ديال شهرين سواء بالنسبة للمادة 10 والمادة 11 وسبق السي العلوي أشار إلى هذا الموضوع فمعنى كمنظلم الإبقاء على أجل ديال شهرين المقرر في قانون التعديل. شكرا السيد الرئيس.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد المستشار الكلمة للسيد الوزير بالنسبة للمادتين معا 10 و11.

السيد وزير الداخلية:

شكرا السيد الرئيس اقترح مشروع القانون تقليص المدة المخصصة لدراسة مشروع تصميم التهيئة من طرف المجالس الجماعية ومجالس المقاطعات المعنية إلى شهر واحد. وذلك لكون منطقة التهيئة تمثل الأجزاء صغيرة نسبيا داخل نفوذ طلب الجماعات المحلية مع العلم السيد الرئيس، السادة المستشارون أن رؤساء المجالس المحلية متواجدين في مجلس الإدارة الذي يقر جميع ما يجب إقراره داخل هذا المجلس بما فيه تصاميم التهيئة.

السيد رئيس الجلسة:

ترفضون السيد الوزير من باب تحصيل الحاصل. إذن أعرض المادة للتصويت كذلك نفس العدد بالنسبة للتصويت على التعديل نفس العدد أعرض المادتين معا يعني 10 و11 كما جاءت في المشروع نفس العدد. المادة 12 أورد بشأنها تعديل من المستشار السيد جامع المعتصم. السحب إذن الإجماع.

المادة 12 كما وردت في المشروع الإجماع.

المادة 13 كما وردت في المشروع الإجماع.

المادة 14 ورد بشأنها تعديل من المستشار المحترم جامع المعتصم.

المستشار جامع المعتصم:

السيد الرئيس فيها 2 ديال المستويات هو في نهاية الأمر هو أيضا الملائمة مع قواعد القانونية المعمول بها في التبليغ كمنظلم بإضافة الإشعار بالتوصل، وإذن كايين واحد الفراغ حينما يتم إحالة الأمر على وكيل الملك كمنظلم لابد من اتباع المسطرة ديال التبليغ مرة أخرى هذا هو المقتضى الذي نريد إضافته داخل هذا المشروع.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد المستشار، الكلمة للسيد الوزير بالنسبة للمادة 14.

السيد وزير الداخلية:

الرفض

السيد رئيس الجلسة:

أعرض التعديل للتصويت نفس العدد.

أعرض المادة 14 كما وردت في المشروع نفس العدد.

المادة 15 لم يرد بشأنها أي تعديل الموافقون الإجماع

المادة 16 الإجماع

المادة 17 الإجماع

المادة 18 ورد بشأنها تعديل من المستشار جامع المعتصم.

المستشار جامع المعتصم:

أتكلم على المادة 18 و19 على ترتيب المادتين باعتبار أنه مرفوض انه يتم التهيئة ديال المشروع من طرف الوكالة والمصادقة بعد ذلك تتم من طرف المجالس المعنية. إضافة إلى التعديل طبعا تعديل آخر ثم التصويت عليه داخل اللجنة ولكن الترتيب هو لي بق شكرا السيد الرئيس.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد المستشار. الكلمة للسيد الوزير الرفض.

إذن التصويت على المادتين نفس العدد.

المادتين كما وردت في المشروع الإجماع نفس العدد.

أعرض المادة 19 للتصويت كما وردت في المشروع نفس العدد.

المادة 20-21-22-23-24-25-26 الإجماع.

المادة 27 ورد بشأنها تعديل من المستشار جامع المعتصم.

المستشار جامع المعتصم:

أشار السيد الرئيس إلى أنه عند المنافسة وحرية المنافسة التي ينبغي أن تكون وبالتالي كمنظلموا أن الوكالة ستكون منتفعة وفي نفس الوقت هي لديها سلطة القرار جامع بين سلطة القرار وحق الانتفاع يمكن أن يضر بهذا القانون ديال حرية المنافسة لذلك قلنا حينما يتعلق الأمر بالوكالة وبالشركة التي تتبع لها. التي رخص سواء لبناء التجزئة هو رئيس المجلس الجماعي المعني حتى تتنافى على الأقل هذا التعارض للي غادي يكون. وخاصة أن هذا مشروع مفتوح على مستثمرين أجنبية أيضا وبالتالي خص توفير جو من الثقة والشفافية للمستثمر الأجنبي؛ فالمستثمر الأجنبي مقارنة مع مؤسسة تابعة للوكالة طبعا من نهار الأول من القانون كايين عدم تكافؤ الفرص بين الطرفين ولذلك مطلوب أن يكون هناك تعديل في هذا الاتجاه الذي يطمئن حرية المنافسة والشفافية اللازمة شكرا.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد المستشار الكلمة للسيد الوزير.

السيد وزير الداخلية:

حقيقة هذا الموضوع ذكر طويل السيد الرئيس في اللجنة وكان

مداولات مجلس المستشارين أبريل 2005

المستشار محمد نصيفة:

شكرا السيد الرئيس فيما يخص هذه المادة على أي القانون كينص على أنه الاختصاصات للي كايئة عندما يجتمع مجلس الإدارة الذي يجتمع مرتين في السنة هي أولا قبل 30 يونيو لحصر القوائم التركيبية للسنة المختمة قبل 5 أكتوبر لدراسة وحصر الميزانية والبرنامج التقديري للسنة الموالية أضفنا هنا أنه هذا المجلس لما يجتمع يجب أن يناقش التدبير والتسيير نتاع الوكالة ما بين اجتماع ديال المجلس شكرا.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد المستشار الكلمة للسيد الوزير.

السيد وزير الداخلية:

شكرا السيد الرئيس. مناقشة التقرير ديال المدير العام ونشاط الوكالة وعمل المدير من فاتح يناير إلى 31 دجنبر شيء طبيعي يمكن لمجلس الإدارة أن يجتمع حوله مرتين أو ثلاثة أو أربعة أو يخلق في ضمنه فريق خاص لمراقبة أي نقطة معينة تهم الميزانية أو نشاط الوكالة ولهذا الغرض فإن المادة واضحة في هذا المجال الاقتراح مرفوض.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد الوزير أعرض للتصويت للامتناع: صوتان.

أعرض المادة 42 للتصويت كما وردت في المشروع فقلب المادة 43 الإجماع، المادة 44 الإجماع المادة 45 ورد بشأنها تعديل من المستشار السيد جامع المعتصم، السحب إذن المادة 45 الإجماع ورد تعديل من الفريق الكنفدرالي يرمي إلى إضافة مادة جديدة تحمل رقم 45 مكرر تفضلوا السيد المستشار لعرض التعديل ديالكم.

المستشار محمد نصيفة:

السيد الرئيس هذه المادة التي أضفنا كنهف منها أن يكون تدقيق ديال الحسابات سنوي نتاع الوكالة، فالوكالة الآن هي مؤسسة عمومية ستخضع فقط للمراقبة العادية نتاع المؤسسات العمومية عرفنا جميع ماذا وقع في واحد العدد ديال المؤسسات العمومية هذه الوكالة لها الان حسب القانون للي حنا بصدد الآن غادي ولي عندها واحد النوع ديال الاستثناء والتصرف بالإضافة إلى المبالغ المالية للي وصل إلى 31 مليار نتاع الدرهم. 9 مليار في البداية. 22 مليار محتملة ويمكن يكن أكثر وبالتالي بمعنى ستتصرف في 31 مليار نتاع الدرهم. وكما يقال السلطة والمال بطبيعتها مفسدات إلى ما كانتش المراقبة شكرا السيد الرئيس.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد المستشار. الكلمة للسيد الوزير.

السيد وزير الداخلية:

الاستثمارات العمومية للي غادي صرف عليها هي 9 مليار 22 مليار هي استثمارات خاصة طبيعية 9 مليار شيء كبير جدا ومهم جدا. المهم

الحذف من هذه المادة هو النجاعة في التدبير وتوحيد الجهاز المسؤول، مع العلم أن هذه الحالة التي يتكلم عليها السيد المستشار هي موجودة الآن. ملي كتكون شي جماعة محلية عندها مشروع خاص بها هي نفسها للي كتعطي الرخصة فانا كنظن أن كون الرؤساء مجالس الجماعات هي الأساس في مجلس الإدارة وهي تسيير مجلس الإدارة وهي التي عندها القدرة بخلق أي جهازات مختصة داخل مجلس الإدارة لمراقبة عمل الوكالة ومديرها العام، وتسيير شروط الشفافية إلى كنا محتاجين لشفافية أكثر. شكرا.

السيد رئيس الجلسة:

الرفض تحصيل حاصل نمر الآن للتصويت على التعديل نفس العدد.

أعرض المادة كما وردت في المشروع نفس العدد.

المادة 28 الإجماع المادة 29 الإجماع المادة 30 الإجماع

المادة 31 ورد بشأنها تعديل من السيد جامع المعتصم.

السيد المستشار جامع المعتصم:

نفس الصيغة

السيد رئيس الجلسة:

الحكومة نفس الجواب السيد الوزير إذن نفس التصويت.

المادة 32 الإجماع، المادة 33 الإجماع، المادة 34 الإجماع

المادة 35 ورد بشأنها تعديل من المستشار السيد جامع المعتصم.

السيد المستشار جامع المعتصم:

كنطلب بإزالة هذه الفقرة باعتبار أنه القانون المتعلق بنزع الملكية يضمن حقوق الوكالة دون الحاجة إلى التنصيص بهذه الصيغة التي تكون مؤثر ولاشك. شكرا.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد المستشار، الكلمة نفس الجواب إذن تعتبر نفس التصويت لا بالنسبة للتعديل ولا كذلك.

المادة 36 الإجماع المادة 37 الإجماع المادة 38 ورد بشأنها تعديل من المستشار جامع المعتصم.

المستشار جامع المعتصم:

ثلاث التعديلات المتبقية كان من المفروض داخل الحكومة وزير المالية إدافع على الحكومة فيما يتعلق بالمقتضيات المتعلقة بالميزانية وبالمالية فدافعت عليها داخل اللجنة، ما يمكنش نعاود ندافع عليها داخل الجلسة العامة.

السيد رئيس الجلسة:

أي كتسحب التعديلات الثلاث دفعة واحدة شكرا. إذن الإجماع إذن المادة 38-39-40 يك السيد المستشار المادة 41 الإجماع المادة 42 ورد بشأنها تعديل من الفريق الكنفدرالي.


مداولات مجلس المستشارين أبريل 2005

السيد رئيس الجلسة:

إذن الجواب واضح السيد الوزير أعرض التعديل الذي يرمي إلى إضافة المادة 45 مكرر للتصويت الموافقين اثنان الامتناع السيد جامع نفس العدد أعرض المادة 46 للتصويت الإجماع. المادة 17-48-49 الإجماع المادة 50-51-52-53 الإجماع أعرض الموضوع برمته للتصويت الإجماع.

إذن وافق مجلس المستشارين بالإجماع على مشروع قانون رقم 04-16 يتعلق بتهيئة واستثمار ضفتي أبي رقرق شكرا لكم ورفعت الجلسة.

كتنص المادة 37 من مشروع القانون على الخضوع الوكالة للمراقبة المالية التي تنظمها القانون 69.00 المتعلق بالمراقبة المالية للدولة عن المؤسسات العمومية إذن الوكالة خاضعة للمراقبة الدولة المالية والتقنية بالإضافة لمجلس الإدارة الحق بإضافة المراقبة ذاتية أولا داخل الوكالة لابد من مراقب ذاتي *contrôleur interne* ومن حق كذلك مجلس الإدارة إحداث جهاز مراقبة داخلية ذاتي. وكذلك باش يكون عنده مراقب حسابات خارجين إضافة إلى مراقبة الدولة إذن النصوص الموجودة الآن تصلح لكل هذا وشكرا.


رئيس مجلس المستشارين
مصطفى عكاشه