



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

مجلس الأمة

الجريدة الرسمية للمدافلات

الفترة التشريعية الخامسة - السنة الثانية - الدورة الخريفية 2011 - العدد: 03

الجلسة العلنية العامة

المنعقدة يوم الخميس 01 ذو القعدة 1432
الموافق 29 سبتمبر 2011

فهرس

1 - محضر الجلسة العلنية الثالثة ص 03

■ أسئلة شفوية.

2 - ملحق ص 14

■ أسئلة كتابية.

محضر الجلسة العلنية الثالثة

المنعقدة يوم الخميس 01 ذو القعدة 1432

الموافق 29 سبتمبر 2011

معالي وزير النقل المحترم، سؤال شفوي:
طبقاً لأحكام المادة 134 من الدستور، والمادتين 68 و71 من القانون العضوي رقم 99 - 02، المؤرخ في 8 مارس 1999، الذي يحدد تنظيم المجلس الشعبي الوطني، ومجلس الأمة، وعملهما، وكذا العلاقات الوظيفية بينهما وبين الحكومة، يشرفني أن أطرح على معاليكم المحترمة سؤالاً شفويًا هذا نصه:

يعتبر النقل بكافة وسائله وأنواعه شريان حياة الدول والأوطان، والنقل بالسكة الحديدية هو من أهم الوسائل التي تعتمد عليها أغلب الدول سواء لنقل الأشخاص أو لنقل البضائع وذلك لتقريب المسافات وفك الضغط على حركة الطرقات وتأمين سلامتها من الشاحنات الكبرى والمقطورات المخصصة لحمل الحاويات والوقود والبضائع والمواد الأولية وغيرها.

سؤالي معالي الوزير هو:

(أ) ما هي الإجراءات المتخذة لإعادة بعث خط السكة الحديدية للهضاب العليا الرابط بين مدينة البليدة والجلفة؟

(ب) هل هناك تفكير وتخطيط لإيصال خط البليدة - الجلفة إلى حاسي الرمل مروراً بالأغواط ووصولاً إلى غرداية، لما لهذا الخط من أهمية كبيرة جداً؟

(ج) أين وصل خط السكة الحديدية بباتنة، بسكرة، تفرت وصولاً إلى ورقلة مروراً بحاسي مسعود وكذا تمديده إلى المنطقة الصناعية بغرداية؟ وتقبلوا معالي الوزير فائق الاحترام والتقدير، والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

السيد الرئيس: شكراً للسيد محمد فخار والكلمة للسيد وزير النقل.

الرئاسة: السيد عبد القادر بن صالح، رئيس مجلس الأمة.

تمثيل الحكومة:

- السيد وزير النقل؛
- السيد وزير التضامن الوطني والأسرة؛
- السيد وزير العلاقات مع البرلمان.

إفتتحت الجلسة على الساعة العاشرة والدقيقة الخامسة صباحاً

السيد الرئيس: بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين؛ الجلسة مفتوحة. طبعاً، وكما هو معلوم لديكم، جلسة اليوم مخصصة للأسئلة الشفوية، العدد متواضع لأسباب يعرفها السيد وزير العلاقات مع البرلمان وربما لأخرى لأن السادة الوزراء مشغولون بالثلاثية التي بدأت أشغالها هذا اليوم.

وبدون إطالة، وبعد الترحيب بالسادة الوزراء ومساعدتهم، أحيل الكلمة إلى السيد محمد فخار ليقرأ على مسامعنا مضمون سؤاله الشفوي الموجه إلى السيد وزير النقل، فليفضل مشكوراً.

السيد محمد فخار: شكراً سيدي الرئيس؛ بسم الله الرحمن الرحيم والحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على رسول الله.

السيد رئيس مجلس الأمة المحترم، معالي السادة الوزراء المحترمون، زميلاتي، زملائي الأفاضل، أعضاء مجلس الأمة، أسرة الإعلام، السادة الحضور، السلام عليكم ورحمة الله وبركاته.

بالنسبة لخط الشمال الذي يربط بين شرق الجزائر وغربها والخط قد كان موجوداً ما عدا منطقة عنابة والقالة وهو مبرمج؛ الخط الآن بأكمله من عنابة إلى غاية تلمسان وبعد أشهر - إن شاء الله - سنعمل على مستوى حدود تلمسان وعلى مستوى عنابة والحدود التونسية، فهذا الخط بين تلمسان وعنابة هو كله الآن في عملية تثنية، فالأشغال في طور الإنجاز بين عنابة ورمضان جمال وستبدأ الأشغال بين رمضان جمال وقسنطينة وبين القرزي وسطيف وانتهت الأشغال بين سطيف و برج بوعريبيج وهي في طور الإنجاز بين وادي الفضة وهي في طور الإنجاز بين واد سلي ويلل وقد انتهت بين يلل والمحمدية وقد كانت منتهية بين المحمدية ووهران وهي قائمة بين واد تليلات وتلمسان، هذه كلها عملية تزويج أو تثنية الخط الشمالي لتلبية حاجيات النقل بالسكة الحديدية في الشمال.

فيما يتعلق بالهضاب العليا التي تنطلق من تبسة إلى جنوب بلعباس وبين تبسة ومسيلة، قد انتهت بها الأشغال والسكة الحديدية حالياً هي مستغلة بين عين توتة - باتنة ومسيلة و برج بوعريبيج - العاصمة وبين عين مليلة وتبسة لأنها خطوط جديدة.

إذن الخط الشرقي للهضاب العليا قد انتهت به الأشغال وانطلقت في الخط الرابط بين مسيلة و جنوب بلعباس، الطريق سعيدة - بلعباس تتقدم بها الأشغال، جنوب مسيلة إلى غاية سعيدة قد انطلقت الأشغال بها في الأشهر الأخيرة القليلة وآخرها كان المقطع الرابط بين مسيلة وبوقزول وتيسمسيلت.

بالنسبة للخطوط التي تتغلغل في الجنوب بين وهران وبشار قد انتهت بها الأشغال وهي حالياً مستغلة بالتدريج وبين باتنة وعين توتة إلى غاية تقرت قد انتهت بها الأشغال وهي مستغلة منذ شهر أكتوبر الماضي، هذا جواب على جزء من

السيد وزير النقل: بسم الله الرحمن الرحيم، شكراً سيدي الرئيس.

السؤال طويل وعريض ويحتاج إلى وقت طويل للرد عليه إن أمكن، أولاً يجب أن أذكر بأن الجزائر قد فقدت منذ 1962 إلى سنة 1993 ما طوله 1.100 كلم من السكة الحديدية، لأنه غداة الاستقلال كان عامل الاختيار لصالح الطريق وعلى حساب السكة الحديدية فتآكلت وكانت بحاجة إلى تجديد ولم تجدد فضاعت، ونحن الآن نسعى إلى التجديد وكان من المفروض أن نجددها إذا كان اختيارنا لصالح السكة الحديدية؛ تجسّد هذا الاختيار ابتداء من سنة 1999 في المخططات المختلفة، إلى غاية 2005 ولكن تم التركيز عليه في المخطط الخماسي 2005 - 2009 وبالخصوص في المخطط الخماسي 2010 - 2014. كان لي أن قدمت في مجلس الأمة شبكة السكة الحديدية المسجلة للإنجاز خلال المخطط الخماسي 2010 - 2014، لكنني سأحاول تلخيص ما جاء في هذه الخريطة وأين وصل تجسيدها أو تجسيد البرامج المختلفة، وضمنها سوف أجيّب على السؤال لأنه جزء من شبكة عريضة وطويلة على المستوى الوطني.

بالنسبة للأرقام العامة، فبعد ضياع 1.100 كلم بقي تقريباً في الجزائر وإلى غاية 2008، 1.800 كلم. لدينا اليوم ما مقداره 4.000 كلم وبالتحديد 3.919 كلم فقد تمت عملية الإنجاز ما بين 2008 واليوم، إذن انتقلنا من 1.800 إلى 4.000 كلم حالياً وسنصل بعد سنتين ونصف إلى ثلاث سنوات، إلى 6.000 كلم ولنصل إن شاء الله سنة 2015 - 2016 إلى 10.600 كلم وسنكون بذلك - وحتى اليوم - قد أنجزنا أكبر شبكة على مستوى إفريقيا، وكذلك 4.000 كلم هي من أكبر الشبكات إن لم أقل بأنها أكبر شبكة السكة الحديدية في إفريقيا على الخصوص، فمن أين تتشكل أساساً؟

الهدف الأول هو أنه لا بد من تثنية الخط الشمالي، إذن يوجد توسيع وتحديث وكهربة واستعمال للإشارات الجديدة ووسائل الاتصال الحديثة فيما يتعلق بالشبكة.

مسجلتان للدراسة وستنطلق بهما الدراسة بمجرد الحصول على دفتر الشروط النموذجي والذي ينظر فيه على مستوى مرحلة الدراسة بلجنة الصفقات العمومية والمعنية بهذا الأمر، نتمنى أن نحصل على دفاتر الشروط هذه لكي تنطلق الدراسة في هذا الجزء أو ما نسميه بالحلقة الجنوبية الغربية كما ذكرت؛ وبخصوص الحلقة الجنوبية الشرقية - إن شاء الله - حتى نلتقي بحاسي مسعود - تقرت، بحيث تحصلنا على الاعتمادات الضرورية والمسجلة في قانون المالية لسنة 2012 للإنجاز بين تقرت وحاسي مسعود.

إذن هذه مجموعة الخطوط إلا أنه يبقى هناك خط آخر يربط بين جبل العنق والوادي، وقد انطلقت الدراسة التفصيلية بالنسبة إليه مثلما انطلقت الدراسة المتعلقة بالبيض وسعيدة في إطار هذه الشبكة الكبيرة جداً والتي ستصل - إن شاء الله - بعد الانتهاء من إنجازها على بعد أو مسافة 10.600 كلم بعدما كان لدينا 1.800 كلم سنة 2008 وسنصل بعد ثلاث سنوات تقريباً حوالي 4.000 كلم إلى أن نصل نهاية 2015 - 2016 إلى المسافة الكلية أي 10.600 كلم وسنكون بذلك قد استكملنا كل الأشغال.

فيما يتعلق بجوانب التحديث فإننا سنعمل على كهربة كل الشبكة الإجمالية للسكة الحديدية، فيما يخص الأشغال بالشمال هناك مقاطع كثيرة أذكرها كتنيزي وزو والثنية فالأشغال في طور الإنجاز لازدواجية الطريق وكذلك لكهربة السكة الحديدية، نفس الشيء بالنسبة لواد تليلات وتلمسان، الخط مكهرب ونفس الشيء كذلك بالنسبة لبرج بوغريريج والثنية فالخط كذلك مكهرب ومزدوج.

إذن هذه خلاصة البرامج المختلفة، فيها ما قد انتهى من الإنجاز به وفيها ما هو في طور الإنجاز وفيها ما هو الآن على مستوى استكمال العقود للإنجاز، وفيها ما ننتظر بشأنه دفاتر الشروط النموذجية لانطلاق الدراسات المتعلقة به، وأكون بذلك - عموماً - قد أجبت على أهم الأسئلة أو على

سؤالكم، وبخصوص الجواب على الهضاب العليا شرقها وغربها.

يبقى الآن ما هو موجود في الوسط، لقد تكلمت عن الخط وهران، بشار، باتنة وتقرت ننتقل الآن إلى ما يتعلق بالوسط فالخط الذي كان مسجلاً سابقاً بين الخط الشمالي في الشمال والجلفة على مسافة بالتقريب 275 كلم لأنه يتم إعادة تسطير الخط لكي يمر بخميس مليانة نظراً لأهمية السكان بهذه المنطقة، الآن ستنتهي الدراسة - إن شاء الله - هذه الأيام المقبلة وبالتحديد في شهر أكتوبر أو شهر نوفمبر، والطريق في المناقصة المتعلقة بالإنجاز لكننا سننجزها بوسائل عمومية هامة جداً ولها القدرة على ذلك، إذن بين الجلفة وخميس مليانة اللتين ترتبطان بالخط الشمالي المزدوج، إذن العملية والدراسة بها ستنتهي عن قريب والأموال متوفرة، إذن ستنجز من قبل شركات عمومية تم الاتفاق معها على أن تهتم بإنجاز هذا المقطع.

المقاطع الأخرى والمتواجدة ما بين الجلفة والأغواط قد انتهت أيضاً الدراسات بها ونحن اليوم أو غداً أو السبت سنتم استكمال العقد بين مجموعة الشركات العمومية مثل: (ALFAFER)، (COSIDER) وغير ذلك، لكي تنجز الخط الرابط بين الأغواط والجلفة على مسافة 115 كلم على حساب خطه.

نفس الشيء فيما يتعلق بالبيض والمشربية، نحن الآن أيضاً بصدد تهيئة العقود للإنجاز لنفس المجموعات المختلفة التي كلفت أيضاً بخط الهضاب العليا وكذلك الخط الرابط بين بني منصور وبجاية، فقد انتهت به الدراسة وكذا الإجراءات ونحن الآن بصدد استكمال العقد لإنجاز هذا الخط الرابط بين بجاية وبني منصور.

يبقى الآن ما هو خاص بجنوب هذه المناطق وما نسميه بالحلقتين الجنوبيتين وهما الحلقة الشرقية والحلقة الغربية فتبدأ الحلقة الشرقية من الأغواط - غرداية - ورقلة - حاسي مسعود ولما يصل القطار إلى تقرت لن أتكلم عليه.

والحلقة الجنوبية الغربية تبدأ من غرداية - المنيع - تميمون - أدرار وبشار، هاتان الحلقتان

– قصر البخاري – بوقزول – عين وسارة – بحبح – والجلفة ثم يستمر إلى الأغواط، فإن الدراسة قد انتهت، والعقد هو في طريقه للاستكمال؛ لن نمر على الهياكل القديمة لأنه خط ضيق والخطوط الضيقة انتهت في عالمنا الحالي، كان لدينا خط يربط بشار بوهرا ن لكنه قد عوض بخط عصري.

يبقى خط صغير فقط يربط بين مدينة سعيدة والمحمدية لكننا سنستبدله بخط جديد وعصري وعادي، فلن نمر بشفة، ونظرا لكل المعطيات التضاريسية الصعبة بتلك المنطقة ونظرا لأهمية المرور بخميس مليانة لأنه سيكون كذلك مركزا أو نقطة تقاطع كبيرة جدا تربط بين الغرب والشرق والجنوب وبين تيسمسيلت وخميس مليانة، خط مسجل يلتقي بالهضاب العليا، لهذا فالكل جديد لأنه خط عادي وسرعته تصل إلى 220 كلم/سا عوض 20 كلم/سا أو 30 كلم/سا التي كانت في الماضي أتركه يعمل ليصل أما الآن فسيكون بـ 220 كلم/سا ويربط الجلفة به.

بالنسبة لكل الخطوط القديمة قد حاولنا أن نرفع من سرعتها قدر الإمكان إذا تمكنا من ذلك من الناحية القانونية والتقنية وما لم نستطع نحاول على الأقل أن نصل إلى 140 أو 160، أما كل الخطوط الجديدة التي لم تتم بها الدراسة من قبل بحيث حددنا كهدف 220 كلم/سا أو ما يسمى بالسرعة الفائقة وليست بالسرعة الفائقة جدا أي (TGV) وبما أن الدراسة سوف تنتهي في غضون شهرين كأقصى تقدير فإننا قد هيأنا مجموعة تتزعهما شركة (COSIDER) كوسيدار لتنجز الخط الرابط بين الجلفة وخميس مليانة بالإضافة إلى الخط الرابط بين الأغواط والجلفة.

إذن، نحن قد انتهينا من المراحل السابقة للدراسة والأموال متوفرة ولم يبق بعد ذلك إلا الاستعانة بالمؤسسات العمومية التي سوف تنجز هذا المشروع الضخم بالنسبة للبلاد، وشكرا سيدي الرئيس.

السيد الرئيس: شكراً للسيد الوزير، نبقي دائماً في قطاع النقل وأحيل الكلمة إلى السيد عبد الرحمان يحي.

السؤال الذي طرحه الأستاذ فخار، وشكراً سيدي الرئيس.

السيد الرئيس: شكراً للسيد الوزير، أعود فأسأل السيد محمد فخار هل يريد أخذ الكلمة؟ الكلمة لك السيد محمد.

السيد محمد فخار: شكراً لمعالي الوزير على هذه التوضيحات وعلى الجهود المبذولة – في الحقيقة – من طرف الحكومة ووزارتكم في تحديث وتجديد خطوط السكة الحديدية، وقد ظهر جليا في الشرق والغرب أثر هذه النتائج والجهود المبذولة، يبقى حديثنا دائما يتعلق بخط الوسط أي وسط الوطن الموازي للطريق الوطني رقم 01، والمار عبر هذا الطريق يجد اكتظاظا وصعوبة وخطورة من طرف الحاويات والشاحنات التي تنقل الغرف الجاهزة للشركات البترولية في حاسي الرمل والأنابيب النحاسية كذلك وغيرها من الخطورة الموجودة عبر هذا الطريق، وكذلك فإن هذا الطريق الوسط، بعض المنشآت القاعدية موجودة من السابق مثل الأنفاق والقناطر الحديدية، يبقى إحياء هذا الخط سيعطي دفعا اقتصاديا لهذه المناطق بالوسط زيادة على رفع الخطورة عن الطريق الوطني رقم 01 وإحياء كثير من المناطق كما ذكرت إذن معالي الوزير، برنامجكم مهم جداً ونشكركم على الجهود ونطالبكم بالإسراع ما دمنا في قوة مالية واقتصادية حتى نحقق – إن شاء الله – هذه الطموحات في أقرب وقت وشكراً والسلام عليكم ورحمة الله.

السيد الرئيس: شكراً للسيد محمد فخار، لست أدري هل يريد السيد الوزير إعطاءنا المزيد من التوضيحات؟ الكلمة لك.

السيد الوزير: بالنسبة للأستاذ فخار، وفيما يتعلق بخط الوسط كما سماه هو والذي سيربط بين خميس مليانة – عين السلطان – جنوب المدية

من خلال عصرنه الهياكل والخدمات خاصة في مجال السكك الحديدية؟
(ج) هل لنا أن نعرف المزيد حول مشروع الخط السريع للسكة الحديدية بين جيجل وسطيف؟
وتقبلوا السيد الوزير فائق التقدير والاحترام وشكرا لكم جميعاً على كرم الإصغاء.

السيد الرئيس: شكرا للسيد عبد الرحمان يحي، الكلمة للسيد وزير النقل.

السيد وزير النقل: شكراً سيدي الرئيس.

فقط، نسي أن يثمن السفر عن طريق سيارة السكة الحديدية (L'auto rail) بين قسنطينة وجيجل منذ سنة تقريباً، أن يثمنها فقط حتى وإن توقف في الصيف الماضي نظراً للأشغال التي تقوم بها وزارة الأشغال العمومية والمتعلقة بالخط الرابط - على ما أظن - بين جيجل والميلية لكنه سيستأنف عما قريب إن شاء الله.

أولاً: محطة تازون هي من أكبر المحطات بالجزائر فيما يتعلق بالنقل بالسكة الحديدية.

ثانياً: مؤسسة السكة الحديدية بالجزائر كانت هي الأخرى ضحية في كثير من الترددات فيما يتعلق بسياسة النقل بالسكة الحديدية ولفترة طويلة جداً، عندما تهمل السكة الحديدية كنقل فلا تهمل كبنية تحتية وتهمل عملية تعويض العربات القديمة حتى تعويض القاطرات، إذن الاختيار السياسي أو الاختيار الاستراتيجي الذي كان قد اتخذ لصالح الطريق، قد دفعت ثمنه السكة الحديدية، لكن منذ 10 سنوات أعيد الاعتبار للسكة الحديدية وبالتدريج - كما ذكرت - بالنسبة للمخطط الطموح فيما يتعلق بهياكل السكة الحديدية والمحطات المختلفة وصاحبته الآن إعادة أو إحياء روح النقل بالسكة الحديدية. يكفيننا أنه بالمؤسسة الوطنية للسكة الحديدية حوالي أكثر من 10 آلاف عربة من العربات القديمة، الأكبر نسبة تبلغ أكثر من 43 سنة من القدم كنتيجة لتفضيل الطريق على السكة الحديدية، وتحتاج هذه العربات لأن تخرج من

السيد عبد الرحمان يحي: بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين. السيد رئيس مجلس الأمة المحترم، أصحاب المعالي، الوزراء المحترمون، أسرة الإعلام والصحافة، زميلاتي، زملائي، السلام عليكم جميعاً ورحمة الله تعالى وبركاته.

طبقاً لأحكام المادة 134 من الدستور، والمادتين 68 و 71 من القانون العضوي رقم 99 - 02، المؤرخ في 08 مارس 1999، الذي يُحدد تنظيم المجلس الشعبي الوطني ومجلس الأمة، وعملهما، وكذا العلاقات الوظيفية بينهما وبين الحكومة، يشرفني أن أطرح على السيد وزير النقل السؤال الشفوي التالي نصه:

يشهد الطريق الرابط بين ولايتي جيجل وقسنطينة مروراً بولاية ميلة، كثافة كبيرة في حركة المرور إلى حد الاختناق، وحدوث حوادث مرور خطيرة جداً ومميتة، بسبب ضيقه من جهة، وكثرة الشاحنات المقطورة المحملة بمختلف البضائع، خاصة السيارات المستوردة، التي تعبر يومياً من هذا الطريق انطلاقاً من الميناء باتجاه مختلف ولايات الوطن.

ولقد استبشر سكان ولاية جيجل خيراً بالخبر السار القاضي بربط مدينتهم بمدينة سطيف بقطار سريع بعد إطلاق وكالة (ANESRIF) لمناقصة دولية يوم 23 أوت الماضي للقيام بالدراسة الخاصة بهذا الخط الحديدي المكهرب على مسافة 130 كلم.

والسؤال الذي يبقى يطرح نفسه بإلحاح هو:

أ) لماذا لا تقوم الدولة من خلال وزارة النقل باستغلال محطة الفرز للسكك الحديدية الموجودة بميناء "جن جن" والتي تتوفر على أكثر من 800 عربة وقاطرة وهي اليوم عرضة للإهمال والتلف والنهب؛ وتستغل ذلك في نقل السيارات والشاحنات المستوردة عبر الميناء وتقضي بالتالي على معاناة مستعملي الطريق البري وتحافظ على أرواح وممتلكات المواطنين؟

ب) ألا يمكن تسجيل ذلك ضمن برنامج تطوير النقل بالقطار والنهوض بالمنطقة صناعياً وتجارياً

جيغل التي تستفيد في إطار 250 كلم من عملية تسييج حتى تضمن سلامتها قبل التأكد من صلاحيتها أو عدم صلاحيتها.

أما فيما يتعلق بمسألة استعمال هذه العربات فلقد قلت إنها قديمة جدا واستعمالها لنقل السيارات من مدينة جيغل إلى مناطق أخرى، فالتثمين هام جدا بحيث كان ميناء "جن جن" بدون نشاط (عاطلا) ولما تقرر من طرف السلطات العمومية وباقتراح صادر مني استيراد السيارات من مستغانم و"جن جن" في جيغل وأظن أن ميناء "جن جن" هو أكبر الموانئ التي تستقبل السيارات من الخارج وكان مصدراً لنشاط كبير ويتولى عملاً هاماً جداً في خلق مناصب شغل وإحياء ميناء كبير والذي سيكون أكبر نظراً لتوسيع ما يسمى بالحاجز الأمني ونظراً كذلك لإقامة ما يسمى بنهائي الحاويات التي تتكفل به شركة أجنبية على مستوى هذا الميناء.

إذن العربات لا يمكن استعمالها لنقل السيارات، بل يجب أن تكون هناك عربات خاصة ومكيفة ومهيأة لنقل هذه السيارات، إذن نحن نحتاج إما لاستيراد هذه العربات أو محاولة صنعها في "فيروفيال عناية" نظراً لأن "فيروفيال" قد استفادت مؤخراً من برنامج تطهير مالي هام وباعتمادات مالية هامة وبشروط مساعدة، فهي تعمل الآن على إحياء مركب العتاد للسكة الحديدية المتواجد بعناية - إن شاء الله - من أجل تلبية حاجيات البلاد، ليس فقط هذا النوع من العربات ولكن هناك عربات من نوع آخر أي عربات لنقل الحبوب ولنقل الفوسفات بما في ذلك تركيب عربات الترامواي - إن شاء الله - لأن الحجر الأساسي سوف يوضع مع نهاية شهر أكتوبر المقبل بحول الله، حتى نتمكن من تركيب عربات الترامواي في نهاية 2013؛ إذن هي عملية متكاملة على مستوى المركب كان قد أهمل وكان قد تحول من مركب لصناعة العتاد السككي إلى مركب لصناعة العربات اليدوية والفؤوس مع الأسف الشديد.

المخزن أو الحظيرة وبالتالي يجب أن تصلح لأنها قديمة جداً، فما قامت به المؤسسة العمومية للسكة الحديدية أنه لا بد من تجميع هذا العدد من العربات القديمة التي لم تعد تصلح في محطات مختلفة في الشرق وفي الوسط وفي الغرب ومن بينها محطة الفرز لتازون هكذا؛ يوجد عدد دقيق وإن كان كبيراً لكن أكثر من 70% من هذه القطارات تجاوز الـ 43 سنة، إذن شركة السكة الحديدية قد قامت بما يلي: (1) إحصاء كل هذه العربات القديمة التي لم تعد صالحة وشكلت لجاناً وجمعتها في عدد محدود من محطات السكة الحديدية، ثم عينت تقنيين مختصين لفحصها والتدقيق والتأكد من أنها فعلاً لم تعد صالحة؛ نقوم بهذا العمل منذ سنتين لأن العدد كبير جداً! بعدها طبعاً، يمكن إخراجه من الحظيرة والإدلاء بأنه غير صالح، نخرجه وما يحتاجه هو التصليح فقط لتستفيد منه ربما المؤسسات المختلفة للاسترجاع طبقاً للإجراءات المعمول بها شأنها شأن السكة الحديدية القديمة مثل: السكة الحديدية التي تربط وهران ببشار أو عين توتة - تقرت أي إحصاؤها وتجميعها بالإضافة إلى ما نسميه العوارض التي تتمركز تحت السكة الحديدية، فالعوارض القديمة كانت خشبية أو حديدية، أما العوارض الحالية فهي خرسانية أو إسمنتية نظراً للشروط المعمول بها عالمياً والمتعلقة بالقطارات.

إذن هذا العمل لا يزال جارياً بعدها ستستفيد من ذلك شركات الاسترجاع تطبيقاً للشروط التي تفرضها القوانين المعمول بها في ميدان الأملاك العمومية لأن السكة الحديدية والعوارض وغير ذلك، كلها ملك من الأملاك العمومية وتخضع للتعامل معها على هذا الأساس.

في انتظار الانتهاء من هاته العملية لجأت شركة الوكالة الوطنية للاستثمار في السكة الحديدية إلى تسجيل عمل هام جداً لتحسينها في أماكنها حيث يبلغ طولها 250 كلم سواء في بعض المقاطع الصعبة بالمدن أو فيما يتعلق بالسياج الحديدي أو الحائط بهذه المحطات الكبيرة التي منها محطة

أظن بأنني قد وصلت إلى نهاية الرد على هذا السؤال الهام، أتمنى أن نتوفق جميعاً وأن نتوفق إلى إنجاز كل ما ذكرته بحول الله والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

السيد الرئيس: شكراً للسيد الوزير والكلمة للسيد عبد الرحمان يحيى إن هو أراد أخذها، الكلمة لك.

السيد عبد الرحمان يحيى: شكراً للسيد معالي الوزير على هذه التوضيحات، والكل يعلم - سيدي الرئيس - أن قطاع النقل وقطاع الأشغال العمومية؛ هما منشأتان قاعدتان تدخلان باشتراك والنهوض بمختلف القطاعات الصناعية والسياحية والتنموية وخاصة وأننا نعلم أن فخامة السيد رئيس الجمهورية قد خصص غلافاً مالياً ضخماً في المخطط الخماسي يتجاوز 2800 مليار دينار للنهوض بهذا القطاع أي قطاع النقل بمختلف وسائله، كالنقل أو المطارات إلى غير ذلك؛ نحن نعلم أن المجهودات والمشاريع شاخصة للعيان ولكن سيدي الوزير ولمزيد من التوضيح أن هذه الولاية تشهد ازدهاراً على طول السنة خاصة بعد صدور القرار الوزاري المؤرخ في 2008 بنقل البضائع والسلع إلى ميناءي مستغانم و"جن جن" وهذا الأخير نجد أن طاقة استيعابه تتجاوز 20 مليون طن سنوياً بمختلف البضائع والسلع منها الحبوب ومنها الأنابيب والحاويات وأيضا السيارات.

أعلمكم - سيدي الوزير - أن هذه الولاية هي في حالة اختناق نتيجة توسعة الطريق الرابط جيغل ببجاية، أي يوجد طريق وحيد فقط يمر من جيغل - ميلة - قسنطينة فإنه يعرف حركة ازدحام خطيرة يومياً، أمس فقط وبطريق مسافته 10 كلم فقط توقفنا لمدة ثلاث ساعات ومجموعة الدرك الوطني متواجدة بكل نقطة وبكل كيلومتر واحد!! أما بالنسبة للموسم الصيفي فإنك تستغرق أكثر من 08 ساعات من أجل المرور بهذا الطريق.

لهذا أطلب منكم - سيدي الوزير - الإسراع في كهربة هذا الخط وجلب الوسائل المعدة لنقل هذه

إن هذه العملية ستمكن من إحياء وتلبية الحاجيات الجديدة في نقل السيارات وفي كل مكان.

الخط الرابط بين جيغل وسطيف ليس (TGV) بالرغم من أنك قلت الخط هو (TGV)، ف (TGV) هي السرعة الفائقة التي تصل إلى 300 كلم/سا لكننا اعتمدنا في كل المشاريع الجديدة - بما فيها الخط 220 - كلم وستكون سرعته أو سوف يكون سريعاً جداً وهذا أمر هام جداً.

أظن أن أمريكا لا تملك (TGV)، لكن 220 كلم/سا هي سرعة هائلة جداً وسوف تطبق تقريباً على كل الخطوط الجديدة ومحاولات استعمالها كذلك في خطوط قديمة، إذا استطعنا إلى ذلك سبيلاً من حيث القوانين ومن حيث الشروط القانونية.

الدراسة، إن شاء الله، سنحصل في الأيام القليلة المقبلة أظن من لجنة الصفقات العمومية على دفتر شروط ضروري من أجل استكمال الدراسات المتعلقة بهذا الخط ويدخل هذا في إطار جهد تنموي هام واستثنائي في منطقة جيغل، أقول استثنائي وأتمنى أن يتم وأملنا كبير أن يتم لأن الإجراءات التحضيرية هامة جداً، الآن نتمنى أن تكتمل فيما يتعلق بإنشاء مركب الحديد والصلب في بلارة وبخصوص علاقتنا مع الدول العربية تجري الأمور على قدم وساق حتى نصل إن شاء الله إلى هذا الهدف، فنحن وعلى مستوى ميناء "جن جن" نتهياً لذلك كثيراً وسنثني خط السكة الحديدية الرابط بين جيغل ورمضان جمال؛ فهذا الخط الذي أنجز منذ 20 سنة من طرف أشخاص كانوا يتمتعون بالفطنة الضرورية حتى إنهم قد هياؤوا هذا الطريق لخط ثاني فالخط الأول موجود وهو مهياً لخط ثان، وحتى الجسور الكبيرة التي يمر بها هذا الخط هي مهياً لاستقبال الخط الثاني، للسكة الحديدية وتكون بذلك منطقة بلارة قد استفادت بالإضافة إلى ما ستستفيد به - إن شاء الله - في ميدان الصناعة من خط مزدوج للسكة الحديدية من أجل تلبية هذه الحاجيات.

قد انتهينا من النقاش والأسئلة وردود السيد الوزير الخاصة بقطاع النقل، ننتقل الآن إلى قطاع التضامن الوطني والأسرة والكلمة للسيد عبد القادر زروقي.

السيد عبد القادر زروقي: بسم الله الرحمن الرحيم وبه نستعين والصلاة والسلام على أشرف المرسلين، سيدنا محمد وعلى آله وصحبه أجمعين.

السيد رئيس مجلس الأمة المحترم،

السادة معالي الوزراء،

زميلاتي، زملائي أعضاء مجلس الأمة،

أسرة الإعلام،

السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

طبقاً لأحكام المادة 134 من الدستور، والمادتين 68 و 71 من القانون العضوي رقم 99-02، المؤرخ في 08 مارس سنة 1999، الذي يحدد تنظيم المجلس الشعبي الوطني، ومجلس الأمة، وعملهما، وكذا العلاقات الوظيفية بينهما وبين الحكومة، سؤالي موجه إلى السيد معالي وزير التضامن الوطني والأسرة:

إن وزارة التضامن والحماية الاجتماعية مازالت تدفع أجرة أو منحة 3000 دج شهرياً لعمال الشبكة الاجتماعية مقابل وظيفة هؤلاء، كثير منهم من المؤسسات التربوية يقدمون أداء وظيفياً أكثر من العامل المرسم.

ونشير إلى جل المستفيدين من هذه المنحة قد مارسوا العمل بها أكثر من 15 سنة مقارنة مع سنهم، فمنهم من تقاعد وأحيل إلى المنحة الجزافية الأخرى لكنها هي الأخرى أيضاً غير كافية، لا بد من إعادة النظر في منحة الشبكة بوضع إطار قانوني لها، يكفل مستقبل المستفيد من جهة ويضمن له الحياة والعيش من جهة أخرى.

فماذا تفكر الوزارة حول هذه المنحة غير الكافية للعيش والحياة؟ وشكراً معالي الوزير.

السيد الرئيس: شكراً للسيد عبد القادر والكلمة

الآن للسيد وزير التضامن الوطني والأسرة.

السيارات أو إيجاد ميناء جاف يكون قريباً من هذا الميناء حتى تتم التهيئة، خاصة وأننا نعلم بأن الحضيرة الوطنية قد تم تدعيمها بأكثر من 06 ملايين مركبة، وهذا الأمر يشكل ضغطاً على الأشغال العمومية وعلى الطرقات مع أننا نلاحظ أنه يُعاد تصليح الطرقات من طرف مديرية الأشغال العمومية كل سنة، لأن بعض الوسائل وبعض الآلات تمر بها وهي تتجاوز أكثر من 80 طن وهذا ما يؤثر سلباً على بلاط الطرق.

شكراً سيدي الوزير على هذا التوضيح والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

السيد الرئيس: شكراً للسيد عبد الرحمان يحي، السيد الوزير هل لديك ما تضيفه لما قلته قبل قليل؟

السيد الوزير: لهذا - السيد الرئيس - تقرر في إطار برنامج فخامة رئيس الجمهورية أن يشق الطريق السيار تقريباً بين جيجل وسطيف وإلى جانبه سكة حديدية مزدوجة ومكهربة ب 220 كلم.

وتقرر أيضاً تثنية خط السكة الحديدية المتواجد بين جيجل ورمضان جمال وكذلك الطريق المزدوج بين جيجل والمدية والانتهاة عما قريب من الخط أو من تسوية أو من عصرنة الخط أو الطريق الرابط بين جيجل وبجاية، ومع ذلك فإن كل هذه المشاريع التي هي الآن مجسدة إما في الأشغال أو في الدراسة ستمكن من فك الخناق عن مدينة جيجل صف إلى ذلك أنه ليس هذه الخطوط فقط، الخط السيار وخط السكة الحديدية المزدوج لا يحاول الإجابة فقط على ما ذكرته فقط ولكنه يود أن يجعل من ميناء "جن جن" ميناء تمر عبره الحاويات التي ستنتقل إلى ما وراء الحدود الجزائرية في إفريقيا، لذا فما هو مسجل لجن جن هي أهداف نبيلة كبرى جداً تجعل من المنطقة، منطقة صناعية واقتصادية من الطراز الأول وشكراً سيدي الرئيس.

السيد الرئيس: شكراً للسيد الوزير، بذلك نكون

ثم أي هذه المنحة الجزافية تسمح لصاحبها أن يكتسب الحق في الضمان الاجتماعي يمكنه أن يعالج هو وعائلته.

أستحدث جهاز ثاني يسمى بجهاز التعويض عن الأنشطة ذات المنفعة العامة (IAIG) ويجب أن نوضح هذا الأمر بحيث هو عمل ذو فائدة عامة ولكنه ليس عملاً دائماً وبأجر ولا يدفع فيه العامل مشاركته في التقاعد بل هي منحة تعطى للأشخاص القادرين على العمل.

فالأشخاص المستفيدون من المنحة الأولى (AFS) هم عاجزون عن العمل، أما الفئة الثانية فهي تضم الأشخاص القادرين على العمل لكنهم لم يتحصلوا عليه ولديهم أبناء وأسر وبالضرورة هم مسؤولون عنهم فتعطى لهم أنشطة سواء كانت حراسة في مدرسة أو في حديقة، أي بعض الأنشطة البسيطة وليست بالعمل الدائم ولا تدوم مدة عملها 08 ساعات يومياً، بل هي 05 ساعات في اليوم، لماذا؟ فما دام العمل غير دائم فإنه يعمل الساعات الخمس ويبحث عن عمل آخر في مدة الثلاث ساعات المتبقية، لكي يحصل مستقبلاً على عمل دائم بإذن الله، وبالتالي على أجر ككل الأجراء، حقيقة هؤلاء الأشخاص يقدمون خدمة جلية فإننا نجدهم في المدارس يحرسونها ونجدهم في المطاعم المدرسية وفي عدة أماكن، أقول إن ما يقومون به ليس شغل لكنه نشاط به منفعة عامة، أحياناً في المستشفيات وأحياناً في أماكن أخرى، لقد دفعنا لهم كذلك سنة 2011 مبلغ 1900 أو 19 مليار دج بصفة عامة لـ 270 ألف عامل وهم كذلك يستفيدون من منحة 3000 دج، إنهم الأشخاص الذين تكلمت عنهم - سيدي المحترم - ولديهم الحق في التعويض من صندوق الضمان الاجتماعي ولكنهم لا يتمتعون بالتقاعد بحكم أن العمل غير دائم، فهم لا يدفعون.

في الحقيقة هذه الأعمال غير الدائمة تعتبر كمخفف للضغط الاجتماعي ويبقى الشخص بالرغم من قدرته على العمل إلا أنه بطال، إذن نعطيه أي نشاط يشغله ويتقاضى نسبة أو مبلغ 3000 دج

السيد وزير التضامن الوطني والأسرة: السلام عليكم؛ بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين.

سيدي الرئيس الموقر، السيدات والسادة الحاضرون، صباح الخير والسلام عليكم مرة ثانية. السيد عبد القادر مشكور على طرحه لمشكل اجتماعي - هو صراحة - يمس كثيراً من فئات الشعب والفئات الهشة خاصة. إنما لا يفهم الموضوع إلا إذا رجعنا إلى الماضي القريب، أي ما بين سنوات 1980 و1990، الـ 10 سنوات تلك، التي يجب أن نتذكر ولا ننسى بسهولة المرحلة التي مرت بها البلاد من الناحية الاقتصادية والأمنية وكذلك من الناحية المالية بحيث كنا تحت رحمة صندوق النقد الدولي (FMI)، فمن أجل شراء القمح أو تشغيل نسبة معينة من الموظفين يعود إليه القرار فهو الذي يأمرنا أن ننقص أو نسرح العمال، أغلق الوحدات الصناعية وهلم جرا، هذا ما مررنا به ناهيك عما فعلته الأيدي الخبيثة في بلادنا ولا يمكننا أن ننسأه ولكن وفي نفس الوقت الدولة تحس بالمجموعة الكبيرة أي الشريحة الكبيرة من الشعب الجزائري التي أصبحت تكاد لا تجد لها خبزاً ولا حليباً.

هذا واقع آنذاك، ومن هذا المنطلق أنشئ جهاز سنة 1994 وسمي بصندوق التنمية للشبكة الاجتماعية توجد نقطتان أساسيتان بخصوص هذه الشبكة الاجتماعية، لقد أنشئ سنة 1994 وبالتحديد بموجب مرسوم 94 - 336، أولاً: توجد المنحة الجزافية للتضامن (AFS) ويستهدف هذا الجهاز المعوزين وغير القادرين على العمل، استفاد السنة الماضية حوالي 700 ألف (AFS) وبلغ حينها مبلغ قدر بـ 48 مليار دينار جزائري ولكن قبل أن أتكلم عن 2011 دعني أتكلم عن وقت صدور هذا المرسوم؛ بحيث كانت قيمة 1000 دج (AFS) تمنح فقط للأشخاص العاجزين عن العمل ولكن منذ تلك الفترة إلى سنة 2011 ضاعفنا المبلغ إلى أن أصبح 3000 دج تسمح بإمكانية عيش عائلة.

تعطى أو تحسب لهم على أساس 3/2 من الأجر القاعدي الأدنى وهي منحة المسنين أي 01 مليون سنتيم، فهذه النصوص هي محل الدراسة ونعمل على إصدارها وسوف تطبق بإذن الله في أقرب وقت. نحن نحاول ذلك، إذن كل من يعمل في إطار العمل المؤقت هو مؤقت؛ فمن المفروض ألا تطول مدته، إلى أن تصل 15 أو 20 سنة وفي أغلب الأحيان هي عامان ولكن (الله غالب) يتركونه يحرس بمدرسة لمدة 05 ساعات فيلزمونه أن يعمل 08 ساعات وهو جالس، ويظن أنه مادام لديه الحق في العلاج في إطار الضمان الاجتماعي هو وأبناؤه، أن لديه كذلك الحق في منحة التقاعد، لا! هذا الشخص لا يحق له تقاضي منحة التقاعد وإذا بلغ سن الستين سنة يستفيد فقط من منحة الكبر التي أخبرتكم - وبارك الله فيكم - أنها تكون 3/2 من الأجر القاعدي الأدنى وهو ما يعادل 01 مليون سنتيم.

صراحة كل المجهود هو منصب في الخماسي الحالي وبإذن الله لا يمكننا أن نخلق أنشطة افتراضية، بل يجب أن نخلق أنشطة منشئة للثروة ودائمة، نحن نناضل ونعمل والحكومة كذلك على أساس أن الأنشطة - وقد سبقني زميلي في سرد ما ينجز بالجزائر ما شاء الله - ترافقها أعمال دائمة بحول الله، بحيث تُكسب المواطن الجزائري كل الحقوق.

صراحة أشكرك على سؤالك وكذا على اهتمامكم، ففي السنتين الماضيتين نسبة معتبرة من الناشطين والعمال المؤقتين قد انضمت أي تم ضمها للعمل الدائم لكننا بعيدون رغم ذلك، ولكن بحول الله بمجرد الانتهاء من هذا المخطط سنة 2014 نكون قد قضينا على الكثير والكثير من المشاكل وشكرا لكم والسلام عليكم.

السيد الرئيس: شكرا للسيد وزير التضامن الوطني والأسرة، أسأل السيد عبد القادر هل يريد أخذ الكلمة مجدداً؟ الكلمة لك.

بالمقابل، يقتات منها هو وأبناؤه ولو عيش بسيط جداً أفضل من ... إلا أنني صراحة أنا أستحي من...!!

لقد بدء في دفع المبلغ منذ سنة 1994 وإلى يومنا هذا، عمل حوالي 205 مليون من الأشخاص في إطار (IAIG) وهم يستفيدون طبعاً من الضمان الاجتماعي، لكن الآن -والحمد لله - مع استتباب الأمن في البلاد ومع تحرك دواليب الاقتصاد سوف نتخلى بصفة تدريجية عن الأعمال المؤقتة ونذهب إلى الأعمال الدائمة، أين يجد نفسه المواطن أو المواطنة يتقاضى أجراً محترماً له ولأولاده وبالتالي يتمتع بكل الامتيازات التي يتمتع بها العامل الدائم.

حقيقة مبلغ 3000 دج ضئيل والحكومة على دراية بذلك، نحن نعلم به ونتأسف له؛ نعلم به ولكن ليس لدينا الخيار فوزارة العمل هي الجهة المكلفة بالتشغيل والبحث عن التشغيل وكذا القطاعات الاقتصادية الأخرى تتحرك وتعمل لكي تخلق مناصب شغل دائمة لا مؤقتة أي تدوم لمدة أشهر فقط ثم تنتهي ويصبح المواطن يتقاضى - أضعف الإيمان - الأجر القاعدي الأدنى؛ وفي هذا السياق ألفت نظر وانتباه السيد العضو وكذا الحضور الكريم والمحترم أن في 22 فيفري الماضي قرر مجلس الوزراء رفع قيمة مبلغ التعويض عن النشاطات ذات المنفعة العامة أي (IAIG) أي هذا النوع من العمل الذي تطرقت إليه من مبلغ 3000 دج إلى 6000 دج وقد صادق عليه المجلسان وستدخل بعون الله - ومن المفروض - شهر جويلية الماضي لكننا ننتظر النصوص التطبيقية، وكما تفضلت وقلت يوجد من بين هؤلاء الأشخاص من مارس عمله لمدة 15 سنة وهو حارس في المدرسة أو في الحديقة وبلغ الـ 60 سنة أي وصل إلى سن التقاعد ولا يحق له أن يتقاضى منحة المتقاعدين، ولكن لا ننسى أنني قد مررت هنا وأمامكم حاملاً معي القانون المتعلق بكبار السن وقلنا وباقتراح من المجلس الشعبي الوطني أن المنحة الممنوحة لكبار السن - ولو كانوا لا يملكون منحة التقاعد - سوف

السيد عبد القادر زروقي: شكرا سيدي الرئيس،
نشكر السيد الوزير على كل هذه التوضيحات
وكذلك على الصراحة في جوابه على سؤالنا
وشكرا.

السيد الرئيس: شكراً، يبدو أن القناعة مكتملة؛
هل لدى السيد الوزير ما يضيفه؟ إذا لم يكن الأمر
كذلك لم يبق لي إلا أن أشكر الجميع وأقول إلى
الجلسة القادمة إن شاء الله، شكراً للجميع،
والجلسة مرفوعة.

**رفعت الجلسة في الساعة الحادية عشرة
والدقيقة الخامسة صباحاً**

ملحق أسئلة كتابية

جواب السيد الوزير:

السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.
إجابة عن سؤالكم الكتابي، المشار إلى تاريخه في الموضوع جانبه، والمتعلق باستفساركم عن مآل طلب العائلتين المعنيتين تغيير لقبهما المشين بلقب «بن سليمان».

يطيب لي أن أنهي إلى علمكم، بأن العائلتين على علم بأن طلبهما متكفل به من قبل المصلحة المختصة بدائرتنا الوزارية، إذ سبق استدعاؤهما لتأكيد موضوع طلبهما على مستوى النيابة العامة لدى مجلس قضاء غرداية.

واعتبارا لاستيفاء طلبهما كل الشروط والإجراءات المنصوص عليها في المرسوم رقم 71-157، المؤرخ في 3 جوان 1971، والمتعلق بتغيير اللقب، فإنه قد تم عرض ملفاتهما، بداية الشهر الجاري، على اللجنة المشتركة بين وزارة العدل ووزارة الداخلية والجماعات المحلية، التي أبدت رأيا بالموافقة على طلب تغيير لقبهما المشين، بلقب «بن سليمان»، وإدراجه ضمن مشروع المرسوم الرئاسي الذي يرفع إلى فخامة السيد رئيس الجمهورية للإمضاء.

ولتطمئن العائلتان الكريمتان بأن المصلحة المختصة بوزارة العدل لن تتأخر عن قيامها بالإجراءات اللاحقة، بمجرد نشر المرسوم الرئاسي المتضمن تغيير لقبهما في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، وإطلاعهما على ذلك في حينه. وتقبلوا مني، السيد عضو مجلس الأمة المحترم، خالص التحية والتقدير.

الجزائر، في 16 أكتوبر 2011

الطيب بلعيز
وزير العدل، حافظ الأختام

1- السيد محمد فخار

عضو مجلس الأمة

إلى السيد وزير العدل، حافظ الأختام

طبقا لأحكام المادة 134 من الدستور، والمادتين 68 و71 من القانون العضوي رقم 99-02، المؤرخ في 8 مارس 1999، الذي يحدد تنظيم المجلس الشعبي الوطني ومجلس الأمة، وعملهما، وكذا العلاقات الوظيفية بينهما وبين الحكومة، يشرفني أن نطرح على سيادتكم المحترمة سؤالاً كتابياً هذا نصه:

يسمح المرسوم رقم 71-157، المؤرخ في 03 يونيو سنة 1971، والمتعلق بتغيير اللقب للمواطنين الذين أحسوا بالإجحاف بالألقاب التي ألصقت بهم أثناء الحقبة الاستعمارية خاصة بتغيير ألقابهم؛ على هذا الأساس تقدمت عائلتان من عائلات «بوال» من غرداية بطلب تغيير لقبهما العائلي من اللقب «بوال» إلى اللقب «بن سليمان» وهذا منذ حوالي عامين كاملين، غير أنهما لم يتلقيا أي رد لطلبهما إلى حد الآن، مع العلم معالي الوزير أن بعض العائلات الأخرى قد تلقت الاستجابة لطلبها، فمتى - معالي الوزير - تتلقى العائلتان ردا لطلبهما وهما في قلق كبير من طول الانتظار؟

تقبلوا - معالي الوزير - فائق الاحترام والتقدير.

الجزائر، في 12 جويلية 2011

محمد فخار
عضو مجلس الأمة

2- السيد الشايب بن سعيدان

عضو مجلس الأمة

إلى السيد وزير التربية الوطنية

طبقاً لأحكام المادة 134 من الدستور، والمادتين 68 و71 من القانون العضوي رقم 99-02، المؤرخ في 8 مارس 1999، الذي يحدد تنظيم المجلس الشعبي الوطني ومجلس الأمة، وعملهما، وكذا العلاقات الوظيفية بينهما وبين الحكومة، يشرفني أن نطرح على سيادتكم المحترمة سؤالاً كتابياً هذا نصه:

كنا نتطلع بكل شغف إلى نتائج البكالوريا بولاية الأغواط هذه السنة خاصة بعد العمل التقويمي الذي أشرف عليه السيد الأمين العام للوزارة مشكورين، إلا أن النتائج للأسف الشديد جاءت مخيبة للآمال أكثر، مما يتوجب علينا جميعاً التعاون من جديد للوقوف على العوامل الحقيقية المتسببة في تدني نسبة النجاح بالأغواط.

أما عن واجبنا فإننا سنوافيكم بمبادرة نعتزم تنظيمها في هذا الشأن مع الدخول المدرسي المقبل، ولكننا بهذه المناسبة نغتنم الفرصة لتذكيركم بالسؤال عن سبب غلق المعهد التكنولوجي علي خميلي بالأغواط الذي أنشئ بمرسوم رئاسي منذ نهاية الستينات وقد كان له الدور الإيجابي في التكوين ورفع نسب النجاح، علماً أن مصالحهم بالولاية تتوفر على هيكل - المتقنة سابقاً - جاهزة لإعادة فتح هذا المعهد.

نأمل أن نجد في ردكم على هذا السؤال قبولاً لهذا الأمر وتفضلاً منكم بإعادة فتح المعهد التكنولوجي الذي تنتظره كل الأسرة التربوية بالولاية. تقبلوا - معالي الوزير - فائق الاحترام والتقدير.

الجزائر، في 14 جويلية 2011

الشايب بن سعيدان

عضو مجلس الأمة

جواب السيد الوزير:

لقد تفضلتم، بموجب سؤالكم الكتابي الوارد ذكره بالمرجع أعلاه، برفع انشغالات تخص التكوين بالأغواط، وللتوضيح أوافيكم بعناصر الرد الآتية:

- إن المعهد التكنولوجي للتربية على خميلي بالأغواط لم يغلق بل تم التنازل عنه لوزارة التعليم العالي والبحث العلمي قصد استغلاله من طرف المركز الجامعي بالأغواط ابتداء من السنة الدراسية 2000-2001 بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 02-320، المؤرخ في 14/10/2002، وقد شرع في استغلاله ابتداء من مطلع السنة الدراسية الحالية 2011/2012 كمدرسة علياً للأساتذة لضمان تكوين نوعي للأساتذة في مختلف التخصصات والأطوار التعليمية والقضاء على العجز المسجل في بعض التخصصات، لاسيما بولايات الجنوب، كما أنه سوف يسمح بتحسين المردود التربوي وترقية الأداء البيداغوجي لموظفي التعليم على المستوى الولائي والجهوي؛

- وفي مجال تحسين تكوين القائمين على الشأن التربوي بولاية الأغواط، تجدر الإشارة إلى أن وزارة التربية الوطنية قد أعدت استراتيجية وطنية للتكوين تشمل كل الفئات وكل الولايات بهدف تطوير الممارسات وتحسين المعلومات وتجديد المعارف، وذلك في إطار المخطط الوطني والمخططات الولائية للتكوين أثناء الخدمة؛

- أما فيما يتعلق بتحول المتقنة إلى معهد تكوين فسيتم البت في الأمر حينما تنتهي الأشغال بها وتستلم بصفة رسمية.

وإن أشكركم على ما تبذرونه من اهتمام بالمسائل التربوية، تقبلوا السيد عضو مجلس الأمة، خالص التحية والتقدير.

الجزائر، في 29 سبتمبر 2011

أبو بكر بن بوزيد
وزير التربية الوطنية

3 - السيد الشايب بن سعيدان

عضو مجلس الأمة

إلى السيد وزير النقل

طبقا لأحكام المادة 134 من الدستور، والمادتين 68 و71 من القانون العضوي رقم 99-02، المؤرخ في 8 مارس 1999، الذي يحدد تنظيم المجلس الشعبي الوطني ومجلس الأمة، وعملهما، وكذا العلاقات الوظيفية بينهما وبين الحكومة، يشرفني أن نظرح على سيادتكم المحترمة سؤالاً كتابياً هذا نصه:

فبعد تثميننا لكل الجهود التي ما فتئتم تبذلونها من أجل تحسين قطاع النقل خاصة الملاحظة الجوية وفي هذا الصدد فإن ولاية الأغواط رغم كونها تتمتع بمطار - مولاي أحمد مدغري الحديث إلا أن برمجة الرحلتين به - عبورا (Escale) في أوقات غير مناسبة مما جعل الإقبال على هذين الرحلتين ضعيفا.

ونظرا لتوسع النسيج العمراني للأغواط والأهمية الاقتصادية للمنطقة وخاصة مع التطور الكبير الذي تعرفه جامعة عمار ثليجي وانتظار الولاية لفتح المستشفى الجامعي.

فإننا نتساءل عن سبب عدم تخصيص لولاية الأغواط طائرات الحجم الصغير لحل المشكل والمساهمة في تطوير هذه المنطقة ذات الأهمية الاقتصادية والروحية العالميتين.

أملنا فيكم كبيرا أن نجد في ثنايا ردكم على هذا التساؤل ما يبهج سكان الولاية وطاقتها من خلال تخصيصكم طائرة صغيرة للولاية.

تقبلوا - معالي الوزير - فائق الاحترام والتقدير.

الجزائر، في 14 جويلية 2011

الشايب بن سعيدان

عضو مجلس الأمة

جواب السيد الوزير:

ردا على سؤالكم الكتابي الذي تستفسرون بموجبه عن سبب عدم تخصيص رحلات جوية داخلية مباشرة من وإلى مطار الأغواط، يشرفني إحاطتكم علما بأن شركة الخطوط الجوية الجزائرية قد برمجت رحلات داخلية أدرجت فيها مطار الأغواط كنقطة عبور (Aéroport d'escale)، غير أن معدل امتلاء الطائرات في إطار هذه الرحلات لم يتجاوز (20%) خلال الفترة الممتدة ما بين سنة 2010 والسداسي الأول من سنة 2011، ومع بداية موسم الصيف الذي يبلغ فيه الطلب على النقل الجوي الذروة، لا سيما فيما يخص الرحلات الدولية، قررت شركة الخطوط الجوية الجزائرية ابتداء من 26 جوان 2011 وإلى غاية 29 أكتوبر 2011، توقيف الرحلات التي تعبر عبر بعض المطارات الداخلية التي سجلت بها نسبة ضعيفة لامتلاء الطائرات، والتي من ضمنها مطار الأغواط، بصفة مؤقتة، لضمان برمجة أنجع لطائراتها للتكفل بالطلب الكبير المسجل خلال موسم الصيف. وتفضلوا، السيد عضو مجلس الأمة، بقبول أسمى عبارات التقدير والاحترام.

الجزائر، في 13 أكتوبر 2011

عمار تو
وزير النقل

<p>ثمن النسخة الواحدة 12 دج</p>	<p>الإدارة والتحرير مجلس الأمة، 07 شارع زيغود يوسف الجزائر 16000 الهاتف: 73.59.00 (021) الفاكس: 74.60.34 (021) رقم الحساب البريدي الجاري: 3220.16</p>
-------------------------------------	---

طبعت بمجلس الأمة يوم الخميس 29 ذو القعدة 1432

الموافق 27 أكتوبر 2011

رقم الإيداع القانوني: 99 - 457 — ISSN 1112 - 2587