



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

مجلس الأمة

الجريدة الرسمية للمدافلات

الفترة التشريعية الخامسة - السنة الثانية - الدورة الربيعية 2011 - العدد: 06

الجلسة العلنية العامة

المنعقدة يوم الإثنين 05 جمادى الثانية 1432

الموافق 09 ماي 2011

فهرس

1. محضر الجلسة العلنية الثامنة ص 03

■ عرض ومناقشة نص القانون المعدل والمتمم للقانون رقم 01-13، المؤرخ في 17 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 07 غشت 2001، والمتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه.

2. ملحق ص 24

■ أسئلة كتابية .

محضر الجلسة العلنية الثامنة
المنعقدة يوم الإثنين 05 جمادى الثانية 1432
الموافق 09 ماي 2011

الهوائية، وفي هذا الإطار سيتم بموجب مشروع هذا القانون المعروف على مجلسكم الموقر إدراج الأحكام المتعلقة بأنظمة نقل الأشخاص الموجه، وتتكون منظومة هذا النمط من النقل من مجموعة عناصر تضمن تسييره أو استغلاله وهي تتمثل على الخصوص فيما يلي:

- (1) المنشآت القاعدية،
- (2) التجهيزات التقنية، والتجهيزات الخاصة بالسلامة،
- (3) المركبات،
- (4) مبادئ وقواعد الاستغلال والصيانة .

ففيما يخص المنشآت القاعدية فهي تتضمن أراضي الرحاب؛ المنشآت القاعدية والأفقية للسكة الحديدية، الأنفاق، المنشآت الفنية، أعمدة حاملة للأسلاك، أسلاك الجر والأسلاك الحاملة، خطوط التماس الهوائية، البنايات والمحطات المخصصة لمستعملي وسائل النقل، البنايات التابعة للهياكل القاعدية، بنايات ورشات الصيانة وتوقف العتاد المتحرك وتخزين التجهيزات ومركز التخزين المركزي، أما فيما يتعلق بالتجهيزات التقنية والتجهيزات الخاصة بالسلامة، فهي تتضمن النظام المساعد على استغلال التجهيزات الخاصة بالسلامة.

- تجهيزات الإشارة،
 - تجهيزات الاتصالات السلكية واللاسلكية،
 - تجهيزات نقل وتحويل التيار الكهربائي لجر العتاد المتحرك والإضاءة،
 - وتجهيزات الصيانة.
- وأما فيما يتعلق بالمركبات فهي تتمثل في عربات القطارات وحجرات المصاعد الهوائية، العربات والمقاعد.
- وفيما يخص مبادئ وقواعد الاستغلال والصيانة فهي تتعلق بمعايير السلامة والقواعد الواجب

الرئاسة: السيد عبد الرزاق بوحارة، نائب رئيس مجلس الأمة.

تمثيل الحكومة:

- السيد وزير النقل؛
- السيد وزير العلاقات مع البرلمان.

افتتحت الجلسة على الساعة التاسعة والدقيقة الخامسة والخمسين صباحا

السيد رئيس الجلسة: بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين؛ الجلسة مفتوحة.

بعد الترحيب بالسيد وزيرين ومساعديهما وأسرة الإعلام والصحافة وبالزميلات والزملاء؛ يقتضي جدول أعمال هذه الجلسة تقديم ومناقشة مشروع القانون المعدل والمتمم للقانون رقم 01-13 المؤرخ في 17 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 07 غشت 2001، والمتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه.

واستنادا للأحكام المرعية في الموضوع، نشرع في جدول أعمالنا وبداية أحيل الكلمة إلى السيد وزير النقل، فليفضل مشكورا.

السيد وزير النقل: بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين؛ شكرا سيدي رئيس الجلسة.

تعمل الجزائر في إطار تنفيذ البرامج التنموية الخماسية على تطوير عروض النقل بمختلف أنماطه وتحسين ظروف تنقل المواطنين لاسيما من خلال تطوير النقل الجماعي المكثف للاعتماد على انطلاق برنامج هام لإنجاز مشاريع تخص نمط نقل الأشخاص الموجه كالميترو والترامواي والمصاعد

ضمن أحكام القانون الساري المفعول رقم 01-13، المؤرخ في 07 أوت 2001، وتتضمن هذه التعديلات على وجه الخصوص العناصر الآتية:

- تحديد أنظمة نقل الأشخاص الموجه،
- وضع المبادئ العامة للسلامة سواء على مستوى التصميم أو الإنجاز أو الاستغلال،
- تحديد دور الدولة اعتباراً لدورها الضامن لسلامة الممتلكات والأشخاص في إطار التكفل بالسلامة، في كافة مراحل مشروع نقل الأشخاص الموجه تصميمًا وإنجازًا واستغلالًا،
- تحديد شروط وكيفيات استغلال هذه الأنماط وهذه الأنظمة من النقل،
- وستحدد النصوص تطبيق هذا القانون بعد تعديله وعلى وجه الخصوص ما يلي:
- أهداف السلامة الخاصة بكل نظام نقل،
- إجراءات المراقبة والسلامة على مستوى الهياكل القاعدية والتجهيزات التقنية وكذا فيما يخص استغلال نشاط نقل الأشخاص الموجه،
- الإجراءات المتعلقة باعتماد خبراء مستقلين يساهمون في دراسة الملفات الخاصة بالسلامة.
- هيئة المراقبة واختصاصاتها؛ وتتمثل التعديلات المتضمنة في مشروع القانون المعروض على مجلسكم فيما يلي:
- (1) تعديل وتتميم المادة رقم 02 المتعلقة بالتعريف.
- (2) إدراج مادة جديدة تحت رقم 10 مكرر؛ تفرض إلزامية التقديم المسبق لملف السلامة عندما يتعلق بالأمر بالتصميم والإنجاز والاستغلال أو التعديل أو إعادة تهيئة كل منظومة تخص نقل الأشخاص الموجه.
- (3) تنمة المادة 14 المتعلقة بأنماط النقل بإدراج نمط نقل الأشخاص الموجه الذي كان غائباً في القانون رقم 01-13، المؤرخ في 07 أوت 2001.
- (4) حذف الفقرة الثالثة من المادة 34 المتضمنة نمط النقل بالأسلاك، لكن مع إدراج هذا النمط ضمن أحكام المادة التي تضمن التعريف أي المادة رقم 2 والتي نقترح تعديلها بموجب هذا المشروع.
- (5) إدراج قسم خاص جديد يتعلق بنقل

احترامها في كافة المراحل سواء ما يخص التصميم والإنجاز أو ما يخص الاستغلال والتي يجب أن تثبت بأنها تضمن السلامة للأشخاص مستغلي ومستعملي هذا النظام طوال فترة صلاحية الاستغلال، غير أن الجزائر لا تتوفر حالياً على نصوص تشريعية أو تنظيمية تضبط نشاط نقل الأشخاص الموجه، إذ بالنسبة للنقل بواسطة الأسلاك أي المصاعد الهوائية يتم الاستغلال بترخيص صادر عن الوزير المكلف بالنقل، كما هو الشأن منذ استقلال الجزائر، فبعض المصاعد الهوائية يعود إلى فترة ما قبل الاستقلال، على أساس خبرة تنجزها هيئة عمومية، أعيد هذه الفقرة يتم الاستغلال بترخيص صادر عن الوزير المكلف بالنقل على أساس خبرة تنجزها هيئة عمومية للمراقبة تابعة لوزارة النقل وهي التي تنشط حالياً، كما أن عملية المراقبة الدورية وتجديد منشآت هذا النمط من النقل تخضع لنفس الإجراءات.

أما بالنسبة للميترو والترامواي، ففي غياب تشريع وتنظيم خاص يحيلنا القانون رقم 04-04، المؤرخ في 23 جوان 2004، والمتعلق بالتقييس إما على تشريع جهوي أو على تشريع دولي أو على تشريع خاص بالدولة صاحبة تصميم هذه الأنماط من النقل أو صاحبة إنجازها واستغلالها.

وفي هذا الشأن وعلى سبيل المثال اعتمدت الحماية المدنية في نطاق صلاحياتها ومهامها المتعلقة بالوقاية والتدخل فيما يخص سلامة التجهيزات والمنشآت الفنية والأنشطة ذات الصلة بنقل الأشخاص الموجه، اعتمدت الحماية المدنية على مقاييس دولة أوروبية في نشاطها، وبالفعل فإن القانون رقم 13-01، المؤرخ في 07 أوت 2001، المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه لم يتضمن القواعد التي تحكم هذه الأنظمة في ميدان النقل، لهذا يتم اللجوء إلى ما ذكرته سابقاً أي القانون رقم 04-04، والذي يعود إلى 23 جوان 2004، وعليه فإن تعديل مشروع القانون المعروض على مجلسكم الموقر يهدف إلى إدراج مجموع أنظمة النقل هذه

زميلاتي، زملائي أعضاء مجلس الأمة الموقر، السيدات والسادة الحضور وأسرة الإعلام، السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

تتشرف لجنة التجهيز والتنمية المحلية لمجلس الأمة، بعرض تقريرها التمهيدي الذي أعدته، حول نص القانون المعدل والمتمم للقانون رقم 01-13، المؤرخ في 17 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 07 غشت 2001، والمتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، المحال عليها من طرف السيد عبد القادر بن صالح، رئيس مجلس الأمة، بتاريخ 04 ماي 2011 تحت رقم 43/11.

وبدعوة من رئيسها شرعت اللجنة في دراسة ومناقشة نص القانون المحال عليها برئاسة السيد عبد القادر دحان، رئيس اللجنة، فعقدت جلسات عمل تناولت فيها بالتحليل والنقاش مضمون النص المحال عليها.

عرفت وسائل النقل تغييرات كبيرة نظرا للتطور السريع للمعارف العلمية والتكنولوجية، فاعتمدت الدولة في إطار التحسين الفعال لعروض النقل الحضري، على تطوير النقل الجماعي من خلال برنامج واسع يسعى لإنجاز مشاريع جديدة خاصة بالنقل الموجه للأشخاص منها الميتر، الترامواي والتليفريك في المدن الكبرى للبلاد.

وبالرجوع إلى النصوص القانونية التي تنظم مجال النقل البري، نلاحظ أن القانون رقم 01-13، المؤرخ في 17 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 7 غشت سنة 2001، والمتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه لا يبرز أنظمة نقل الأشخاص هذه.

ولهذا الغرض، جاء نص القانون محل دراستنا اليوم لسد هذا الفراغ القانوني من خلال تعديل وتنظيم نص القانون رقم 01-13، المذكور أعلاه بغية إدراج - ضمن أحكامه - مجموع هذه الأنظمة، وتنظيم الإطار القانوني الذي يسيرها عبر جميع المراحل.

وقد تمحورت الأحكام الواردة في هذا القانون أساسا حول:

- ضبط مفهوم بعض العبارات منها: المستغل،

الأشخاص الموجه مع إضافة ثلاث مواد، المادة 40 مكرر والتي تحدد تركيبة نقل الأشخاص الموجه والمادة 40 مكرر 1 وتتضمن مبدأ منح حق الامتياز في الإنجاز والاستغلال، المادة 40 مكرر 02 وتتضمن مبدأ اتفاقية منح حق الامتياز ودفتر الشروط اللذين يجب أن يخضع لهما المستفيدون من هذا المنح.

(6) إضافة مادة تحت رقم 55 والتي تنشئ لجنة تقنية لدى الوزير المكلف بالنقل أي تكلف بسلامة نقل الأشخاص الموجه.

وأخيرا، تعديل المادة 56 التي تحدد تشكيلة وصلاحيات وعمل هيئات النقل البري مثل المجلس الوطني للنقل البري وهو ضمن نص القانون رقم 01-13، كذلك اللجنة التقنية بين الوزارات لنقل المواد الخطيرة وهي مكرسة كذلك في نفس القانون، ولجنة العقوبات الإدارية هي مكرسة أيضا بنفس القانون أي 01-13، لتشمل اللجنة التقنية المكلفة بسلامة نقل الأشخاص الموجه والتي تنشأ لدى الوزير المكلف بالنقل.

ذاك هو فحوى مشروع هذا القانون المعدل والمتمم للقانون رقم 01-13، المؤرخ في 07 أوت 2001، والمتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، والمعروض على مجلسكم الموقر، أشكركم على حسن الإصغاء والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

السيد رئيس الجلسة: أشكر السيد الوزير على هذا العرض والكلمة الآن للسيد مقرر لجنة التجهيز والتنمية المحلية ليقراً على مسامعنا التقرير التمهيدي الذي أعدته اللجنة في الموضوع، فليتفضل مشكورا.

السيد مقرر اللجنة المختصة: بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين.

سيدي رئيس الجلسة المحترم،

السيد وزير النقل المحترم،

السيد وزير العلاقات مع البرلمان المحترم،

رصدت مبالغ مالية تمنح للمتضررين كتعويض يتم تقييمه على أساس رقم الأعمال المصرح به لمصالح الضرائب العمومية.

– وعن إمكانية توسيع النقل الموجه للأشخاص في الجزائر العاصمة، أوضح السيد عمار تو، وزير النقل، أنه ستتم عملية التوسيع حسب طبيعة تضاريس كل منطقة.

وفي هذا الصدد أشار السيد الوزير، أنه سيتم الشروع في توسيع خط النقل بالترامواي الخاص بالحرش.

– وبخصوص إمكانية تعميم استعمال الترامواي في باقي الولايات، أوضح السيد ممثل الحكومة أنه تم القيام بالعديد من الدراسات من أجل إنجاز مشاريع متعددة خاصة باستعمال أنظمة النقل العصرية وذلك عبر جل التراب الوطني.

– وعن إنجاز خط السكة الحديدية الرابط بين بومدفع وجنوب المدينة، أوضح السيد ممثل الحكومة أن الدراسة الخاصة بهذا المشروع قد تم الشروع فيها وستنتهي في أكتوبر القادم.

الخلاصة

من خلال دراساتها للنص والمناقشة الوافية التي دارت حوله، خلصت اللجنة إلى أن التعديلات والتتيمات الجديدة التي أدخلت على نص القانون رقم 01-13، المؤرخ في 17 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 07 غشت 2001، والمتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، سيسمح لا محالة من تعزيز آليات تأمين منظومة النقل الوطني وخصوصا النقل بالهوائيات من خلال وضع المبادئ العامة للسلامة سواء في تصميمها أو إنجازها أو استغلالها.

ذلكم هو، السيد رئيس الجلسة المحترم، السيدات والسادة أعضاء مجلس الأمة الموقر، التقرير التمهيدي الذي أعدته لجنة التجهيز والتنمية المحلية حول نص القانون المعدل والمتمم للقانون رقم 01-13، المؤرخ في 17 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 07 غشت 2001، والمتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، المعروض عليكم للمناقشة، شكرا والسلام عليكم.

المركبة، النقل بالسكك الحديدية، النقل الموجه للأشخاص ونقل الأشخاص والبضائع عبر الطرقات.

– وجوب وضع ملف سلامة مشروع تصميم منظومة النقل الموجه، وإخضاعه إلى المصادقة المسبقة للهيئة المؤهلة في هذا المجال والمعتمدة من طرف السلطات العمومية.

– إدراج قسم خاص للنقل الموجه للأشخاص. – إنشاء لجنة تقنية لدى وزير النقل، تكلف لاسيما بسلامة النقل الموجه للأشخاص.

– إحالة تحديد تشكيلة وصلاحيات وطريقة سير المجلس الوطني للنقل البري وكذا اللجنة المكلفة بسلامة النقل الموجه للأشخاص إلى التنظيم.

ولالإمام بمختلف جوانب هذا القانون، استمعت اللجنة يوم السبت 07 ماي 2011، إلى السيد عمار تو، وزير النقل، ممثلا للحكومة، الذي قدم عرضا مفصلا حول النص، فشرح بإسهاب محاوره والأسباب والدواعي التي أدت إلى اقتراحه.

إثر هذا العرض دار نقاش مستفيض، طرح فيه السادة أعضاء اللجنة جملة من الانشغالات والتساؤلات تمحورت حول مختلف المواضيع والجوانب المرتبطة بالنص.

وفي معرض رده على الانشغالات والتساؤلات المعبر عنها من قبل السادة أعضاء اللجنة، أوضح السيد ممثل الحكومة أنه:

– فيما يتعلق بوتيرة إنجاز الأشغال الخاصة بالترامواي، أنها عرفت نوعا من البطء نظرا للصعوبات التي اعترضتها، لاسيما في المدن القديمة مثل الجزائر العاصمة، ووهران، وقسنطينة، حيث تطلب الأمر تدخل الهيئات المعنية لحل بعض المشاكل خاصة المتعلقة بتحويل أو تغيير مسار الشبكات (مثل شبكات المياه، الغاز، أسلاك الهاتف).

فصعوبة إنجاز هذه الأشغال وتحويل مختلف الشبكات تسبب في تأخير انطلاق أشغال الترامواي.

– وبخصوص تضرر النشاط التجاري لبعض المواطنين من جراء القيام بالأشغال الخاصة بالترامواي، أشار السيد ممثل الحكومة، أن الدولة

أتوجه بالتحية والتقدير لأعضاء اللجنة على التقرير المقدم والخاص بنفس الموضوع. السيد رئيس الجلسة المحترم، إن مشروع القانون المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، الذي نحن بصدد مناقشته اليوم، يستدعي منا مزيداً من التشريح والدقة المتناهية، نظراً للأهمية القصوى التي يحتلها في الحياة اليومية.

فالنقل هو عصب الحياة، وهو الشريان الرئيس لأي اقتصاد كان، وبذلك يتحتم على أية رؤية مستقبلية للنقل في بناء الخطط الإستراتيجية متوسطة وبعيدة المدى أن تلتزم في مضمون خططها التوافق والتنسيق والتعاون والتكامل في جميع المؤسسات والوزارات والهيئات سواء كانت حكومية أم شبه حكومية أم قطاعاً خاصاً، لكونها مكتملة لبعضها ضمن نسيج النقل الوطني.

بما أن النقل الجوي والبحري ينتهيان بوسائط نقل برية أو سككية، ولكون النقل الجوي والبحري يعتمدان على مدى توافر موانئ جوية وبحرية ذات بنى أساسية وتحتية قوية وجمالية وحضارية وعملية ويستوجب تصميمها التوسعات والتطورات المستقبلية، بما فيها تضاعف عدد وأحجام وطبيعة النقل، كذلك النقل البري يعتمد على طرق واسعة ومريحة متخمة بالخدمات ومراعية للضوابط الإنسانية والأمنية والصحية، إضافة إلى المحطات البرية والسكك المجهزة في كافة المدن التي تنطلق منها الرحلات البرية المنظمة.

وهنا يطرح التساؤل الآتي - سيدي رئيس الجلسة - هل لدينا استراتيجية للنقل في المستوى الوطني ضامنة وشاملة ومعبرة عن كافة وسائط النقل البري والسككي والجوي والبحري، وحاسبة للاستقرار أو التوافق بين كل وسيلة نقل وأخرى؟ إذا كانت الإجابة بالنفي وأن كل قطاع له استراتيجية مستقلة، بمعنى أن لدينا استراتيجية للنقل البري واستراتيجيات أخرى للنقل السككي والجوي والبحري، فلا بد أن تكون نابعة من رحم استراتيجية نقل في المستوى الوطني وتسعى كل

السيد رئيس الجلسة: شكراً للسيد مقرر اللجنة المختصة، ننتقل الآن إلى النقاش العام حول مشروع القانون المعدل والمتمم للقانون رقم 01-13، المؤرخ في 17 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 07 غشت 2001، والمتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، المعروض علينا منذ قليل؛ وأحيل الكلمة إلى أول المسجلين الراغبين في التدخل وهو السيد العمري لكحل، فليفضل مشكوراً.

السيد العمري لكحل: شكراً سيدي رئيس الجلسة؛ بسم الله الرحمن الرحيم وصلّى الله وسلم على سيدنا محمد النبي الكريم.

السيد رئيس الجلسة المحترم، السيد معالي وزير النقل، ممثل الحكومة، السادة المرافقون لمعالي الوزير، السيد وزير العلاقات مع البرلمان، السيدات والسادة أسرة الإعلام، زميلاتي، زملائي أعضاء المجلس الموقر، السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

بادئ ذي بدء وبمناسبة مرور ست وستين سنة على مجازر 8 ماي 1945 الأليمة، لا يسعنا إلا أن نترحم على أولئك الشهداء الذين سقطوا ضحايا الغدر الفرنسي في سطيف وقالمة وخراطة وكان ذنبهم الوحيد أنهم خرجوا في مسيرة سلمية ينادون بالاستقلال، كما وعدت فرنسا الكاذبة والخائنة فكانت الفاتورة غالية بسقوط 45 ألف شهيد!!

أيضاً بمناسبة انطلاق خط الترامواي بالضاحية الشرقية للعاصمة (برج الكيفان - باب الزوار) لأول مرة نقول ألف مبروك علينا وعلى مستعملي هذا الخط، والذي جاء متزامناً مع مناقشة قانون النقل البري.

السيد رئيس الجلسة المحترم، أتوجه بالشكر الجزيل لمعالي وزير النقل على العرض المقدم والخاص بمشروع القانون المعدل والمتمم للقانون رقم 01-13، المؤرخ في 07 أوت 2001، والمتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، كما

صناعة النقل بحيث إن الحافلات الجديدة تتميز بالعديد من المواصفات التي من شأنها أن تحقق المزيد من الراحة والرفاهية للركاب، ولا بد من اقتناء حافلات من نوع مرسيدس لما تتسم به من تصاميم خارجية مميزة والتي تشتمل على مساحة زجاجية واسعة تمنح الراكب مجالا واسعا للرؤية، واستعمالها في المسافات المتوسطة والطويلة، مثلما حدث في فترة الرئيس الراحل هواري بومدين عندما اقتنتت الجزائر هذا النوع من الحافلات التي أبهرت جيراننا.

(5) التخلص وبسرعة من المركبات القديمة والتي أصبحت تشكل خطرا على حياة المواطن سواء من حيث حوادث المرور أو تلوث البيئة نظرا للغازات المنبعثة من محركات هذه الأخيرة، كذلك الأمر للزيوت المتقاطرة عند سيرها وتوقفها.

(6) إنشاء محطات عصرية تتوزع عبر أنحاء نقاط الوطن، بتقديم كافة الخدمات المطلوبة للركاب من حجوزات وإصدار للتذاكر وتوفير المعلومات الخاصة بالرحلات، وبإمكان الركاب الانتظار فيها ريثما تتحرك الحافلات لدى سفرهم على متن أي رحلة، ولا بد من توفير مرافق الخدمة اللازمة للمسافرين مثل أماكن الانتظار المكيفة والمريحة ومكان للصلاة وأماكن لشراء المأكولات الخفيفة والمرطبات، مثلما هو جار بمحطة الحافلات بالخروبة على غير جاريتها محطة سيارات الأجرة، حيث تكاد تنعدم فيها هذه الخدمات.

(7) تقديم خدمات النقل لعملائنا وفق أعلى معايير السلامة ومتطلبات الحفاظ على البيئة وبما يواكب تطلعات العملاء.

(8) إنجاز مخططات نقل مدروسة تتجاوز مع الحاجيات الفعلية للمواطن وتوكل مهمة إنجازها للجهات المختصة قانونا.

(9) تشديد شروط السماح باستغلال مركبات النقل العمومي لدى وكالات المراقبة التقنية للمركبات.

(10) تحديد السن بالنسبة لسائقي الحافلات على ألا يقل عن 35 سنة تفاديا لأي خلل قد يحدث أثناء السير، وحفاظا على أرواح المواطنين

من الاستراتيجيات الأربع لتحقيق أهدافها، وبالتالي تلك الأهداف تمثل في مجملها الأهداف الاستراتيجية للنقل الوطني والناعبة من الاستراتيجية الوطنية.

من هذا المنطلق - سيدي رئيس الجلسة - بات من الضروري أن تبني استراتيجيات ذات مديات متوسطة وبعيدة المدى، تؤثر في مساراتنا التنموية لسنوات طويلة قادمة، على أن توكل هذه المهمة - في نظري سيادة الرئيس - إلى إنشاء جهاز جديد يسمى المجلس الأعلى للنقل، يشكل ويبنى ويصيغ استراتيجية النقل في المستوى الوطني، نابعة من استراتيجية وطنية، ويتابع ويحقق أهداف تلك الاستراتيجية ويتأكد من توافرها وتلاؤمها وتوافقها وتزامنها وتكاملها ودعمها المادي والمعنوي، ضمن عمل جاد يخدم الجهود الوطنية ويعكس الإرادة والإدارة الوطنية لهذا الجهد الحيوي والخطير في البناء التنموي.

إذن، سيدي رئيس الجلسة، نحن في أمس الحاجة إلى وقفة استراتيجية لنحدد العلاقة بين وجود استراتيجية نقل في المستوى الوطني، خادمة ومساندة وفاعلة ومتفاعلة مع بقية الاستراتيجيات الفرعية من الاستراتيجية الوطنية، وأن نتفق مع رؤيتنا المستقبلية الممكنة والمرغوبة مع إمكاناتنا؛ هذا بشكل عام سيادة رئيس الجلسة. والآن بودي أن أقترح بعض التوصيات لعلها تساهم في خدمة هذا القطاع الحساس:

(1) تطوير الخدمات الخاصة بالنقل البري بالتنسيق مع الجهات ذات العلاقة والمراكز العلمية المتخصصة لكي تتناسب مع احتياجات الركاب ومستويات الطلب عليها.

(2) التدخل السريع لتنظيم المنافسة غير المنظمة من وسائل النقل الأخرى.

(3) العمل على إقامة مواقع التشغيل المناسبة أو البنية التحتية المطلوبة لتقديم هذه الخدمة من مسارات مخصصة وأماكن محددة لوقوف الحافلات ومظلات الركاب ونحو ذلك.

(4) تحديث الأسطول بأفضل ما يتوفر في

وسلامتهم.

11) تحديد سن معين للمركبات الموجهة لاستغلال خدمة عمومية لنقل المسافرين.

12) إعادة إحياء عمليات التفتيش والمراقبة الدورية لمفتشي وأعوان المراقبة التابعين لوزارة النقل، مع توفير الوسائل الخاصة بذلك.

13) توسيع صلاحيات المفتشين والمفتشين الرئيسيين سيما فيما يخص معاينة حالات المركبات غير اللائقة والتوقيف الفوري لها عن السير.

14) المراقبة الدورية لمحطات نقل المسافرين لمعاينة مخالفات السير.

تلكم هي - سيدي رئيس الجلسة الفاضل - بعض النقاط التي وددت المساهمة بها في هذه الجلسة المباركة، شكرا على كرم الإصغاء والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

السيد رئيس الجلسة: شكرا للسيد العمري لكحل والكلمة الآن للسيد لزهاري بوزيد.

السيد لزهاري بوزيد: شكرا للسيد رئيس الجلسة.

السيد وزير النقل، ممثل الحكومة للنظر في هذا القانون،

السيد وزير العلاقات مع البرلمان والوفد المرافق لهما،

زميلاتي، زملائي،

الحضور الكريم.

سيادة رئيس الجلسة،

لاشك أن قطاع النقل هو من بين القطاعات التي تم الاهتمام بها بشكل قوي وقد رصد له الكثير من الأموال حتى يحاول أن يستجيب للطلبات المتزايدة لمواطنينا في النقل.

أبدأ، سيادة رئيس الجلسة، بالقول إن هذا القانون وما يتضمنه من تعديلات؛ الذي يعرض علينا اليوم، والصادر في سنة 2001 قد أغفل مسألة مهمة تتعلق بالسلامة وبالقواعد الخاصة بالتصميم

والإنجاز والاستغلال.

حاول السيد الوزير أن يقدم لنا إجابات - إلى حد الآن - أنا لم أقتنع بها، لماذا؟ لأن القانون حديث جدا ولم توضع فيه مسائل مهمة جدا تتعلق بالسلامة، بالإنجاز وبالاستغلال إلى آخره، وقدم عرضه وقال إن القانون يمكن أن يستخدم - فيما يخص قواعد السلامة والإنجاز - القواعد الأوروبية، لكن هذا الأمر جعلني أطرح سؤالاً آخر، لأن القواعد الأوروبية مختلفة فهي تختلف من بلد لآخر، نعم هناك قواعد عامة ولكن فرنسا ليست كإيطاليا والسؤال الموجه لكم حالياً - سيادة الوزير - أنتم تعرفون أن ميترو الجزائر العاصمة، ميترو وهران وميترو قسنطينة لا تشرف عليه نفس المؤسسات، وحسب علمي فإن الشركة المنجزة لميترو قسنطينة إيطالية وبخصوص ميترو الجزائر أظن أنها شركة فرنسية ولا أعلم إن كانت الشركة التي تشرف على إنجاز ميترو وهران هي برتغالية أم فرنسية؟

المهم، معناه أننا أمام قواعد إنجاز واستغلال وسلامة مختلفة، فالقواعد تختلف من مدينة إلى أخرى، نريد توضيحات - سيدي الوزير - وما مدى تأثير هذا على منظمة النقل وعلى المواطنين؟ وماذا يفعل بالضبط هذا القانون؟ لأنه لا يزال يخص دائما الإطار العام في القواعد والإنجاز وكذا.. ويحيلنا إلى التنظيم، لأن التنظيم هو الذي يحدد هذه القواعد بالضبط وهذا مفهوم لأن هذه الأمور تقنية ولا يمكن أن يحتويها هذا القانون، هذه هي النقطة الأولى الأساسية التي أريد أن تقدموا لنا توضيحا بشأنها.

فيما يخص النقطة الأخرى وهنا أركز تدخلتي على نص المادة 40 مكرر في الحقيقة، هذه المادة تبدأ بـ... "يمكن الدولة" ... بمعنى الأصل في كل ما يتعلق بهذا النوع من النقل أن الدولة هي التي تتكفل به وهذا أمر جيد ونحن نتمنه، وتضيف بأن كل هذه الأنواع - وهنا نريد توضيحا من طرف السيد الوزير لأن القانون يشير في التأشير إلى المادة 17 من الدستور - بحيث تتكلم هذه الأخيرة على أن السكة

وطرحت فيه كل المسائل ومن بينها مسألة السرعة هذه أي سرعة السكة الحديدية في الجزائر، الآن وبعد التجديد بلغت 160 كلم، لكن وإلى حد الآن - وبتفكيرى البسيط - أتساءل كيف نفسر أنه انطلاقاً من الجزائر إلى وهران تستغرق مدة الوصول 4 ساعات ونصف أما من الجزائر إلى قسنطينة فليس أقل من 7 ساعات وهي نفس المسافة، لماذا، هل هناك مشاكل تقنية... إلخ؟

أعطي هذا كمثال ويمكنني كذلك أن أقيس على مناطق أخرى.

هذه نقطة مهمة نريد أن يجيبنا السيد الوزير عليها، فهذا السؤال طرح كذلك في تلك الحصة، لكننا لم نتلق جواباً؛ وهناك نقطة أخرى ونحن نستغل وجودكم - سيادة الوزير - لتوضيحها قيل إن هناك اعتراضات من قبل بعض المواطنين هنا بمنطقة الوسط على إنجاز بعض المقاطع وهذا بسبب نزاع الملكية وكذا... فهل هناك من توضيحات في هذا المجال؟ أشكركم سيادة رئيس الجلسة.

السيد رئيس الجلسة: شكراً للسيد لزهاري بوزيد والكلمة الآن للسيد عبد الله بن التومي.

السيد عبد الله بن التومي: شكراً سيدي رئيس الجلسة؛ بسم الله الرحمن الرحيم.

السيد رئيس الجلسة الموقر،

السيد معالي وزير النقل المحترم،

زميلاتي، زملائي الأفاضل،

الحضور الكريم،

السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

إن القانون الذي نحن بصدده مناقشته ثم المصادقة عليه بعد ذلك قد جاء ليكمل ويعزز ويعدل ويتم أحكام القانون رقم 13/01، والمتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه وذلك بهدف إبراز وإدراج جملة من الأنظمة الجديدة المتعلقة بميدان النقل ببلادنا.

وإن كنا نبدي اتفاقنا وتوافقنا مع مضمون هذا النص وأهدافه ونرى ضرورة وإلزامية إصداره

الحديدية هي ملك للمجموعة الوطنية، هذا جيد، لكن حسب ما فهمت وأنا أريد دائماً توضيحاً وتأكيدياً من طرف السيد الوزير، أن التزامواي والميترو وكذا المصاعد الهوائية هي أيضاً ملك للدولة وتندرج طبقاً للمادة 17، هذا ما فهمته، فأتساءل هنا هل فهمي صحيح؟ أم للسيد الوزير تأويل آخر لأن هذه المادة مهمة من الناحية المبدئية.

الآن فيما يخص نفس المادة أي 40 مكرر، تنص بأنه وهذا في إطار الإمكانية عن طريق الامتياز، يمكن للدولة أن تمنح الإنجاز والاستغلال، أركز على مصطلح "الإنجاز" للشركات الخاضعة للقانون الجزائري ومنه يمكن أن تضم أجنبياً - كما نعرف - إذن هل الإنجاز بتمويل من طرف الدولة - كما تفعل الآن - أم يكون الإنجاز من أموالها؟ بمعنى أنها تستثمر في هذا القطاع من مالها الخاص، نريد توضيحات فيما يخص هذا الإطار، وحسب الوضع الحالي للمادة نجد أنه ممنوع فتفسير هذه المادة بالذات مرفوض وغير مقبول فتبقى الدولة دائماً هي المشرفة على العملية.

نقطة أخرى تتعلق بنص المادة 40 مكرر، تذكرون ثلاثة أشكال يمكن أن يأخذها الامتياز وتقولون وتستخدمون كلمة "إما" ماذا نفهم منها؟ بمعنى كل حالة من هذه الحالات يعني لا يمكن لشركة خاضعة للقانون الجزائري أن تأخذ هذه الأشكال الثلاثة بمعنى تأخذ الاستغلال التقني والتجاري وتسيير المؤسسات والمنشآت القاعدية وتسيير المنشآت القاعدية والاستغلال التقني بمعنى لا يمكننا أن نجعلها فهل يمكن تجميعها لشريك أجنبي في إطار عقد الامتياز؟، نريد أيضاً توضيحاً لهذه المسألة.

بعد هذا اسمحوالي - سيادة الوزير - ونحن في أجواء تدشين خط الترامواي الذي سيستفيد منه المواطنون والذي نعتبره مكسباً كبيراً ويجب أن يتجدد كل مواطنينا في أحيائهم للحفاظ عليه.

سؤالي هو، لقد شاهدنا برنامجاً تلفزيونياً قبل يوم التدشين وقد تكلم عن كل المنجزات التي تمت

مما جعل البعض يعزف عن هذه الوسائل؛ ولهذا نرى من الضروري فيما يتعلق بالنظم الجديدة للنقل والتي سوف ترى النور أن ترفق بالتوعية والتحسيس اللازمين.

6- لوحظت في الآونة الأخيرة، جملة من الاحتجاجات في القطاع على مستوى بعض الولايات، وما تعلق على وجه الخصوص مرة بعمال السكك الحديدية، ومرة كذلك بأصحاب سيارات الأجرة ومرة أخرى بأصحاب حافلات النقل وهو ما أضر بالمسافرين والمواقيت في كثير من الأحيان.

7- وجود حوادث متعلقة بنقص الأمن والسلامة على مستوى المنشآت المتعلقة بقطاع النقل وأخص على سبيل المثال فقط خط السكة الحديدية، كما حدث في الأسبوع الفارط على مستوى إحدى قرى ولاية برج بوعريبيج والذي أودى بحياة طفل في مقتبل العمر جراء غياب السياج أو ممر الراجلين، أو الممر المحروس.

بعض التساؤلات معالي الوزير:

1- نسأل في مجال النقل الحضري عن وضعية ميترال الجزائر والذي كان من المفروض - نظريا - أن يدخل حيز الاستغلال في السداسي الأول من سنة 2011، كما نسأل كذلك عن وضعية الدراسة المتعلقة بميترال وهران؟

2- في مجال النقل الحضري دائما، نسأل عن وضعية ورشات الترامواي لخطي مدينتي وهران وقسنطينة وإلى أين وصلت الدراسات في بعض المدن الأخرى أظن بسطيف، عنابة، سيدي بلعباس، باتنة ورقلة ومستغانم إن لم أكن مخطئا؟

3- نستغل الفرصة ها هنا كذلك لنسأل عن برنامج المصاعد الهوائية من حيث ما تم إنجازه وما هو مبرمج والمدن المعنية بذلك، وعن تقييمه - إن أمكن - لمدى فعالية هذه الوسيلة الجديدة؟

4- نسأل في مجال النقل البري الحضري عن حجم ونشاط مؤسسات النقل المشغلة؟

5- ونسأل في مجال النقل البري ما بين المدن، عن حجم نشاط المحطات المنجزة والمشغلة وعن

وتطبيقه في أقرب الآجال، بالنظر للتطور الحاصل في القطاع وفي البلاد بصفة عامة، فإننا من جهة أخرى نغتنم الفرصة لكي ندلي ببعض الملاحظات والتساؤلات وكذا جملة من التوصيات؛ وهنا أعتذر مسبقا لأن منها ما تعلق بالنص ومنها ما تعلق بالقطاع عامة.

فيما يخص الملاحظات:

1- وجود صور من الممارسات السلبية لبعض المتعاملين في قطاع النقل، من حيث المهنية سواء ما تعلق بالجانب السلوكي، أو من حيث احترام الوقت والقانون سواء المنظم للمهنة أو المتعلق بالمرور.

2- بالرغم من التطور الملحوظ على وضعية حظيرة النقل، سواء أكانت خاصة أو عمومية إلا أن الملاحظ، أنه لا تزال توجد مركبات ووسائل نقل قديمة أولا تتماشى مع التطور الحاصل، والتي بدورها كثيرا ما تؤثر على معايير السلامة المطلوبة.

3- فيما يتعلق بقضية الخطوط فإننا نلاحظ تشعب بعضها ونقصا في بعضها الآخر، وإذا كان من البديهي أن المسألة تتعلق بجانب المردودية، فإن ذلك خلق نوعا من الاختلال وعدم التوازن من جهة، وخلق نوعا من الفوضى من جهة أخرى، ونشير هنا من باب الموضوعية والصدق أن الوزارة تحملت اللوم من البعض لتجميدها فتح خطوط جديدة، وتحملت اللوم مرة أخرى من البعض الآخر لما أعادت فتح عملية الاستغلال دون تمييز أو تحيز، وهنا نود أن نعرف موقف الوزارة واستراتيجيتها في الموضوع.

4- لوحظ كذلك انتهاك لبعض قواعد السلامة وتعدي صريح على قانون المرور، خاصة مع دخول الطريق السيار حيز الاستغلال، وهو ما يتطلب في نظرنا إجراءات وعمليات من التوعية والتحسيس التي يجب أن ترافقها.

5- لوحظ أيضا أن تطور وسائل النقل الجماعي لم يرافقه في بعض الأحيان أو يواكبه تطور في الثقافة والسلوك لدى المتعاملين أو حتى المرتفقين،

حتى الأجنبية منها في مجال استغلال الوسائل الحديثة للنقل.

10- وإذا أمكن القيام بالدراسات والإحصائيات اللازمة قصد الوقوف على المناطق ذات الخطوط المشبعة من جهة، وقصد ربط المناطق المعزولة، التي لاتزال تعاني من نقص النقل من جهة أخرى.

11- ونوصي كذلك بالإسراع في إصدار جميع النصوص التطبيقية والتنظيمية المتعلقة بالقوانين التي تنظم هذا القطاع الحيوي والاستراتيجي.

سيدي رئيس الجلسة،
سيدي الوزير،

إن الموضوعية والأمانة في التعاطي مع هذا القطاع الهام تلزمنا بذكر الحقيقة التي مفادها، أن القطاع عرف في الآونة الأخيرة تطورا مذهلا على جميع المستويات؛ وهنا ننوه بالاستراتيجية المعتمدة في تسيير القطاع وبالمجهودات الكبيرة المبذولة من أجل النهوض به وعصرنته وجعله مواكبا للتطورات الحاصلة وهي مجهودات ونتائج لا ينكرها إلا جاحد لأنها حقيقة ملموسة وليست وهما أو خيالا، كما نتمنى مزيدا من التوفيق والنجاح للقائمين على القطاع بوصفة قطاعا استراتيجيا وهو ما جعله يأخذ حصة هامة من الخماسي 2010-2014 والتي أظن أنها قدرت تقريبا بحوالي 2816 مليار دينار وذلك في إطار تنفيذ برنامج فخامة رئيس الجمهورية.

ذلكم، سيدي رئيس الجلسة، ما أردت التدخل بشأنه أشكركم والسلام عليكم.

السيد رئيس الجلسة: شكرا للسيد عبد الله بن التومي والكلمة الآن لآخر متدخل وهو السيد حمة علي سعدي.

السيد حمة علي سعدي: بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين.

السيد رئيس الجلسة المحترم،
السيد الوزير المحترم،
زملائي، زميلاتي،

الصعوبات التي تعترض باقي البرنامج المسطر في هذا الإطار؟ كما نسأل عن وضعية المؤسسات العمومية الجديدة للنقل الحضري لفائدة المسافرين خاصة بولايات الجنوب والهضاب العليا؟

6- نسأل عن تقييم الوزارة فيما يخص أمن مستعملي الطرقات، من حيث الحد من حوادث المرور التي غالبا ما أودت بالأرواح فضلا عن الكثير من الخسائر المادية التي لحقت بالعباد والعتاد؟

7- نسأل في الأخير إن كان موجودا لدى الوزارة تقييم حول الجانب البيئي من خلال استعمال وسائل النقل بجميع فروعها ومن مختلف الجوانب، ذلكم أن السلامة البيئية أصبحت معاملا لا يمكن غض الطرف عنه؟

فيما يتعلق بالتوصيات:

1-نوصي بإضفاء مزيد من التحسين على ظروف تنقل المواطنين وعلى حركة البضائع والسلع.

2- العمل على تدعيم مزيد من شبكات النقل ذات المردود الإيجابي للتنمية الوطنية على الصعيدين الاقتصادي والاجتماعي على حد سواء.

3- تأهيل الخطوط الجديدة للسكك الحديدية وإنجاز مزيد من الخطوط المكهربة؛ وهنا أعتنم الفرصة للسؤال عن وضعية مشروع السكة المكهربة الثانية - برج بوعريريج؟

4- تحديث مختلف التجهيزات والوسائل في خدمة المواطنين وعصرنة أساليب التسيير وترقية الخدمات.

5- التدعيم بمزيد من الخطوط المختلفة للنقل خاصة بالجنوب والهضاب العليا.

6- العمل على تذليل جميع العراقيل التي تحول دون استكمال إنجاز واستغلال ميترو الجزائر.

7- المزيد من الإجراءات الداعمة للمنشآت القاعدية ذات العلاقة بمنظومة النقل الموجه.

8- إعطاء المزيد من الرعاية لعمليتي السلامة والصيانة بصفة عامة.

9- الاستعانة بكل الخبرات والتجارب الممكنة

وعصر النقل انتهى وانتقلنا إلى عصر آخر وهو عصر جهاز الإعلام الآلي وبقيت المدرستان في نقاش وفي حوار، وفصل الأمر للعجلة أي النقل وقيل إن جهاز الإعلام الآلي في حد ذاته وسيلة نقل والأنترنيت وسيلة نقل وكلنا لا نزال في عصر النقل، إذن وبكل فخر، فهذا العصر بقي يطبعه النقل، إذن ما دام النقل بهذه الأهمية، باعتبار أن العصر عصره وسأقول إن هذه الوزارة هي أب الوزارات وأمها، بناء على الكلام الذي قلته سابقا فهي مهمة بالنسبة للعالم وبالنسبة للشعب أو للأمة وهي كذلك مهمة بالنسبة للفرد، حتى إن بعض الأشخاص أضافوا لتعريف المعاق حركيا - نعلم أن من بين المعاقين الشخص الذي فقد رجله أو رجله الاثنتين أو جزءا من رجله أو كل أصابع رجله وكذا - من لم يحز على رخصة السياقة، فتعريف المعاق حركيا أنه يحوز على رخصة السياقة وفي نفس الوقت لا يملكها.

سأتكلم في دقيقتين أو ثلاث عن رخصة السياقة، رغم علمي بأن السؤال قد تم طرحه مرارا ودار حوله كلام كثير وأخيرا طرح على السيد الوزير وأجاب بقوله إن مسألة سحب رخصة السياقة هي مهزلة أسميها هكذا ودون تردد، فرخصة السياقة مصنفة لدينا كوثيقة هوية رسمية نتعامل بها مثلها مثل بطاقة التعريف الوطني وفي بعض الأحيان لها الأولوية على جواز السفر، حتى من الناحية الوطنية، فحتى الوطن موجود في رخصة السياقة وعندما تسحب من أي شخص رخصة السياقة لسبب من الأسباب، فأنت قد قطعت أرجلي وبأي حق نقطع أرجل الناس؟ بل أكثر من ذلك فقد وضعتني في إقامة جبرية، أيضا بأي حق نضع الناس في إقامة جبرية؟

وأكثر من ذلك نزع مني وطنيتي وهويتي، فهويتي تتمثل في رخصة السياقة، نعم أصنفها هنا! هذا العمل الذي مارسناه خلال سنتين هو نتيجة لمعضلة ولإرهاب الطرقات فقد ضحمتنا القضية كما لو أننا نسعى لحل المشكل الوحيد الموجود في البلاد، هناك بعض الأشخاص

رجال ونساء الصحافة،
الحضور الكرام،
السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.
لو كان الهدف هو تغيير القانون أو إجراء إضافة أو الإنقاص منه أو تغيير جملة أو حرف، سأعتبر نفسي خارجا عن الموضوع، لكن نظرا لطبيعة المناقشات التي تدور بمجلس الأمة وبحكم طبيعته الدستورية والتمثلة في القبول أو الرفض الكامل له، سأعتبرها فسحة للتعبير وأسمح لنفسي بالخروج عن النص، لكنني لن أخرج عن الموضوع أو القطاع وسأغتنم فرصة وجود السيد وزير النقل بيننا من أجل التعبير ولبضع دقائق عن الموضوع، فقد يكون كلامي مكررا، لأن قوانين المرور وغيرها قد تداولت كثيرا لكن لا عليه ستكون في الإعادة إفادة بإذن الله.

النقل: توجد بعض المدارس التاريخية تقسم تاريخ البشرية إلى عدة مراحل أو عدة عصور، فبعد وجود أول البشر على وجه الأرض اعتبروا أن اكتشاف النار فاصل بين عصرين وقد اعتبروه اكتشافا لا يضاويه اكتشاف آنذاك ويقال للإنسان ما قبل اكتشاف النار والإنسان ما بعد اكتشافها، وبقيت النار سيدة إلى أن اكتشفت الكتابة، صفق الناس وقالوا لقد أتى الشيء الذي يعوض اكتشاف النار واكتشاف الدفء فاعتبرت الكتابة أعظم بكثير من ذلك الاكتشاف وقيل للإنسان ما قبل اكتشاف الكتابة والإنسان ما بعد اكتشاف الكتابة؛ واعتبرت فاصلة بين عصرين وظلت الكتابة سيدة إلى أن اكتشف الإسمنت، لكم أن تتصوروا عالما دون إسمنت، فليل إن هذا العصر ما بعد الإسمنت وما قبله؛ وظل كذلك الإسمنت سيدا إلى أن اكتشفت العجلة أي النقل وقيل جاء عصر النقل وقيل وجاء عصر العجلة وبقيت كذلك ولكم - سادتي - أن تتصوروا عالما دون عجلة، وبقي موضوع النقل سيدا حتى نهاية القرن الماضي وأخيرا اكتشف ما يسمى بالإعلامية وأجهزة الإعلام الآلي وربما الانترنت حاليا وغيرها، قال بعض الأشخاص إن عصر العجلة

مني رخصة السياقة؟ لا يحق لك فعل ذلك وبإمكاني أن أخطئ أين هو المشكل؟! أموت أموت! أين هي المشكلة؟ عندنا بولاية تبسة معدل 12 شخصا يدفنون يوميا ويدفن بمعدل 1 في عشرة أيام أو خمسة عشر يوما تقريبا ضحية حادث مرور نتيجة الإهمال! إذا توفي 3000 أو 4000 شخص في السنة أين هو الإشكال؟ إذا كان أساس التقييم ماديا، مثلا، إذا توفي أي شخص سيسبب خسارة ملموسة لدى الصندوق.. والله أعتبر أن التقييم تقييم سيء جدا، أنا أفضل دفع مبالغ مالية مقابل حياتي وريح راحة بالي، أعيش مرتاحا وأموت كذلك مرتاحا.

إخواني، أعتقد أنكم تشعرون بهذا مثلي، نتلقى يوميا توبيخات، أبناءنا هم الأوائل فبمجرد أدنى حركة يعاقب وبمجرد أنه داس على خط أو كذا تسحب منه رخصة السياقة، لا أعتقد أنه قد ارتكب جريمة قتل! إذن وفيما يخص النقطة الأخيرة التي وددت أن أركز عليها هي حذار من مشكلة التنقيط، فإنها ستوصلكم إلى نفس المشكل وسيبقى قائما، فالأفضل والأفضل أنكم تعاقبون أصحاب أو مرتكبي أو المتسببين في الحوادث مباشرة، لماذا يا أخي؟ (وين راهي وذاك...ها هي).

إذن فالشخص المتسبب في حادث المرور تسحب منه رخصة السياقة؛ وإن لم يفعل ذلك يدفع غرامة مالية، كما هو مطبق في كثير من دول العالم، فإن قسنا على دول أوروبا أعتقد أنها تختلف عنا من حيث الأوضاع، وطرقتنا ليست كطرقتهم وإمكانياتنا لا تقاس بإمكانياتهم ومركباتنا تختلف عن مركباتهم وحتى أعوان أمن المرور ربما يختلفون كذلك عن أعوانهم، إذن يكفيني هذا والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته وشكرا.

السيد رئيس الجلسة: شكرا للسيد حمة علي سعدي، نتمنى أن يطول عمر الجميع إن شاء الله؛ إذن شكرا للجميع وبهذا نكون قد مكنا كل الراغبين من التدخل حول مشروع هذا القانون، أسأل السيد وزير النقل هل لديه الجاهزية للرد الآن على مختلف

يموتون جراء حوادث المرور وكما ذكر زميلي السيد عبد الله بن التومي قبلي، دعوا الناس يموتون مرتاحين! لماذا يحصل هذا؟ فإذا قمت بحلقة وأنا أسوق بسيارتي أدفع لكي تبقى رخصة السياقة بحوزتي وفي الحلقة الثانية لست أدري ما فعلت! وبالتالي بمجرد أن أدور للمرة الثالثة تسحب مني الرخصة تصوروا - سيداتي سادتي - الشخص الذي ينقل أباه من ولاية تبسة وصولا إلى ولاية الجلفة وبالتحديد عيادة طب العيون تسحب منه رخصة السياقة بولاية المسيلة! تصوروا وضعيته، إنه لم يتسبب في حادث أو شيء آخر، لكن لسبب من الأسباب المخالفة للقانون، تصوروا كذلك الشخص الذي انتقل من ولاية تبسة - التي لا نجد بها طبيبا أخصائيا في أمراض النساء وهذا مشكل في حد ذاته - إلى ولاية عنابة وبرفقة زوجته فتسحب منه رخصة السياقة بولاية سوق أهراس تصوروا هذه الوضعية التي يعيشها المواطن؛ في ثقافة الفرنسيين تسمى بإزعاج التجمعات، لقد أزججت الجميع بهذا الإجراء القانوني يقول السيد الوزير إننا اتخذنا إجراء آخر وهو التنقيط، أنا أحذر من هذه المسألة، لا يمكنكم المساس برخص سياقة المواطنين أبدا! فكل ما نفعله هو أنه يجب أن نتناقش بطريقة جدية قبل أن تصبح جاهزة للتطبيق أو التنفيذ لكي لا تقع في المشكل، توجد حالة واحدة فقط يسمح بها بسحب رخصة السياقة وهي حالة وقوع أو تسبب الشخص في حادث مرور فقط، نعم وأن يكون فيها ظالما لا مظلوما، ثم نقوم حينها بوضع جدول أو سلم لكل شخص حسب درجة خطورة الحادث الذي تسبب فيه، أما أن يتم التنقيط بتقييم عون الأمن عن الأخطاء بـ 12 نقطة، فحذار لأن أعوان أمن الطرقات يمكنهم إجراء ذلك في يوم أو خلال أسبوع فتجد أكثر من نصف التقييم ظلما!

إذن أنا أنبه من مسألة التنقيط فإنها تؤدي إلى نفس الحالة ونبقى على إثرها نقلق مواطنينا وأهاليها وأمتنا، نعم، لقد قدمت بعض الأسباب التي تؤكد لنا فعلا أنه إزعاج حقيقي، لماذا تسحب

التدخلات التي تم التعبير عنها في القاعة؟ تفضلوا سيدي الوزير.

السيد الوزير: بسم الله الرحمن الرحيم. أنا أفضل أن أبدأ بالحياة وليس بالموت - فالحياة عزيزة - وسأحاول أن أجيب عن الأسئلة التي طرحت وربما في كثير من الأوقات لم أسجل كل الأسئلة القليلة جدا لأن صاحبها كان متسرعاً في إلقائها حتى وإن كانت هامة جداً.

الإستراتيجية الوطنية للنقل وسأسمح لنفسني لكي أتحدث باسم وزارة النقل وباسم وزارة الأشغال العمومية، لأن الجانب الخاص بالطرق وما تعلق بالإنجازات هو من اختصاص وزارة الأشغال العمومية، لكن أذكر فقط السادة أعضاء مجلس الأمة بأنه في سنة 2001، تمت المصادقة على القانون المتعلق بالتهيئة العمرانية وكان هذا القانون يهتم كل مناطق البلاد.

ثم جاء سنة 2010 المخطط الوطني لتنمية الإقليم ويهتم هذا المخطط بكل ما يمكن أن نتصوره في تنمية البلد بما فيها النظرة الموحدة لوسائل النقل أو فيما يتعلق بالبنيات التحتية المتعلقة بوسائل النقل، معنى ذلك أن هذا المخطط الوطني الذي تمت المصادقة عليه من طرف البرلمان يرد على السؤال المطروح، إن للجزائر مخططاً وطنياً متعلقاً بكل البنيات التحتية المتعلقة بالنقل وهي متكاملة فيما بينها ولا أظن أن السادة أعضاء مجلس الأمة لم يتبينوا هذا التكامل من خلال دراستهم وموافقهم على المخطط الوطني للتهيئة العمرانية، أكون قد أجبت على هذا التساؤل لأن للجزائر ورقة طريق واضحة جداً ومتكاملة فيما يتعلق بالبنيات التحتية للنقل بمختلف أنماطه في الوطن؛ ونكون من البلدان القليلة التي تملك مثل هذا النوع من المخططات فيما يتعلق بالبنيات التحتية للنقل ويصل إلى غاية سنة 2030 أي 29 سنة سيتم خلالها تجسيد المخطط الوطني للتنمية والذي يشمل البنيات التحتية للنقل، إنها نظرة طويلة ومتكاملة تخص ميدان النقل مثلما هو الشأن

بالنسبة لكل مناحي التنمية في الوطن. قضية إنجاز المحطات البرية العصرية، أظن أنكم تلاحظون أننا دخلنا مرحلة استلام هذه المحطات البرية وهي من طراز متطور جداً في كل المناحي التي تتطلبها محطة النقل، فعلاً بدأنا بمحطة النقل على مستوى مقر كل الولايات وهي هامة وكبيرة جداً، لكن المخطط الذي صادقتم عليه في قانون المالية لسنة 2010 والمخطط الخماسي 2010-2014 يشمل كذلك استكمال الولايات التي لم تستفد من قبل من محطات برية من نوع "أ" والذي وصل بعضها إلى مرحلة الاستلام، إذن استكملنا المخطط المتعلق بالمحطات الكبيرة على مستوى مقر الولايات وهي مسجلة باسم الولاية - بعد ما كانت مسجلة باسم الوزير - وفضلت أن أنقلها للولاية حتى يتمكنوا من تحمل هذه المسؤوليات محلياً نظراً للكثير من المعطيات التي تحتاج إلى وقوف الإدارة المحلية على إنجاز هذه المحطات.

والمحطات التي سلمناها إلى غاية اليوم، لا أذكر ما هي الأجل لكنني أذكر بجاية، والبويرة وبلعباس وعمما قريب المدينة وبعدها.. وانتهينا كذلك من محطة الجلفة والنعامة وعمما قريب محطة بشار ثم محطات أخرى دخلت مراحل متقدمة جداً من إنجازها وقد اتخذنا قراراً لأكثر من محطة من نوع "أ" في المدن الكبيرة مثل قسنطينة، وهران إضافة إلى الجزائر العاصمة بعدما قررنا أن تكون المحطات بغرب العاصمة، بشرقها وبجنوبها (في الدار البيضاء وبئر خادم وزرادة).

فيما يتعلق باقتناء حافلات من نوع مرسيدس، لا أعلم إن هو إشهار لصالح شركة مرسيدس أم ماذا؟ لأنه قد اختار مرسيدس أو ما يشبهها، فإذا كانت تتوفر على شروط مرسيدس نحن نتمنى ذلك لأن فيه نقاشاً هاماً يدور مع مؤسسات جزائرية فيما يتعلق بالشراكة مع بعض المؤسسات الأوروبية بإنتاج حافلات المستقبل لكن وإلى حد الآن نحن نحاول أن تلعب مؤسسة الصناعات أو السيارات الصناعية سوناكوم (SNVI) ونتمنى

مبدأ هام جدا ولكن من الناحية العملية يصطدم بحقائق اقتصادية هامة جدا، قمت بدراسة لكل المركبات التي تسير في الجزائر، فقد وصلنا اليوم تقريبا إلى 6.200.000 أو 6.190.000 وهي آخر الإحصائيات التي نشرت من قبل وزارة الداخلية باعتبارها الجهة التي تسلم البطاقة الرمادية وهي التي تعرف عدد المركبات بالتدقيق.

إذن ما نشر قبل عشرة أيام حوالي 6.200.000 أو 6.190.000 على ما أظن؛ لكن أغلب هذه الحافلات تتجاوز عشر سنوات وفيه عدد كبير من الحافلات تتجاوز عشرين سنة ومنها ما تجاوز الثلاثين سنة، ثم من خلال هذه الدراسة قدمنا احتمالات في حالة ما إذا قررنا أن نعوض هذه الحافلات أو حتى سيارات الأجرة القديمة أيضا، إذن يجب من ناحية أن نرصد أموالا كبيرة بالعملة الصعبة لتسييد اقتنائها لأن الإنتاج الوطني غير موجود، صناعة السيارات غير موجودة (SNVI) قليلة جدا ومازلنا نتفاوض مع الشركات الأجنبية لإقامة هذه الصناعات في الجزائر، معنى ذلك أننا نخصص أموالا طائلة من احتياطياتنا في الصرف الأجنبي لاقتناء سيارات، هذا أول عائق، قيل لا عليه نخصص هذه الأموال، لكن ثاني عائق هو أننا بهذا نكون قد قررنا عدم إنشاء صناعة للسيارات في الجزائر لأننا قد أشبعنا السوق لمدة طويلة جدا، عشر سنوات مثلا، فإذا اشترينا كل ما نحتاجه كتعويض للتقديم معنى ذلك يجب أن نقرر بأننا لن ننشئ صناعة للسيارات في الجزائر سواء كانت حافلات أو سيارات.

لهذا فالترتيب في هذا الميدان أصبح ضروريا، والاعتماد الآن على مؤسسة سوناكوم بما تنتجه وستنتجه من خلال الشراكة مع الأجانب وفي انتظار أن ننشئ صناعة السيارات التجارية من خلال التفاوض التي تسمعون بها حاليا على مستوى المصالح الحكومية، إذن كان هذا هو الاختيار، وأجلنا لسنوات تعويض الكل بحيث أشرت إلى ذلك في بداية الأمر وقد اقترحت تعويضا لعدد معين، لكن فضلنا أن نؤجل ذلك

أن تلعب دورا كبيرا ومتطورا ومتزايدا؛ أولا، فيما يخص إنتاجها الحالي وفيما ستنتجه كنتيجة للشراكة التي يدور النقاش والتفاوض حولها على المستوى الوطني، وفي انتظار ذلك فإن كل ما هو عمومي على مستوى مؤسسات النقل الحضري للولايات التي سأحدث عنها إجابة على سؤال ورد خلال الجلسة فهي مكلفة الآن بتزويد مؤسسات النقل الحضري بعدما أبرمنا عقدا معها لـ 1020 حافلة بدأت فعلا بتسليمها وبهذا بدأت الوتيرة ترتفع الآن؛ ونتمنى أن تستمر حتى نلبي حاجيات مؤسسات النقل الحضري وبالمناسبة فإنها كمبدأ يجب إقرار مؤسسة واحدة على مستوى كل ولاية، فبدأنا بالفعل إضافة إلى ما تحقق 14 (منها قد تحققت) وأضفنا لها 7 وفي قانون المالية لسنة 2010، الذي صادقتم عليه ينص على استحداث 27 مؤسسة إضافية (14+7+27) التي كانت موجودة إضافة إلى تلك المنجزة سابقا، فالمجموع هو 48 أي كل ولايات الجزائر ستستفيد من مؤسسات نقل حضري، العدد متواضع لأن الرغبة الموجودة لدى السلطات العمومية تجسد فكرة عدم إبطال تواجد الخواص في هذا المجال ولعلمكم فإن (ETUSA) المتواجدة بالجزائر العاصمة لا تمثل نسبة نقل المسافرين إلا بحوالي 10% فقط، ذلك أن 90% لاتزال بين أيدي الخواص، أما في الولايات الأخرى فهي تحدد بحوالي من 6% إلى 14% بمعنى أن تواجد القطاع العمومي في النقل الحضري - وبهذه النظرة - هو قطاع مرجعي وربما تنظيمي أو ضبطي يجب على الخواص أن يقوموا بدورهم في هذا المجال، لأن الأهمية في ذلك هي تلبية حاجات المواطنين في هذا المجال وهي موكلة إلى الخواص، وهذا لا يمنع المؤسسات العمومية لأنها مؤسسات اقتصادية وليست إدارات ومن حقها أن ترفع نسبة عدد حافلاتها إن استطاعت أن تفعل ذلك في علاقتها مع القروض التي يمكن أن تحصل عليها سواء من الخزينة العمومية أو من البنوك الجزائرية.

التخلص من الحافلات القديمة هو كإعلان عن

وتدعم أكثر في المخطط الخماسي 2010 - 2014 فكان من أولى المنجزات الكبيرة جدا هو الخط الرابط بين تبسة وعين مليلة، الذي انطلق في أواخر الثمانينات من القرن الماضي لكنه توقف فلم تنجز منه آنذاك تقريبا 90 كلم إلى غاية مجيئي للاستفادة من المخطط - كان من حظي الاستفادة من المخطط - فاكتمل هذا الخط بين تبسة وعين مليلة، نفس الخط الذي توقف في نفس الفترة وانطلق في نفس الفترة في نهاية الثمانينات في 1988 أو 1987 الذي يربط بين عين توتة، بريكة، حين أتكلم عن بريكة أتذكر الأستاذ الإبراهيمي - إذن عين توتة، بريكة، مسيلة ثم مسيلة - برج بوعريبيج، إذن هذا كان بطول 65 كلم ولم ينته فاكتمل في 2009 أيضا، القطار يمر على الجهتين؛ معنى ذلك أن الفكرة كانت قديمة وهي إنشاء الهضاب العليا، خط الهضاب العليا بدأت الأشغال به في نهاية الثمانينات ولكنه توقف نظرا للمشاكل المالية التي تعرفونها، لأننا وصلنا إلى مرحلة التوقف عن الدفع ابتداء من الأزمة الكبيرة التي بدأت في 1986 وتفاقت في أحداث 1988 ولحقها التوقف عن الدفع في بداية التسعينات وما تبع ذلك من ويلات خلال التسعينيات من القرن الماضي، فتوقف كل شيء، الآن المخطط الخماسي السابق يشرف على نهايته ونحن في بداية المخطط الخماسي الحالي وانطلقت الأشغال فيما تبقى من خط الهضاب العليا، انطلاقا من المسيلة إلى غاية جنوب بلعباس مرورا ببوغزول، تسمسيلات، تيارت، سعيدة ومولاي سيسل في جنوب بلعباس. كل العقود قد سلمت والأشغال انطلقت في أغلب المقاطع والباقي سينطلق عما قريب بين مجموع مؤسسات عمومية جندناها في إطار قانون الصفقات العمومية المعين أو المعدل مؤخرا. يربط هذا الخط على مستوى مدينة تيارت بخط السكة الحديدية الشمالي مرورا بغليزان، سلم هو أيضا وهو في طريق الإنجاز، إلى جانب ذلك فيه تثنية الخط الشمالي ابتداء من عنابة إلى غاية الحدود مع المغرب، لنستكمل بعد ذلك الخط الرابط بين عنابة

لسنوات تزامنا مع ما ننتظره من إنشاء الصناعات في الجزائر أو دعم صناعات سوناكوم سواء كانت خاصة أو عامة.

تحديد سن سائقي الحافلات، لعلمكم بأنه أولا ومن خلال الإحصائيات التي قمنا بها فإن المتسبب الأكبر في حوادث المرور ليس الشباب البالغ من العمر ما بين 18 و 28 سنة بل هم أشخاص يتراوح سنهم ما بين 30 إلى 40 سنة، إذن فالشباب واع بالمقارنة مع من هم أقل شبابا منهم، إذن ربما يعود الأمر لسبب آخر ولا يتجسد في السن لأنه غير مبرر فيما يتعلق بحوادث المرور؛ فهذا الاقتراح لا يمكننا اعتماده لأن الحقائق مخالفة لذلك تماما.

تفتيش المحطات البرية، نتمنى ذلك إن شاء الله، لأن لدينا عددا معينا من المفتشين، المفتشون يقومون حاليا بعملهم لا نقول على أحسن وجه لأننا نحتاج دائما إلى دعم هذا السلك من الأعوان ولا بد من تكوينهم أيضا لأن التفتيش أو المراقبة ضرورية وسندعمها، إن شاء الله، وهي مجسدة في برنامج مكتوب ومسجل ويطبق حاليا.

قضية سرعة القطارات، عندما تم بثها في شاشة التلفزيون قبل ثلاثة أو أربعة أيام هام جدا ولكنه غير كاف لأن الأهم لم يعط وهو مشروع تنمية السكة الحديدية، بل ذكر بسرعة من قبل السيد المستشار لدى وزارة النقل وهو موجود هنا، لكن لم يكن الوقت كافيا للتركيز عما ينجز حاليا على مستوى السكة الحديدية، أولا لقد أضعنا حوالي 1100 كلم من السكة الحديدية منذ الاستقلال إلى غاية 1998 ولما أهملنا السكة كوسيلة نقل أهملنا معها السكة الحديدية واندثرت سبائك السكة الحديدية ما بين 1962 و 1998، لقد أضعنا 1100 كلم من السكة الحديدية، للتذكير فهذه تحتاج إلى صيانة وهيئة وتركيب جديد من أمور وتقنيات التغيير وقد استعملها سكان الجوار لأغراض لا علاقة لها بالنقل ولا بالسكة الحديدية، لما تقرر في بداية 1999 الاهتمام بالسكة الحديدية بالتدريج وتدعم ذلك في المخطط الخماسي 2005-2009.

الحدود في إطار هذا البرنامج الهام، والأشغال في الازدواجية ستنتهي مع نهاية ماي أو بداية جوان بين خميس مليانة ووادي الفضة هذا فيما يخص ازدواجية الطريق في هذه المنطقة. ذكر في الحصة وهو واقع أنه قد تم تحديث الخط الرابط بين باتنة هو تقريبا قريب من قسنطينة وباتنة - بسكرة وبسكرة - تقرت والآن هو مشغل والخط الرابط بين بشار - بلعباس أو وهران - بشار هو مستغل الآن، المشكل الآن في قضية السرعة، استطعنا بعد تحديث الخط الرابط بين وهران والعاصمة أن نرفع من السرعة لهذا وصلنا إلى حوالي أربع ساعات ونصف وأقل من ذلك بقليل، أما فيما يتعلق بقسنطينة والعاصمة حتى إن تم تحديث القطار كما حدث قطار العاصمة وهران؛ ففيه أشغال في سيدي بلعباس ستتم بطراز حديث جدا إلا أن الطريق الرابط بين الجزائر وقسنطينة هو طريق يحتاج إلى تحديث وهذا ما ذكرته الآن، إذ ذكرت بأن تحديث الخط الرابط بين برج بوعريريج والثنية مزدوج ومكهرب، هذا جزء من التحديث؛ وذكرت الخط الرابط بين برج بوعريريج وسطيف تم فتحه ولكن ذكرت الخط الرابط بين سطيف والغرزي الذي يمكننا من الوصول إلى قسنطينة فهذا أشغال التحديث قائمة به وحينئذ سترتفع السرعة عمليا وحينئذ لن يطرح السؤال الذي طرحه الأستاذ لزهاري بوزيد في هذا الميدان، لم أذكر عملية تطوير السكة الحديدية التي عرضتها هنا في مجلس الأمة في القاعة المحاذية ووضحت بالصور والخرائط ما هو مسجل في المخطط الخماسي 2010-2014 الذي سيمكننا من الوصول لأن الخط الوسط الذي يربط بين بومدفع - وذكر في تقرير اللجنة مشكورة - والجلفة فإن الدراسات، ستنتهي في أكتوبر مع نهاية السنة إن شاء الله ثم الخط الرابط بين الجلفة والأغواط، هو مسجل وسيطرح عما قريب للإنجاز، بالإضافة إلى الخط الرابط بين مشرية والبيض والخط الثاني بين بني منصور وبجاية، لكن الذي يجب ألا ننساه في المخطط وهو موجود لديكم الذي يربط بين

والقل والمناقصات المتعلقة بالدراسات هي مفتوحة الآن، جزء منه قد اكتمل قبل سنوات وهو الرابط بين سطيف وبرج بوعريريج، أما الخط الرابط بين سطيف والغرزي فالأشغال قائمة وستكثف في الأيام القليلة المقبلة.

والدراسات قائمة بين الغرزي وابن الغرزي ورمضان جمال والأشغال قائمة لازدواجية الخط بين رمضان جمال وعنابة رغم الحادث الذي وقع على إثر انزلاق التربة في الأيام الماضية ويصل إلى سكيكدة عن طريق رمضان جمال، الخط الرابط بين برج بوعريريج والثنية سيبدأ فيه حفر الأنفاق خلال هذه السنة لأنه خط حديث جدا مزدوج ومكهرب أيضا - علما أن الكهرباء ستمس كل مناطق البلاد حسب ما يتوفر لدينا من أموال ابتداء من الشمال، لكن برج بوعريريج الثنية هو خط مزدوج، مكهرب 160 كلم في الساعة طول الأنفاق فيه متقطع 20 كلم و 21 كلم وطول الجسور الكبيرة حوالي 20 كلم وهو متقطع أيضا، سيرتبط بالثنية، لماذا الثنية؟ لأنها هي بوابة شبكة ضواحي العاصمة التي تستعمل حاليا قطارات بقطارات كهربائية جميلة جدا ومكيفة تبدأ من الثنية إلى الجزائر ومن الجزائر العاصمة إلى غاية العفرون هي مشغلة منذ سنة، يربط الثنية - كنقطة هامة جدا - خط السكة الحديدية الذي يربط وادي عيسى، تيزي وزو والثنية الذي هو أيضا قيد الأشغال وتم تقديمه في الحصة التي تكلمت عنها قبل ثلاثة أو أربعة أيام الذي سيقص من مدة التنقل تقريبا إلى أقل من ساعة من تيزي وزو إلى العاصمة، لتصبح بذلك تيزي وزو وكأنها من ضواحي العاصمة ولها خط مزدوج مكهرب والأنفاق الهامة قد فتحت، منها نفق 1500م ظهر على شاشة التلفزيون من ولاية تيزي وزو إلى ولاية بومرداس مرورا بالناصرية ويستمر إلى غاية الغرب الجزائري لأن الأشغال أيضا قائمة على مستوى غليزان ويلل، تلك الأشغال توقفت لأسباب لها علاقة بضبط الأمور التعاقدية بين وادي تليلات في وهران إلى غاية تلمسان على أن تتبع تلمسان

السياقة قد يشكل هذا تنافسا للقائمين والموجودين، صحيح، لكن أتصور بأن الأساس في عملنا هو كيفية تقديم الخدمة للمواطنين أظن أن هذا هو الخطاب الذي يجمعنا جميعا، كيف يتم تقديم الخدمة للمواطنين، طبعا، الناقلون هم مواطنون، أصحاب مدارس السياقة مواطنون - لأنه يقال أحيانا مناظرون للشأن العام - هذا ما يمكننا من تلبية حاجيات المواطنين وهذا ما يمكننا من فتح حوالي 43 ألف منصب عمل، قيموا النتائج الحميدة التي تعود على المواطنين وعلى البطالين من أبنائنا فيما يتعلق بهذه العملية ولا زالت هناك حاجة ماسة إلى خطوط كثيرة والتشبع لم نصله بعد في أي مكان وتركنا الحرية إلى التنافس الداخلي في تغيير الخط - مرة في السنة - لمن أراد ذلك بصفة ذاتية وعفوية عليه فقط أن يعلم مصلحة المديرية الولائية للنقل في بلادنا.

سئلت عن هذا وأجبت، حيث يجب على بعض الأسئلة فلا أتصور بأننا نلبي ما لا يلبي حاجيات المواطن طبعا حرصا على مصالح الناقلين، الناقلون يطرحون علينا اليوم مشكل التسعيرة هذا حقهم من ناحية المبدأ، لأن الأسعار الجارية قديمة جدا حتى أسعار سيارات الأجرة فهي قديمة جدا وأنا أعمل بعد الاقتراحات التي تسلمتها من الناقلين دراسة الكيفيات التي تلبي حاجة كل الناس لأنها عندما ترفع التسعيرة للناقلين فهذا شيء جميل بالنسبة للناقل ولكنها لا ترضي المواطنين، إذن كيف نوفق بين حاجيات المواطن في تقديم الخدمات وتحسينها دون أن نرفع الأسعار؟ وكيف كذلك نلبي حاجيات الناقلين الذين يحتاجون إلى تغيير حافلاتهم؟ إذن لا يمكن بأسعار معينة أن نغير أو نحسن الخدمات أو نحسن الحافلات إذا كان السعر لا يلبي ذلك؟ إذن لا بد أن نجد نقطة توافق، توازن بين مصالح الناقلين ومصالح المواطنين، هذا ليس بالأمر السهل واليهين ولكن يجب أن نصل إلى ذلك إن شاء الله.

قضية برنامج إنجاز الترامواي في المدن الأخرى أو برنامج المحطات البرية، محطات النقل الحضري

الأغواط - بعد أن ننتهي من ذلك - وغرداية وورقلة وحاسي مسعود، لأن الخط الرابط بين تقرت وحاسي مسعود الدراسة به ستنتهي قريبا وحينها نطرحه للإنجاز ويربط الشرق نحو حاسي مسعود وصعودا من حاسي مسعود إلى ورقلة، غرداية، الأغواط، الجلفة، كلها مسجلة، منها ما هو مسجل للإنجاز ومنها ما هو مسجل للدراسة وعندما تنتهي الدراسة نطرحه للإنجاز وإن توفرت الأموال آنذاك ونتمنى أن تبقى أسعار البترول أكثر مما هي عليه إن شاء الله، ثم انطلاقا من غرداية نتجه نحو المنيعه وتميمون، ثم أدرار ومنها إلى بشار وبهذا الشكل تكتمل الشبكة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية إضافة إلى بعض المقاطع الداخلية الموجودة مثل البويرة والسور والخط الرابط بين بومدفع والجلفة.

فيما يخص التساؤل حول اعتراض المواطنين بسبب الملكية، لا بد من تطبيق قوانين البلاد وتنظيماتها عندما يتعلق الأمر بالمنفعة العامة، فالمنفعة العامة أعلى من المنفعة الخاصة.

وكل من له علاقة باعتراض نزع الملكية يخضع لهذه القوانين والتنظيمات، إذن هذا لا يدخل في إطار خارج عن القانون والتعويض يتم تطبيقا للقوانين والتنظيمات الوطنية، طبعا يتم فيه التباحث مع المعنيين، أما إذا كان الأمر يتعلق بالمنفعة العامة لا بد أن تعلق المنفعة العامة على المنفعة الخاصة، لكن لحد الآن تجري نقاشات على غرار كل بلدان العالم فيما يتعلق بنزع الملكية، لكن نصل دائما إلى التراضي عوض التطبيق الصارم دون مناقشة مع المعنيين بالأمر.

نقص الخطوط - كما ذكر السيد بن التومي أو كما سماها - نحن نعبر عنها بطريقة أخرى أحسن وهو ضبط نقل المسافرين، أعطيكم معلومة ثم أجييب على السؤال.

فتحنا حوالي 18 ألف خط لنقل المسافرين عبر التراب الوطني وجعلناه عملية محلية وشاملة للوزارة لكي لا يتدخل المركز في أمور لها علاقة بالمحلي، وفتحنا حوالي ألف مدرسة لتعليم

أجبت، المحطات البرية أجبت.

فيما يتعلق بالنقل إذا تفحصتم قانون المالية لـ2010، تلاحظون بأنه لأول مرة نسجل عددا كبيرا من مواقف السيارات ومواقف الحافلات وعددا كبيرا من أماكن تعلم سياقة السيارات والحافلات مسجلة تنجزها الدولة، طبعا أنا فضلت أن تنجز باسم الولاية تنازلا مني لأنهم أكثر نجاعة من المصالح المركزية، لكن الآن بدأت تقرأون في الصحف المناقصات الكبيرة لإنجاز هذه المضامير لتعلم السياقة، محطات النقل في كل مكان حتى على مستوى الدوائر وذكُرت في البرامج أو مخططات النقل داخل المدن، فمخططات النقل داخل المدن مسجلة أيضا بـ50 مخططا في كل المدن الكبيرة، 50 مخططا مسجلة باسم المدن الجزائرية الكبيرة حتى نضبط الأمور أكثر بمعنى لم نترك هذا المجال للعفوية.

برامج الترامواي، إذن عندنا ترامواي العاصمة وشغل الشطر الأول منه بالأمس لولا انقطاع الكهرباء في بداية العملية وكانت صدفة غريبة، إذ كان مسجلا في البرنامج الموزع على الجميع قبل يوم انطلاته أن العملية ستنتقل على الساعة الحادية عشرة بالضبط، وفي الساعة الحادية عشرة بالضبط انقطع التيار الكهربائي، هل هو حظي أو سوء حظي لا أعلم؟! لكن استطاع إخواننا في مؤسسة الكهرباء والغاز إعادة هذا التيار بسرعة، هذه العملية أعتبرها هامة جدا لأن انقطاعه مس تقريبا على كل الأحياء من وسط العاصمة إلى غاية الدار البيضاء، لكن فعلا استطاعوا استرجاع التيار الكهربائي حتى تتمكن من الانطلاق في العملية بهذا الشكل.

في العاصمة - إن شاء الله - سيتم إنجاز حوالي نهاية السنة إما ناقص شهر أو زائد شهر، إذا كانت لنا الفرصة سنزور ما تبقى من الخط إلى غاية "المعدومين" إنه جميل وجميل جدا! الأشغال قائمة وبهذه المناسبة أحيي كل السكان، غريب كل سكاننا يتفهمون! والله يعلم ما هي المصاعب التي عرفوها في أشغال دامت نسميها دامت وليس

انطلقت لأن زحزحة البرامج له علاقة بما نعرفه والسيد مقرر لجنة النقل يعرف ما وقع بوهران، في السانوية أو أمامها حيث اكتشفنا ما لم يكن مسجلا ورغم ذلك فمن واجبنا أن ننجز ما لم يكن مسجلا ومبرمجا، مثلا كل ما له علاقة بصرف المياه أو تطهير المياه عندما نفتح الورشة نضطر إلى تغيير كل القنوات لأنها اهترأت وتكسرت، ولم تعد تلبي حاجيات السكان لأن عدد السكان قد تكاثر، هذا من الأشياء الهامة جدا والصعبة جدا في السانوية وقد كلفتنا أموالا هامة جدا.

إذن هذا ما يجعلنا في بعض المرات نزحزح البرامج، أهو تبرير أو ليس تبريرا، المهم أن هذا هو الواقع ومن واجبنا أننا عندما نكون في شارع طرابلس وننهي الأعمال أن يكون لدى سكان هذا الحي كل شيء من الطراز الحديث، أن يكون صرف المياه من أحسن طراز، حتى لا تتعرض لمشاكل - لا أقول لمدة قرون ولكن لمدة طويلة - نفس الشيء بالنسبة لتنظيم كل شبكات الكهرباء والهاتف والغاز كلها مجموعة في قناة واحدة حتى لا نفتح الطريق فيما بعد ولا نعرقل السير فيما بعد، لأن التنظيم هام جدا بالإضافة إلى ما ستستفيد به من إعادة التهيئة التي هي بالنسبة لي أهم من الترامواي في حد ذاته والملاحظ أن سكان حي رابية أو الموز أو سوريكال أو برج الكيفان يعرفون بأن إعادة التهيئة التي ترافق الترامواي هامة جدا، لهذا تسمى برامج مهيكلة بالنسبة للمدينة وغير المدينة وهناك طبعا ست مدن في وهران وقسنطينة والأشغال انطلقت بصفة جيدة ففي وهران هناك الآن ما بين 12 و 18 كلم تم فيها وضع السكة، دخلنا إلى وسط المدينة، شارع مستغانم وشارع الأمير عبد القادر وساحة أول نوفمبر ثم شارع معطي، حينئذ نكون قد حفرنا حوالي 3 كلم مترات تقريبا من شارع مستغانم إلى ساحة الأمير عبد القادر حوالي كيلو مترين ونصف ويبقى شارع معطي بحوالي 600م، إذن ستة زائد ستة و 3 كلم ونصف والباقي غير هام جدا، لكن لابد من مساعدة وتوعية المواطنين، كونوا متيقنين أنهم سيكونون

هذا الميدان هذه الأولى، النقطة الثانية فيما يتعلق بوسائل النقل هذه، فقط أذكر السادة أعضاء مجلس الأمة أن هذا النص لا علاقة له بالنقل البري العادي، هو مخصص حصرا لنقل المسافرين الموجه في المترو أو الترامواي أو التيليفريك ليست هناك وسائل أخرى، لأن صحافتنا في بعض الأحيان ربما تخط وتحدث عن قانون النقل البري الموجود منذ 2001، هذا خاص وتكملة لقانون النقل البري لإدراج هذه الوسائل لأنها لم تكن موجودة، التيليفريك كان موجودا ولكنه عادي وكان تعريفه موجودا في المادة 34، وكان يشغل أساسا بناء على ما هو متوارث وبالإضافة إلى ترخيص من وزير النقل في إطار قانوني معروف؛ إذن هذا الاستغلال أو حق الامتياز في الاستغلال - كما ذكرت في المجلس الشعبي الوطني - نلجأ إليه عندما لا تتوفر لدينا المعرفة الضرورية لتسيير مشاريع معقدة، المترو مشروع معقد، لا ينظر إليه هكذا من السطح وكأنه شبيه كثيرا بالترامواي، لا علاقة له بالترامواي فيما يتعلق بتعقيدهاته الإلكترونية ولا يغامر أحد ولا أنا أيضا، لأن الامتياز موجود قبل أن أكون هنا وأعين وزيرا للنقل وأنا أحييهم على هذا القرار الذي اتخذوه للتكليف بالاستغلال - في إطار عقد تنازل - مع شركة فرنسية هي مكلفة بتسيير مترو العاصمة الفرنسية باريس (RATP) إذن هي التي كلفت في إطار التعاقد قبل أن آتي بسنة تقريبا.

لهذا قلت أحييهم لأنهم كانوا سباقين حتى نضمن شروط استغلال مترو العاصمة استغلالا صحيحا.

إذا اعتمدت من يسير مترو باريس في تسيير مترو العاصمة، معنى هذا أنك وضعت من جهتك كل المحاذير الضرورية حتى لا تقع في الخطأ، عمليا لم نفعل ذلك بالنسبة للترامواي، حتى وإن كنا نسعى كذلك إلى تكليف مؤسسة لها ضلع في تسيير الترامواي في العالم، لكن لأسباب لها علاقة بالنزاهة اضطررنا أن نلغي العقد وتكليف (ETUSA) بذلك وهو قرار جريء ممن شاركوا في

متفهمين كثيرا عندما يرون هذه الأمور مثلما حدث في سانت أوجان لما لاحظوا بأن الأمور فعلا تحسنت - بعدما فتحنا الطريق - أو من جهة جيمو، إذن هم أنفسهم راضون بما يتم من أشغال.

لقد تم تسجيل في قانون المالية التكميلي الذي سيعرض على سيادتكم في الأيام القليلة المقبلة توسيعات ترامواي قسنطينة الذي يصل إلى علي منجلي وترامواي وهران الذي يصل إلى شرق مدينة وهران فيه ست مدن أخرى ستستفيد وهي مسجلة في قانون المالية لسنة 2010 وهي: عنابة، سطيف، باتنة ورقلة، بلعباس ومستغانم، تليها مدن أخرى لدراسة الجدوى، نتمنى أن ننتهي بسرعة من الست مدن هذه، لأن الدراسة متقدمة أو المناقصات متقدمة، هذا ما يمكننا طبعا من تلبية هذه الحاجيات.

فيما يخص التيليفريك؛ هذه من مطالب السلطات المحلية، تعرفون بأن فيه ما تم لحد الآن في قسنطينة، تلمسان وسكيكدة وإعادة تهيئة - وهذه جديدة - وإعادة تجديد ما كان موجودا إما قبل الاستقلال أو بعده بمعنى تجديدها بطراز حديث في كل من عنابة، البليدة، أما وهران فلم تحدث بعد، ما تم إنجازها هي فقط محاولة من البلدية بصفة غير مقبولة، هذا يحتاج إلى إعادة تهيئة بشكل آخر، زائد أربعة من العاصمة التي تم تجديدها وهي الآن مشغلة، قد يكون آخر في باب الوادي، بوزريعة والأشغال قائمة وقد يليه آخر وهو باب الوادي - زغارة.

الآن أعود وأبحث عن الأستاذ لزهاري فيما يتعلق ببعض الأسئلة الهامة جدا.. هي في الذاكرة، قضية الامتياز، الامتياز إما يكون على الاستغلال وإما يكون على الإنجاز والاستغلال وهذا ما هو مكرس في قوانين البلاد، هذا الجزء يندرج في إطار ما هو موجود في البلاد، قد يكون فيه امتياز للإنجاز والاستغلال في إطار دفتر شروط تحدده الدولة.

تفضل أنجز هذا الطريق بأموالك ولكن شروط التعامل معي يتم تحديده باحترام قوانين البلاد في

عدد الحافلات التي تنتج من قبل الشركة الوطنية للنقل سوناكوم هي قليلة، ماذا فعلنا؟ كل ولاية تستطيع أن تقدم مقرا للمؤسسة تكون من الأوائل، علما أن عدد الحافلات المنتجة تسبق عدد المقرات التي تعرض علينا ولكن في الأيام الأخيرة فهمت السلطات المحلية هذا الدور وأصبحت الآن ترغب وتسارع في تقديم اقتراحات من هذا النوع، أظن بأن الأمور تسير في هذا الاتجاه بما أن في الأيام القادمة سننشئ بواسطة الحافلات وسائل النقل الحضري لورقلة وحافلات النعامة وصلت إلى النعامة أما فيما يخص تندوف فقد قيل لنا لا يمكن، فقلنا لهم نحن قادرون على ذلك، تسمييت في الأيام القليلة، يجبل عما قريب، الشلف، مستغانم وسنستمر - إن شاء الله - في خنشلة وقالمة وسوق أهراس، لأن هذه المدن جاءت في خط مظلم، في بعض الأحيان تقول لبعض الناس أين تقع خنشلة؟ - بعض الناس وليس كلهم - فلا يستطيع أن يوضحها في الخريطة، وحتى معسكر، لأنها قريبة من الشمال وهي تقريبا معزولة؛ ولهذا فتسمييت ستستفيد وسعيدة وصلتها الحافلات، إذن ستنتقل عما قريب ولي زيارة لها عما قريب إن شاء الله، معنى ذلك فإن كل المؤسسات وهي 48 ستتوفر على حافلات من هنا إلى غاية نهاية السنة إن شاء الله، و بالتالي تكون مؤسسات السيارات الصناعية قد لبت حاجياتنا تطبيقا للعقد الذي يجمعنا بها.

أعود الآن لآخر ما جاء في المداخلات، المتعلقة بقانون المرور، أظن بأن كل الأطروحات لها قيمتها، يبقى من أين ننظر لهذه الأطروحات؟ الأستاذ السيد عضو مجلس الأمة نظر إليها من أطروحة معينة، لا أنازعه فيها ولكني أنظر إليها من ناحية الروح البشرية ولا يمكنني كوزير أن أقايض الروح البشرية بكل الاعتبارات الأخرى، أنا لا أقايضها وكنت ممن نبهوا في الأيام القليلة الفارطة إلى هذا المشكل الذي قد يطرح علينا ونعطي انطبعا أننا نقايض الروح البشرية بأشياء أخرى واعتبارات أخرى!

هذا القرار، اقترحه وتمت الموافقة، بعد ملف ثقيل جدا فيما يتعلق بتوفر الشروط لاستغلاله، إذن استغلال الترامواي الآن من قبل (ETUSA) في فرع خاص بالترامواي، أما الصيانة فهي من اختصاص (ALSTOM) لإنتاج العربات والتي أنجزت ترامواي العاصمة.

ولها فرع آخر في وهران وفي قسنطينة وقيل فيها حتى من إسبانيا وإيطاليا لكن (ALSTOM) الإسبانية و (ALSTOM) الإيطالية هما فرعان لنفس الشركة الأم التي هي (ALSTOM) باريس، فرنسا. إذن هذا جواب بصفة غير مباشرة على الأستاذ بوزيد وكل المقاييس هي مقاييس (ALSTOM) العالمية. ذكر وقال بأن القانون لازال في بداية الطريق، لم نصل بعد إلى المراسيم التنفيذية والتنظيمات التنفيذية، وكيف؟ ذكرت في الملف وهو موزع - وهذا ما هو معروف في العالم - فالقانون الجزائري المتعلق بالتقييس لـ 23 جوان 2004 يحيل في مثل هذه القضايا على دول الجهة أو على الذين صمموا وصنعوا هذا الآلات وذكرت في نفس المقال مكتوبا بأن الحماية المدنية فيما يتعلق بسلامة التجهيزات المعقدة فهي تعتمد نفس الاعتماد، إذن ليس هناك فراغ، فقط من الناحية الخلفية نفضل أن تكون الإضافة داخل القانون الجزائري الذي له علاقة بالنقل البري وهذا ما هو مطروح عليكم، علما أن الفراغ غير موجود ونعمل به بموجب ما هو متوفر قانونا.

فيما يتعلق بالإشارات مثلا هناك قرار وزاري مشترك في 1974 تحدث عن إشارات المرور مثلما هي بالنسبة للنقل البري، لكن هناك مخبر خاص تابع لوزارة الأشغال العمومية مكلف بإنجاز هذه الإشارات وقد قام بذلك بعدما صادق عليها - مثلما هو الشأن في كل بلدان العالم - فالمخبر تابع لوزارة الأشغال العمومية وأنتج كل إشارات المرور المتعلقة بالترامواي وقد نصبت قبل الانطلاق في تشغيل هذا الترامواي.

ذكرت وسائل النقل الحضري - لاسيما في الجنوب - للسادة أعضاء اللجنة فقلت الآن بما أن

تابعت ساعة من التعلم حتى أتفادي ما كنت أرتكبه من أخطاء، هذه العملية في حد ذاتها تتكرر كل مرة إذا كانت الحاجة وترجع له نقاطه، معنى ذلك أنه لن يصل أبدا لاستنفاد كل النقاط الموجودة في رخصة السياقة بالتنقيط.

إذن ثقوا في مصالح الأمن حتى إذا كان فيه شواذ مثلما فينا كلنا شواذ، لكن أغليبتهم الساحقة يشعرون فعلا بالمسؤولية نحو هذا المجتمع، شكرا لكم والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

السيد رئيس الجلسة: شكرا للسيد الوزير على عرضه لمشروع القانون وردوده وشكرا أيضا للجنة المختصة على التقرير التمهيدي المقدم حول الموضوع والشكر موصول للأعضاء المتدخلين لإثراء النقاش؛ وبهذا نكون قد استنفدنا جدول أعمال جلستنا هذه وسنستأنف أشغالنا غدا الثلاثاء على الساعة الثالثة بعد الزوال لتحديد الموقف من مشروع القانون - الذي كان محل تقديم ومناقشة اليوم - المعدل والمتمم للقانون رقم 01-13، المؤرخ في 17 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 07 غشت 2001، والمتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه وكذا مشروع القانون المعدل والمتمم للقانون رقم 83-11، المؤرخ في 21 رمضان عام 1403 الموافق 02 يوليو سنة 1983، والمتعلق بالتأمينات الاجتماعية؛ وعليه أؤكد للزميلات والزملاء ضرورة الحضور لأن الأمر يتعلق بعملية التصويت وبتوفر النصاب طبعا، إذن شكرا للجميع والجلسة مرفوعة.

رفعت الجلسة في الساعة الحادية عشرة والدقيقة الخمسين صباحا

أتمنى أن نتدارك الأمور، ذكرت بأن شهري فيفري ومارس من هذه السنة، مقارنة بالسنة الماضية التي شهدت تطبيق القانون، شهدا ارتفاع الوفيات قدر بـ 77 قتيلا بالنسبة لشهر فيفري 2009 وفيفري 2010، حينما طبقنا القانون وشهر مارس كان فيه 86 قتيلا، إضافة إلى أكثر من وفيات مارس 2010 وإذا زدنا وواصلنا على هذه الوتيرة سنصل إلى 1000 قتل، أكثر من السنة الماضية! بمعنى أننا نعود إلى أوضاع 2009، حينها إذا كنا نتفق في المجتمع الوطني على أن حرية أبنائنا وحرماننا في التصرف تمكننا من قبول 1000 ميت، إضافة، فليقلها البرلمان صراحة! أنا لا أتصور ذلك! قال لابد أن نبحث ما هي الطرق؟

ولهذا قررنا رخصة السياقة بالتنقيط ولكنه قال نتمنى ألا يحدث هذا، إنه تخوف! قال عون الأمن يأخذ منك 12 نقطة في النهار، أولا حاشا لأعوان الأمن في الجزائر لأنهم برهنوا في كل الأوضاع، لاسيما الأوضاع الإرهابية لأنهم ضحوا بأنفسهم لنحيا نحن لنهنا نحن، إذن لا يمكن قول ذلك في إخواننا أعوان الأمن الوطني والدرك الوطني أبدا، أنا لا أسمح لنفسي بذلك، إذن فيما يخص التنقيط أنا مع من يقترن بالدول المتقدمة، أنا ضد كل ما هو خصوصي، قال هذه تخصصنا نتصرف فيها كما شئنا، لا! أنا أقتدي بكل ما هو متقدم ومنه تقديم رخصة السياقة للتنقيط، لأنه ينمي في ذهن السائق المراقبة الذاتية، عمليا إذا أحسنا عملية التطبيق فإننا لن نلجأ أبدا إلى سحب رخصة السياقة بالتنقيط لأننا سنمنح الفرصة للسائق أولا لكي يراقب نفسه، قال أنا ضيعت نقطتين أو ثلاث أو أربع، يجب أن أتفطن وأنضبط ثم هناك شيء آخر، أولا الانضباط، ثم هناك حالات أخرى، كما هو الشأن في الدول المتقدمة وقد قال جار من جيراننا في هذا الشأن هناك فرص تعطى ضمن هذه القوانين التي تنص على رخصة السياقة بالتنقيط، ففي ساعة أو ساعتين أو في أقل من يوم فقط يتم فيه التكوين البيداغوجي هذه بيداغوجية، يمر إلى مدرسة تعليم السياقة ليقول أخيرا لقد

ملحق أسئلة كتابية

جواب السيد الوزير:

لقد تفضلتم، بموجب سؤالكم الكتابي المذكور في الموضوع أعلاه، بالاستفسار حول الشبكة البريدية بولاية الجلفة.

وإن أشكركم جزيل الشكر على ما تولونه من عناية واهتمام لشؤون القطاع، الذي يشكل بحق إحدى أهم المرافق العمومية على المستوى المحلي، يشرفني أن أوافيكم فيما يلي ببعض المعطيات حول الشبكة البريدية في الولاية.

تتشكل هذه الشبكة من 73 مكتبا بريديا موصولا بالمنظومة المعلوماتية، مما يجعل الولاية تتبوأ المرتبة 14 في التصنيف الوطني من حيث عدد المكاتب، ويتجلى من تحليل هذا التصنيف أن 6 ولايات الأحسن ترتيبا لا تفوق الجلفة إلا باثنين (2) أو خمسة (5) مكاتب فقط.

مع ذلك، لا يمكن الاكتفاء بما تحقق، بل حرصا من القطاع على تحسين التغطية الإقليمية والكثافة البريدية تحسينا مستمرا ومتواصلا لمسيرة المتطلبات المتنامية للمواطنين، تمت برمجة إنجاز وفتح هياكل بريدية جديدة على عدة مراحل في إطار البرنامج التنموي الخماسي 2010-2014 الذي بادرت به السلطات العمومية من أجل تقريب هذا المرفق العمومي من المواطنين وتحسين الكثافة بهذه الولاية والتواصل، بالتالي، إلى تقليص وتدارك النقص المسجل من حيث المنشآت وتوفير الخدمات لجميع السكان في المنطقة.

يشمل البرنامج 22 بلدية من أصل 36 بلدية على مستوى كل الولاية علما أن هذه البلديات أختيرت على أساس مقياس الكثافة العالية المسجلة فيها فيما يخص نسبة عدد السكان لكل مكتب.

تتمثل هذه البلديات في: الجلفة، مسعد، عين وسارة، حاسي بحبح، الإدريسية، دار الشيوخ، عين الإبل، الشارف، البيرين، سيدي لعجل، حد

1- السيد بلعباس بلعباس

عضو مجلس الأمة

إلى السيد وزير البريد وتكنولوجيات الإعلام والاتصال

طبقا لأحكام المادة 134 من الدستور، والمادتين 68 و 71 من القانون العضوي رقم 99-02، المؤرخ في 08 مارس 1999، الذي يحدد تنظيم المجلس الشعبي الوطني ومجلس الأمة، وعملهما، وكذا العلاقات الوظيفية بينهما وبين الحكومة، يشرفني أن أطرح على معاليكم سؤالاً كتابياً التالي نصه:

إن مصالح البريد بولاية الجلفة لم تواكب التطور والتزايد السكاني الذي عرفته ولاية الجلفة أخيراً، والتي أصبحت ولاية مليونية مما انعكس سلباً على أداء الخدمة العمومية والملاحظ أن تزايد طوابير المواطنين أمام شبابيك البريد أثر حتى على النظام العام، ومن هذه الطوابير على سبيل المثال لا على سبيل الحصر أن في بلدية الجلفة مقر الولاية أصبحت الوكالات البريدية غير كافية ولم تحقق حتى المعدل الوطني، ومنها كذلك بلدية عين فقه دائرة حد الصحاري بها مكتب بريدي لـ 24 ألف ساكن وهو في حالة مزرية.

وعليه فالسؤال كالتالي:

لماذا تأخرت مصالح البريد بولاية الجلفة في الاستثمار لتطوير وتحسين الخدمة العمومية بولاية الجلفة؟

تقبلوا مني، معالي الوزير، فائق عبارات التقدير والاحترام.

الجزائر، في 07 أفريل 2011

بلعباس بلعباس
عضو مجلس الأمة

ولكن هذا الإجراء وإن كان هدفة أو القصد منه هو الدفع بالقطاع الفلاحي إلى الأحسن، ولكنه يصطدم في الواقع بأن الأراضي الفلاحية في الهضاب العليا (مثل الجلفة، المسيلة، الأغواط، البيض...) يستغلها العرش حتى وإن كانت طبيعتها القانونية هي ملك للدولة وبالتالي فإن هناك مقاومة من العرش لمثل هذه الإجراءات مما يحدث انعدام، للقابلية الاجتماعية والتي تؤثر سلبا لا محالة على القابلية الاقتصادية، وهذه المقاومة دفعت بالمنتخبين المحليين إلى التردد من اعتماد مداورات لإنشاء المحيطات الفلاحية خوفا من ردة فعل العروش والتي قد تخلف جوا من عدم الاستقرار والمس بالنظام العام.

وعليه فسؤالي كالتالي:

لماذا لا تفكر مصالحكم في إعادة النظر في سياق الاستفادة والتي توجه فقط لمستغلي هذه الأراضي من أبناء المنطقة والعرش؟
تقبلوا مني، معالي الوزير، فائق عبارات التقدير والاحترام.

الجزائر، في 10 أبريل 2011

بلعباس بلعباس
عضو مجلس الأمة

جواب السيد الوزير:

تحية طيبة وبعد،

تبعا لسؤالكم الكتابي رقم 453، والخاص بالعقار الفلاحي وكيفية الاستفادة منه، يشرفني أن أوافيكم بالتوضيحات الآتية:

– يتم تحديد المحيطات من طرف اللجنة التوجيهية للتنمية الفلاحية والريفية التي يترأسها والي الولاية والمشكلة من كافة أجهزة الدولة وممثلي المنتخبين والجامعيين والمجتمع المدني، – تتولى هذه اللجنة، التي يؤسسها المنشور رقم 246 المؤرخ في 24 مارس سنة 2011، المتمم للمنشور الوزاري المشترك رقم 108، المؤرخ في

الصحاري، فيض البطمة، عين معبد، عين فكة، حاسي فضول، الزعفران، الدويس، المجبارة، لدول، سد الرحال، أم العظام وعمورة.

أما فيما يخص بلدية حد الصحاري، المدرجة كذلك كما سلف ذكره، ضمن البلديات المستفيدة من برنامج توسيع الشبكة البريدية، فقد تمت برمجة مكتب بريد جديد فيها لسنة 2011، وهو قيد الإنجاز، حيث بلغت نسبة تقدم الأشغال فيه 40%، مما سيمكن البلدية من التوفر على مكتبين عند استكمال هذا الإنجاز.

تلك هي بعض المعطيات التي ارتأيت من الضروري إفادتكم بها متمنيا أنكم تجدون من خلالها الإجابات الكافية عن استفساراتكم. تفضلوا، سيادة النائب، بقبول فائق عبارات التقدير والاحترام.

الجزائر، في 15 ماي 2011

موسى بن حمادي

وزير البريد وتكنولوجيات

الإعلام والاتصال

2 – السيد بلعباس بلعباس

عضو مجلس الأمة

إلى السيد وزير الفلاحة والتنمية الريفية

طبقا لأحكام المادة 134 من الدستور، والمادتين 68 و71 من القانون العضوي رقم 99-02، المؤرخ في 08 مارس 1999، الذي يحدد تنظيم المجلس الشعبي الوطني ومجلس الأمة، وعملهما، وكذا العلاقات الوظيفية بينهما وبين الحكومة، يشرفني أن أطرح على معاليكم سؤالا كتابيا التالي نصه:

لقد قامت مصالحكم باعتماد إجراءات القصد منها إنشاء مناصب عمل في الوسط الريفي، وهذه الإجراءات متمثلة في أن تقوم البلديات بإنشاء محيطات فلاحية حيث يتم الإعلان عنها عن طريق الإشهار وتمنح الأولوية لهذه القطاعات الفلاحية للحاصلين على شهادات (مهندس فلاحي، تقني...).

(المبالغ التي تفوق 800 مليون سنتيم) الإجراء التعسفي حال دون التكفل الحسن بالخدمة العمومية. وعليه فسؤالي كالتالي:

1 - لماذا يتعسف أمناء خزينة البلديات باتباع هذا الإجراء؟

2 - إن قانون المحاسبة العمومية يحدد بدقة متى يقوم أمين الخزينة برفض الحوالة؟ تقبلوا مني، معالي الوزير، فائق عبارات التقدير والاحترام.

الجزائر، في 25 أفريل 2011

محمود زيدان
عضو مجلس الأمة

جواب السيد الوزير:

لقد تفضلتم بعرض انشغال يتعلق برفض بعض أمناء خزائن البلديات لنفقات متعلقة بالاتفاقيات والتي لا يتجاوز مبلغها الحد القانوني للصفقات العمومية، بسبب غياب مداولة المجلس الشعبي البلدي، وحتى يتسنى التمكن من دراسة هذا الموضوع، يشرفني أن أطلب منكم تحديد أمناء خزائن البلديات المعنية بهذه الوضعية. تفضلوا، السيد عضو مجلس الأمة، بقبول عبارات التقدير والاحترام.

الجزائر، في 07 جوان 2011

كريم جودي
وزير المالية

4 - السيدة فوزية بن باديس عضو مجلس الأمة

إلى السيد وزير الشباب والرياضة

سيادة الوزير،

طبقاً لأحكام المادة 134 من الدستور، والمادتين 68 و 71 من القانون العضوي رقم 99-02 المؤرخ

23 فبراير سنة 2011، مهمة تعيين المحيطات اعتماداً على كل الدراسات الاقتصادية والاجتماعية وكذا المخططات التوجيهية المعدة بالنسبة للولاية من أجل الاستجابة إلى معايير النجاح لاسيما القابلية الاجتماعية والجدوى الاقتصادية،

- الأولوية ممنوحة بموجب المنشورين المشار إليهما أعلاه والمتعلقين بالإجراء الجديد، للهاجرين على الشهادات و/أو الذين يثبتون تكويننا له علاقة بالفلاحة وتربية الحيوانات والتنمية الريفية وكذا لأبناء الفلاحين ومربي الحيوانات الذين مارسوا في الميدان والقاطنين بالمكان الذي يتواجد به المحيط.

وتقبلوا، السيد عضو مجلس الأمة، أسمى عبارات التقدير والاحترام.

الجزائر، في 19 ماي 2011

رشيد بن عيسى

وزير الفلاحة والتنمية الريفية

3 - السيد محمود زيدان

عضو مجلس الأمة

إلى السيد وزير المالية

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

إن بعض أمناء خزينة البلديات يقومون برفض صرف حوالات البلديات لمشاريع الاتفاقيات التي تقل عن 800 مليون سنتيم ويطلبون من رؤساء البلديات وجوب تحرير مداوات المجالس الشعبية البلدية في حين أن التداول قانوناً (قانون البلدية، مرسوم رئاسي متضمن الصفقات العمومية) لا تتداول مجالس البلدية إلا على الصفقات العمومية

– إعادة بعث الرياضة في الوسط التربوي ومؤسسات التكوين.

تهدف هذه البرامج أساساً إلى النهوض بالرياضة الوطنية بمختلف أنواعها ومستوياتها وترقيتها إلى مستوى تطلعات الحركة الرياضية الوطنية ومقتضيات الرياضة الدولية.

وتعتبر السباحة من الرياضات التي تحظى باهتمام الدولة، على غرار الرياضات الأخرى ذات العلاقة المباشرة بالجمهور، بحكم انعكاساتها على الفرد والمجتمع، سواء من الناحية الصحية والترفيهية أو من ناحية التسلية والترفيه.

وفي هذا الإطار بذلت الدولة مجهودات معتبرة من أجل توفير الشروط المادية والهيكلية لتطوير وتعميم رياضة السباحة وترقيتها، وذلك من خلال تسجيل عدة مشاريع في إطار البرامج الخماسية السابقة (2009/2000) نذكر منها:

207 – أحواض سباحة موزعين على 47 ولاية.
70 – مسبح جواريا و 114 مسبحا نصف أولمبي في 48 ولاية.
14 – مسبحا أولمبيا في 11 ولاية.

حيث بلغ العدد الإجمالي لهياكل السباحة المسجلة في السنوات الماضية 405 مسبح وحوض سباحة منها ما تم إنجازه والشروع في استغلاله ومنها ما لا يزال في طور الإنجاز.

ومواصلة لهذا الجهد في دعم وتطوير السباحة فقد تم برمجة إنجاز 16 مسبحا نصف أولمبي و 163 مسبحا جواريا في إطار المخطط الخماسي 2010-2014 موزعا على كل ولايات الوطن، بالإضافة إلى المسابح الأولمبية المبرمجة في إطار إنجاز المدارس الوطنية والمحلية للتكوين الرياضي والمراكز الوطنية والجهوية لتحضير النخبة.

تهدف الخطة المعتمدة في برمجة إنجاز المسابح وتوزيعها عبر مختلف ولايات الوطن إلى:
– التكتيف من أحواض السباحة والمسابح الجوارية من أجل توسيع ممارسة السباحة ونشرها في كل أنحاء الوطن، كمنشآت رياضية

في 8 مارس سنة 1999، الذي يحدد تنظيم المجلس الشعبي الوطني ومجلس الأمة، وعملهما، وكذا العلاقات الوظيفية بينهما وبين الحكومة،

يشرفني أن أرسل إلى سيادتكم نص السؤال الكتابي الآتي:

يشتكى الكثير من المواطنين المهتمين برياضة السباحة على مستوى الوطن من قلة المسابح، وخصوصا المسابح التي تتوفر فيها مواصفات المسابح الأولمبية أو حتى نصف الأولمبية.

سؤالي:
– ما هو عدد المسابح الموجودة حاليا وكيفية توزيعها على كامل تراب الوطن؟

– وما هي المشاريع المستقبلية في هذا المجال؟
لكم مني سيادة الوزير كامل الامتنان.

الجزائر، في 26 أبريل 2011

فوزية بن باديس

عضو مجلس الأمة

جواب السيد الوزير:

عملا بأحكام المادة 134 من الدستور، والمادة 71 من القانون العضوي رقم 99-02، المؤرخ في 20 ذي القعدة عام 1419، الموافق لـ 08 مارس 1999، الذي يحدد تنظيم المجلس الشعبي الوطني ومجلس الأمة، وعملهما، وكذا العلاقات الوظيفية بينهما وبين الحكومة، وللإجابة على سؤالكم الذي يبين مدى اهتمامكم بقطاع الشباب والرياضة وأنتم مشكورون على ذلك، يشرفني موافاتكم بالإجابة التالية:

ترتكز البرامج المعتمدة في إطار السياسة الوطنية للرياضة، على عدة محاور، نذكر منها على سبيل المثال لا الحصر ما يلي:

- ترقية إنجاز الهياكل الرياضية والجوارية.
- تطوير وتكوين الفئات الصغرى.
- ترقية رياضة النخبة والمستوى العالي.
- ترقية الرياضة للجميع وتعميمها.

خاصة في التعامل المالي الذي يفرض على المؤسسات البنكية الجزائرية التعامل بنظام الفوائد وهو محرم في مبادئنا الإسلامية.

يقول المولى عز وجل «يا أيها الذين آمنوا اتقوا الله وذروا ما بقي من الربا إن كنتم مؤمنين فإن لم تفعلوا فأذنوا بحرب من الله ورسوله وإن تبتم فلكم رؤوس أموالكم لا تظلمون ولا تظلمون».

وإن هذا التعامل الربوي قد أضر كثيرا بشرائح كبيرة من المجتمع الجزائري التي لا تريد الفوائد الربوية وحرمتها من الاستفادة من خيارات بلادها في كثير من المشاريع خصوصا مع الإجراءات التي أطلقها فخامة رئيس الجمهورية مؤخرا، كما أنه من فائدة مؤسساتنا المالية الاستفادة من الصيرفة الإسلامية التي أثبتت جدارتها وثباتها أمام الهزات المالية وأنها اليوم محل تطبيق في كثير من الدول الغربية الآسيوية والأمريكية.

وإننا إذ نطرح هذا الأمر لا نريد الاكتفاء بأن الجزائر تسمح بفتح بنوك إسلامية مثل البركة والسلام، وإنما نريد من بنوكنا أن تفتح على الأقل شبابيك غير ربوية لمساعدة شبابنا ومؤسساتنا لترقية الاستثمار والاقتصاد ببلادنا في إطار تكافؤ الفرص للجميع وتطبيق مبدأ العدالة الاجتماعية.

أرجو أن أجد من خلال ردكم الكريم على هذا السؤال ما يفرح الشعب الجزائري من خلال مبادراتكم الشجاعة في حذف هذه الفوائد الربوية أو فتح الشبابيك غير الربوية في بنوكنا، وشكرا.

الجزائر، في 08 ماي 2011

الشايب بن سعيدان
عضو مجلس الأمة

جواب السيد الوزير:

لقد توجهتم إلينا بسؤال يتعلق بإنشاء بنوك إسلامية أو فتح شبابيك متخصصة على مستوى البنوك مكلفة بتسويق منتجات مالية إسلامية، وإجابة عن هذا الانشغال المشروع، يشرفني

وترفيهي، خاصة في ولاية الجنوب والهضاب العليا والمناطق الأهلة بالسكان والبعيدة عن البحر.

– نشر المسابح نصف الأولمبية في كل الولايات دون استثناء، باعتبارها فضاءات مناسبة لتطوير رياضة السباحة وتكوين الفئات الصغرى وكذا إبراز المواهب الشابة.

– توفير الهياكل القاعدية الملائمة لترقية رياضة النخبة في السباحة، من خلال إنجاز المسابح الأولمبية، لاسيما في المدن والمناطق التي تزخر بطاقات ومواهب رياضية ذات مستوى عالي في السباحة.
مع فائق الاحترام والتقدير.

الجزائر، في 23 ماي 2011

الهاشمي جيار
وزير الشباب والرياضة

5- السيد الشايب بن سعيدان

عضو مجلس الأمة

إلى السيد وزير المالية

طبقا لأحكام المادة 134 من الدستور، والمواد 68، 72 و 73 من القانون العضوي رقم 99-02، المؤرخ في 08 مارس 1999 المتضمن تنظيم المجلس الشعبي الوطني ومجلس الأمة، وعملهما، وكذا العلاقات الوظيفية بينهما وبين الحكومة، والمادة 76 من النظام الداخلي لمجلس الأمة، يشرفني أن أتوجه إليكم بالسؤال الكتابي التالي نصه:

تنص المادة الثانية من الدستور الجزائري على أن الإسلام دين الدولة، وأن المبادئ الأساسية التي اعتمد عليها في وضع مشروع المجتمع الجزائري والمكرسة في بيان أول نوفمبر تنص على إقامة دولة جزائرية في إطار المبادئ الإسلامية. غير أن الواقع اليوم لا يعكس هذه المبادئ

أما بالنسبة للامتيازات التي يمكن أن تحققها عملية إحداث شبابيك متخصصة في تسويق المنتجات المالية «الإسلامية» فيتم تقييمها وفقا لمعايير تركز على التكاليف / الفوائد.

وتقتضي هذه العملية:

– دراسة السوق لمعرفة الزبائن المحتملين واحتياجاتهم..
– استثمارات في الموارد البشرية في الهياكل التقنية والمعلوماتية...

وعلى العموم يمكن القول بأن السوق المالي الجزائري الحالي يلبي، وبصفة فعالة احتياجات الزبائن من خلال المنتجات المتنوعة التي يقدمها. تلکم في إيجاز هي عناصر الرد على انشغالكم، وسنبقى في الإنصات لاهتمامات ذات الصلة بقطاع المالية.

تقبلوا، السيد عضو مجلس الأمة المحترم، عبارات التقدير والاحترام.

الجزائر، في 07 جوان 2011

كريم جودي
وزير المالية

6 – السيد كمال بلخير عضو مجلس الأمة

إلى السيد وزير التهيئة العمرانية والبيئة طبقا لأحكام المادة 134 من الدستور، والمادتين 68 و 71 من القانون العضوي رقم 99-02، المؤرخ في 08 مارس 1999، الذي يحدد تنظيم المجلس الشعبي الوطني ومجلس الأمة، وعملهما، وكذا العلاقات الوظيفية بينهما وبين الحكومة.

إن التنوع البيئي وتوازنه، أضحي مسألة بالغة الأهمية، في جميع أنحاء العالم، لما يشكله من حماية للحياة الطبيعية على الأرض وعلى ساكنيها. وإن كان الموضوع يلقي اهتمام ومتابعة العديد من الدول المتقدمة، فإن بلادنا أيضا في الآونة الأخيرة بدأت تولي العناية لهذا الجانب المهم.

وعليه سؤالي سوف ينقسم إلى شطرين، عام وخاص:

إحاطتكم علما بما يلي:

يقوم السوق البنكي والمالي حاليا بتقديم مجموعة متنوعة من المنتجات التي تلبي عموما احتياجات الأعوان الاقتصاديين، وتتراوح هذه المنتجات بين كلاسيكية تتعلق بالادخار والقرض وبين منتجات بديلة.

لم يحتو الأمر رقم 03-11، المؤرخ في 03 أوت 2003، والمتضمن قانون النقد والقرض على أحكام خاصة بالبنوك الإسلامية، وإنما ينشئ نوعين من المؤسسات: البنوك والمؤسسات المالية. كما أن هذا الأمر لم يدرج أحكاما خاصة بالمنتجات الإسلامية. تركز دراسة وتقييم ملف الاعتماد التي يقوم بها مجلس النقد والقرض على مجموعة من المعايير أهمها:

– الفضاء المالي المستهدف،

– نوعية المساهمين،

– نوعية مسيري المؤسسة،

– تأثير المشروع على تطوير الساحة المالية بالجزائر،

– السياسة والاستراتيجية المنتهجة.

فوفقا لهذا الإطار العام المتمثل في الأمر رقم 03-11، المتضمن قانون النقد والقرض تم اعتماد بنكي البركة والسلام اللذين يقدمان منتجات وفقا للشريعة الإسلامية.

من جهة أخرى، يجدر التوضيح بأن الأعوان الاقتصاديين الذين هم في حاجة إلى تمويلات والذين يمتنعون عن القروض العادية يمكنهم اللجوء إلى منتجات أخرى بديلة على غرار الإيجار المالي والرأسمال الاستثماري بكل أشكاله الذي لا تركز مكافأته على نسب فوائد محددة مسبقا. ويتمثل الرأسمال الاستثماري بجميع أشكاله في أخذ مساهمات ومخاطر في رأسمال المؤسسة فهو بذلك لا يعتبر عملية توظيف أموال.

أما الإيجار المالي فهي العملية التي من خلالها يقوم البنك باقتناء الأجهزة الإنتاجية التي يضعها تحت تصرف زبائنه مقابل دفع هؤلاء لمبالغ الإيجار على دفعات. تلبي هذه الوسيلة احتياجات التمويل قصير المدى للمؤسسة.

(واجهة بحرية حقيقية) بأكثر من 1200 كيلومتر، منطقة شاطئية غنية بالسهول، مناطق جبلية في الأطلس التلي، سهول عليا سهبية، جبال في الأطلس الصحراوي، تشكيلات رملية كبيرة (كثبان وعروق) مسطحات صحراوية شاسعة، جبال غابية في قلب الصحراء الوسطى (الهفار، الطاسيلي ناجر).

وبموازاة هذه المجموعات الجغرافية الطبيعية، هناك تقسيمات بيوجغرافية جد محدودة، مناخات أحيائية متنوعة (من الرطب إلى الصحراوي) ووفرة نباتية متوسطة و صحراوية تتوزع بين الشمال والجنوب وفقا للطبقات المناخية الإحيائية، وحسب البروفيسور الراحل مديوني يتضمن التنوع البيولوجي الجزائري (الطبيعي والفلاحي) حوالي 16000 صنف، غير أن الاقتصاد الجزائري لا يستخدم إلا أقل من 1% من هذا المجموع.

تحتوي النباتات الجزائرية على 3139 صنفا طبيعيا و5128 صنفا دخيلا تمثله على وجه الخصوص أصناف الزينة ويعتبر 51% أي (1610) من هذه الثروة النباتية الجزائرية نادرا إلى نادر جدا. كما يعتبر 270 صنفا أي ما يعادل 6.1% كأصناف خاصة بالجزائر (فستق الأطلس، الصنوبر الأسود، سرو الطاسيلي، تنوب نوميديا).

وتحتوي الحيوانات على قرابة 5000 صنف تتوزع كالتالي: حوالي 4000 صنف من اللافقاريات وقرابة 1000 من الفقاريات، وتعتبر الحيوانات الفقرية والعصافير والثدييات، بالأصناف المعروفة والأكثر دراسة وقد تم إحصاء 117 صنفا من الثدييات في الجزائر يوجد من بينها 11 صنفا بحريا تقطن في المتوسط بالقرب من الشواطئ الجزائرية و 336 صنف من العصافير و 12 صنفا من الضفدعيات و 29 صنفا من الزواحف وقرابة 20.000 صنف من الحشرات.

لقد بين المسح والجرد المنجز من طرف الأساتذة والخبراء في 9 مجلدات أن التنوع البيولوجي النباتي والحيواني يتوزع حسب النظام البيئي

1- ماهي الإجراءات المتخذة من طرف قطاع البيئة لحماية التنوع البيئي ببلادنا؟
2- إن بحيرة الطارف، وهي بيئة محمية، بموجب القانون، بدأت حسب بعض العارفين، تعرف نوعا من الاختلال، الذي مس توازنها البيئي فما هي الإجراءات المتخذة لحماية هذه البحيرة؟
تقبلوا معالي الوزير فائق التقدير والاحترام

الجزائر، في 16 ماي 2011

كمال بلخير

عضو مجلس الأمة

جواب السيد الوزير:

بسم الله الرحمن الرحيم.

أود أن أشكركم سيدي النائب المحترم - كمال بلخير - على اهتمامكم بالمواضيع البيئية من خلال الانشغال الذي تفضلتم بطرحه والمتمثل في حماية التنوع البيولوجي في بلادنا.

شهدت الجزائر في العشرية الأخيرة ثورة صامته تتفاعل في ميدان البيئة، حيث تضاعفت الوسائل المادية والموارد البشرية ورصدت استثمارات كبيرة لتحسين الإطار المعيشي للمواطن وكذا مردودية الثروة الطبيعية وتطوير ثقافة البيئة، وتبدو هذه الإنجازات بمثابة حدث كبير لنا تبعث على الأمل في كون بلادنا اختارت بصفة نهائية طريقة التنمية المستدامة.

لقد أولت الجزائر اهتماما بالغ الأهمية بمسألة حماية التنوع البيولوجي في بلادنا وهذا بحكم انضمامها إلى الاتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية الطبيعة (الاتفاقية المتعلقة بالتنوع البيولوجي، رامسار، الموارد الطبيعية) ... الشيء الذي يؤكد عزم سياستها على حماية الرأسمال البيولوجي والحفاظ عليه.

كما تعلمون، تتميز الجزائر بتنوع مذهري كبير يتكون من العناصر الطبيعية التالية: منطقة ساحلية

كالآتي:

- النظام البيئي البحري:
- 713 نوعا نباتيا؛
- 3080 نوعا حيوانيا؛
- المناطق الرطبة؛
- 39 نوعا من أسماك المياه العذبة؛
- 784 نوعا نباتيا مائيا؛
- النظام البيئي الجبلي:
- 52 نوعا من الأشجار؛
- 40% متدهورة؛
- النظام البيئي الغابي:
- 4.1 مليون هكتار من الغابات؛
- 12% منها تعرضت للحرائق؛
- النظام البيئي السهبي:
- 17 نوعا نباتيا و15 نوعا حيوانيا مهددة بالانقراض؛
- النظام البيئي الصحراوي:
- 2800 نوعا نباتيا؛
- 40 نوع حيوانيا؛
- زد على ذلك فإن الجزائر تحتوي على شبكة هامة من المجالات المحمية تتكون من 11 حظيرة وطنية، 05 محميات طبيعية و 04 محميات للصيد و 05 مراكز صيدية و 47 موقعا رطبا ذو أهمية دولية (أو مواقع رامسار).
- وتستفيد ست حظائر وطنية من علامة اليونسكو بصفتها محميات للمناخ الأحيائي لشبكة برنامج الإنسان والمناخ الأحيائي (Man and Biosphere).
- إن الإرث ورأس مال الطبيعة مهدد بالتوسع العمراني والتعمير وتطور النشاطات والممارسات البشرية والنزوح الريفي والتمدن واستصلاح الأراضي وكثرة الحرائق والمراعي غير المرخصة وتمركز المؤسسات الصناعية بطرق عشوائية وعدم توازن الساحل ناهيك عن آثار التغير المناخي المائل.
- إستجابة لهذا، بات من الضروري على الحكومة بتوجيه من فخامة رئيس الجمهورية وضع استراتيجية وطنية للمحافظة والاستعمال الدائم

للتنوع البيولوجي التي ميزت عدة أحداث للتنوع البيولوجي في الجزائر بمعنى الموارد البيولوجية والثروة الوراثية والأمن الأحيائي وتشمل على الخصوص إجراءات قانونية ومؤسسية وأخرى تخص إحياء النبات والحيوان الجزائري والمعطيات الجديدة حول النبات والحيوان المعدة من الباحثين وتدعيم شبكة المجالات المحمية وتأسيس لبنك المعطيات حول التنوع البيولوجي.

1- في المجال القانوني:

تعززت الجزائر بقوانين مكثفة فيما يخص المحافظة على التراث البيولوجي، أساس وقاعدة هذه القوانين:

1- القانون رقم 03-10، المؤرخ في 19 يوليو 2003، والمتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة الذي يعتمد على مبدئين متعلقين بالتنوع البيولوجي وهما:

- مبدأ المحافظة على التنوع البيولوجي، الذي على أساسه يمنع كل عمل يترتب عنه أثر سلبي واضح على التنوع البيولوجي؛

- مبدأ عدم تدهور المصادر الطبيعية الذي على أساسه يمنع تلويث المصادر الطبيعية كالمياه، الهواء، التربة وباطن الأرض.

2- القانون رقم 02-02، المؤرخ في 5 فبراير سنة 2002، والمتعلق بحماية الساحل وتثمينه؛

3- القانون رقم 04-03، المؤرخ في 23 يونيو سنة 2004، يتعلق بحماية المناطق الجبلية في إطار التنمية المستدامة؛

4- القانون رقم 07-06، المؤرخ في 13 مايو سنة 2007 المتعلق بتسيير المساحات الخضراء وحمايتها وتنميتها؛

5- القانون رقم 11-02، المؤرخ في 17 فبراير 2011، يتعلق بالمجالات المحمية في إطار التنمية المستدامة؛

كما يوجد مشروع قانون تمهيدي حول الموارد البيولوجية في طور الدراسة في الأمانة العامة للحكومة.

2- في المجال المؤسسي، تم إنشاء:

بالنسبة للتنوع البيولوجي؛
 - وضع جهاز تجميع وحصر للأسماك للتقليل من تأثير الصيد عليها؛
 - وضع برنامج لجمع المعلومات حول حيوان الفقمة؛
 - وضع شبكة مراقبة لمعشبة البوسيدونيا.
 كما تم تدعيم شبكة المجالات المحمية في الجزائر والذي ترجم بتصنيف جزر حبيباس (وهران) كمحمية طبيعية بحرية وتصنيف جبل عيسى (النعامة) كحظيرة وطنية.
 ولقد تم الشروع في دراسات تصنيف مواقع أخرى في إطار تطبيق القانون المتعلق بالمجالات المحمية في إطار التنمية المستدامة ويتعلق الأمر ب:
 7 - حظائر طبيعية:
 1 - لقارمي (البيض)؛
 2 - تينركوك (أدرار)؛
 3 - موجبارة - سنالبة (الجلفة)؛
 4 - جبال الأوراس - ناماشة وخوانق الغوفي (باتنة وخنشلة وتبسة)؛
 5 - جبال القصور (النعامة والبيض)؛
 6 - جبال أولاد نايل - سنالبة (الجلفة والمسيلة)؛
 7 - العرق الكبير الغربي (أدرار)؛
 و 3 محميات طبيعية:
 1 - محمية طبيعية لغزال المها (إليزي)؛
 2 - محمية طبيعية برشقون (عين تيموشنت)؛
 3 - محمية طبيعية بجبل شنوة (تيازة)؛
 بالإضافة إلى دراسة وتهيئة 10 مناطق رطبة:
 1 - واحة طامنيط (أدرار)؛
 2 - شط تمرقنين (أم البواقي)؛
 3 - واد مزفران (الجزائر)؛
 4 - مصب واد مزفران (تيازة)؛
 5 - قلعة أفيلال (تمنراست)؛
 6 - زهرز الشرقي (جلفة)؛
 7 - شط الحضنة (المسيلة)؛
 8 - ضاية المرسلي (وهران)؛
 9 - بحيرة طنقة (الطارف)؛
 10 - سد بوقارة (تيسمسيلت).

- مركز وطني لتنمية الموارد البيولوجية مكلف بمعرفة ومتابعة والمحافظة وتنمية التراث البيولوجي؛
 - وإنشاء المحافظة الوطنية للساحل مكلفة بالسهر على صيانة وتثمين الساحل والمناطق الساحلية والأنظمة الإيكولوجية التي توجد فيها.
 إلى جانب الإطار القانوني والمؤسساتي قامت وزارة التهيئة العمرانية والبيئة بإنجاز المشاريع التالية:
 - إنجاز دراسة تعيين المواقع الطبيعية الممكن حمايتها بشمال الجزائر؛
 - إعداد أطلس متعلق بالمجالات المحمية؛
 - وضع الإطار الوطني (المؤسساتي والقانوني) للسلامة الأحيائية (مشروع) (PNUE/FEM) وضم هذا المشروع:
 إنجاز 5 دراسات نجم عنها تشخيص يتعلق بالتكنولوجيا البيولوجية وبالسلامة الأحيائية وتنظيم ملتقيات وورشات ودورات تكوينية؛
 إنشاء قاعدة معلومات تخص البيوتكنولوجيا والسلامة الأحيائية وللتذكير فإنه بالنسبة للطور الأول المختتم، تلقت الجزائر جائزة من برنامج الأمم المتحدة للبيئة (PNUE)؛
 - وضع نظام معلومات جغرافي متعلق بالتنوع البيولوجي البحري، ينجم عنه:
 توزيع الأصناف ذات الأهمية البيئية العالمية،
 تحديد المجالات المحمية وحصر منها البحرية الساحلية أو المحميات المختلطة؛
 تحديد المناطق الممكن المحافظة عليها؛
 تحديد مناطق وضع البيض؛
 تحديد مناطق الصيد الرئيسية؛
 تحديد الوحدة النباتية الأساسية بأعمق البحار؛
 تحديد موانئ الصيد.
 - إعداد مخطط عمل استراتيجي للمحافظة على التنوع البيولوجي البحري (PAS BIO) يضم هذا المشروع وصفا متسلسلا للوضعية بالجزائر، مرفقا بدراسة تحليلية تسمح بإبراز الميولات الهامة المترجمة في أعمال مخططة، ومن أولوياتها:
 - جرد وإنشاء مناطق بحرية ذات فائدة

وهذا ما يجعلنا نشعر بالفخر والاعتزاز بالانتماء لهذا الوطن الغالي الذي رسمت حدوده بدماء مليون ونصف مليون من خيرة أبنائه.

معالي الوزير،

إنه كذلك نفس الدستور الذي يأمر الحكومة بتوفير الحماية وكل الوسائل الضرورية لجالييتنا بالخارج، للعيش في طمأنينة وسلام مرفوعين الرأس بين كل الأجناس، كما يمكن تذليل كل الصعاب مهما كان حجمها لعودة مشرفة لجالييتنا إلى هذا الوطن الغالي.

معالي الوزير،

إذا كانت بعض الدول وهي أقل شأنًا منا تهز الدنيا وتقعدها إذا تعرض أحد رعاياها إلى سوء أومكروه، ماذا فعلنا نحن عندما تم خطف 17 من أبناء هذا الوطن المفدى كانوا في مهمة على متن باخرة (A.M BLIDA) الجزائرية من طرف مرتزقة أنذال في السواحل الصومالية، فهل أقمنا الدنيا وأقعدناها وقد مضى على ذلك حوالي ستة أشهر؟ أم أننا اكتفينا بإطلاق التصريحات والتزمنا الصمت؟

فمعدرة سيدي الوزير أن يكون هذا موقف الجزائر لأن سمعة الجزائر وشرفها أكبر بكثير من هذا الموقف، ومن هنا أسأل:

1- هل هناك اتصالات مع رعايانا المختطفين؟ وماهي أوضاعهم الصحية والنفسية؟
2- ماهي الإجراءات المتخذة لحد الآن قصد تحريرهم؟ وهل هنالك خلية أزمة لمتابعة الوضع؟ وهل هنالك أمل لعودتهم لأهاليهم سالمين؟
3- حتى لا تأخذ القضية أبعادا سياسية أخرى، ويصبح البحارة موضع استغلال سياسي.

4- من باب أن مبادئ الجزائر، تقضي بتجريم الفدية وعدم التعامل بها، ألا ترون أن القرصنة البحرية موجودة منذ الأزل ولا تدخل ضمن خانة هذه الأسباب التي بنيت عليها الجزائر موقفها لرفض الفدية؟ علما وأن بلدانا أخرى تملك قدرات أمنية كبيرة قد تعاملت مع مثل هذه الحالات بدفع الفدية لتخليص رعاياها من الموت المحتوم.

تجدد الإشارة، أيضا، أنه قد تم الشروع في مراجعة الاستراتيجية الوطنية للمحافظة والاستعمال الدائم للتنوع البيولوجي وهذا من أجل تقييم الجهودات المبذولة لتنفيذ هذه الاستراتيجية.

كما أحيطكم علما، أن الأعمال العمومية المبادر بها في ميدان التنوع البيولوجي تندرج، أساسا، في مسار تنفيذ الاتفاقية الخاصة بالتنوع البيولوجي وبأهدافها الأساسية الرامية إلى الحفاظ على التنوع البيولوجي واستعماله المستديم والانتفاع بجميع العناصر التي يتكون منها من جهة، وبالتقاسم العادل الناجم عن استغلال الموارد الوراثية من جهة أخرى.

في الختام، أجدد لكم شكري على اهتمامكم بحماية التنوع البيولوجي في بلادنا، مع استعدادي الدائم للرد عن كل استفسار تريده، والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

الجزائر، في 16 أوت 2011

الشريف رحمانى

وزير التهيئة العمرانية والبيئة

7 - السيد عمار حد مسعود

عضو مجلس الأمة

إلى السيد وزير الشؤون الخارجية

طبقا لأحكام المادة 134 من الدستور، والمادتين 68 و 71 من القانون العضوي رقم 99-02، المؤرخ في 08 مارس 1999، الذي يحدد تنظيم المجلس الشعبي الوطني ومجلس الأمة، وعملهما، وكذا العلاقات الوظيفية بينهما وبين الحكومة، يشرفني أن أطرح على معاليكم السؤال الكتابي التالي نصه: إذا كان الدستور الجزائري يخول للحكومة السهر على حماية الوطن والمواطن، من كل الاعتداءات سواء كانت داخلية أو خارجية، كما يضمن للمواطن العيش في حدود هذا الوطن في أمن وأمان، ويلزم الحكومة بتوفير كل الوسائل المادية والبشرية لتوفير حياة كريمة ملؤها الحب والاحترام والعدالة والمساواة بين كل المواطنين،

جديدة، صارمة وإجبارية، لتأمين مناطق الخطر ومكافحة هذه الظاهرة ذات البعد الإرهابي. لقد تم منذ شهر جانفي 2011، اختطاف مجموعة من البحارة الجزائريين العاملين لدى شركة مختلطة تسمى «أ.ب.س»، لينضموا إلى نفس مصير مئات البحارة الآخرين من مختلف الجنسيات الذين احتجزوا بطريقة غير شرعية من قبل قراصنة صوماليين.

وقد تجندت الدولة الجزائرية منذ الوهلة الأولى لمتابعة هذه الوضعية المأساوية، التي تجري أحداثها على بعد آلاف الكيلومترات من حدودها الجغرافية، داخل نطاق بحري شاسع، فضلا عن انتماء هؤلاء القراصنة إلى بلد مشتت، يفتقر إلى أدنى سلطة حكومية أو عمومية.

ولهذا الغرض، قررت الدولة - وبصفة فورية - إنشاء خلية على مستوى وزارة الشؤون الخارجية لمتابعة تفاصيل وتطورات هذه القضية فضلا عن استقبال عائلات البحارة والاستماع إليهم وطمأنتهم. والجدير بالذكر أنه في مثل هذه القضايا، فإن ممارسات الخاطفين وأساليب مخاطبتهم تستجيب، حصريا، لدوافع إجرامية، وهو الأمر الذي يصعب من عملية تحديد هوية الجناة ومكان تموقعهم. فمن خلال استخدام هؤلاء القراصنة لأسلوب التفاوض على عدة جبهات، يتعمدون التمويه والمماطلة لغرض المزايدة وإثارة المزيد من المخاوف، والتأثير على الحالة النفسية لعائلات الضحايا، ومن ثمة توظيفها بشكل يجعل منها أداة لتحقيق مآربهم.

وفي مثل هذا الظرف الاستثنائي، يفضل المختطفون التفاوض مع مستأجري السفينة وكذا شركات التأمين، أي خارج الآليات التي يمكن من خلالها تحديد هويتهم كما يتجنبون مخاطبة الدول. وفيما يخصها تتابع الدولة الجزائرية بصورة مستمرة - لا سيما عبر الممثل الجزائري الجنسية لشركة «أ.ب.س» الكائن مقرها الرئيس بعمان (الأردن) كل الوقائع والأحداث ذات الصلة بالمفاوضات التي يقوم بها مستأجر السفينة مع

5- كما أن أهالي المختطفين يعلقون آمالا كبيرة على سلطات الدولة الجزائرية في إيجاد حل سريع للإفراج عن أهلكهم، كما نأمل نحن أيضا معالي الوزير أن تعطى الصرامة والجديّة في معالجة هذا الملف وعودة المختطفين سالمين إلى أهلكهم ووطنهم الغالي.

الجزائر، في 07 جوان 2011

عمار حد مسعود

عضو مجلس الأمة

جواب السيد الوزير:

أضحت القرصنة البحرية، خلال السنوات الأخيرة، آفة عالمية متعاظمة، ومحل اهتمام المجموعة الدولية برمتها، إذ برزت إلى الوجود مجموعات - متخصصة في الجريمة المنظمة وذات انتماءات عرقية وتيارات سياسية وإجرامية متعددة - تمارس تجارة من نوع آخر من خلال اختطاف أبرياء بهدف الابتزاز المالي وما يسبب ذلك من آثار وخيمة على الرهائن وعائلاتهم.

لقد بدأت هذه المجموعات في الظهور بعد سقوط الدولة المركزية في الصومال وأصبحت تنشط في مجال بحري شاسع، من الصعوبة بمكان، مراقبته.

إن تفكك جمهورية الصومال السابقة وقلة الاهتمام الدولي بمآل هذا البلد المجزأ والمنقسم فيما عدا الجهود الجديدة بالتنويه التي يقوم بها الاتحاد الإفريقي - هما عاملان ساهما بشكل سلبي في استمرار هذا التهديد الأمني على الصعيد العالمي.

ونظرا لاتساع المناطق البحرية التي تمارس فيها أعمال القرصنة، فإن مهام المراقبة البحرية الدولية - لا سيما الأوروبية منها والمسماة «أطلانت» - لم تحد من جشع هؤلاء القراصنة على مواصلة تجارتهم المشيئة.

أمام هذا الوضع، فإن بلادنا ما انفكت تسعى على الصعيد الدولي، إلى إقرار إجراءات عملية

الشعبي الوطني ومجلس الأمة، وعملهما، وكذا العلاقات الوظيفية بينهما وبين الحكومة، يشرفني أن أطرح على معاليكم السؤال الآتي نصه:

السيد الوزير،

لا يختلف اثنان في مسألة الخصوصية الاجتماعية لسكان الجنوب خاصة حين يتعلق الأمر بمسألة السكن والاستقرار، بحيث يميل السكان في هذه المناطق إلى السكنات الأرضية ولا يميلون للعمارات إلا عند الضرورة القصوى على سبيل المثال (R+1). إن المشكلة - السيد الوزير - بالجنوب تكمن في فرض البنوك نسبة 6.5% لمن هم في وضعية (R+1) عندما يرغبون في شراء هذه المساكن، في حين يفرض على من هم في وضعية (R+2) نسبة 1.5% فقط.

السيد الوزير،

نلتمس منكم خفض النسبة إلى 1.5 للمستفيدين من السكنات نوع (R+1) على غرار نظرائهم علما بأن أكثر المستفيدين من الجنوب إنما هم في هذه الوضعية من السكنات لخصوصية الجنوب، وهذا من أجل تخفيف العبء عليهم من الناحية المالية. لكم السيد الوزير أركى التحيات.

عبد القادر بن سالم
عضو مجلس الأمة

جواب السيد الوزير:

يشرفني إجابتيكم عن سؤالكم الوجيه على النحو التالي:

تطبيقا لأحكام المادة 109 من الأمر رقم 09-01، المؤرخ في 22 يوليو 2009، والمتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2009، المعدلة والمتممة بالمادة 75 من القانون رقم 99-09، المؤرخ في 30 ديسمبر 2009، والمتضمن قانون المالية لسنة 2010، اتخذ المرسوم التنفيذي رقم 10-87، المؤرخ في 10 مارس 2010، لتحديد مستوى وكيفيات منح

المختطفين وهذا الأخير على ثقة بنجاحها. وبنفس الروح، لا تتوانى خلية المتابعة في إسداء التشجيع والمساندة لمستأجر الباخرة لتمكين المحادثات الجارية أن تكلل بالنجاح في أقرب فرصة دون إغفال تذكيره بأهمية وحساسية عمله والشد على يده في مسؤولياته، داعية إياه بتسريع وتيرة مسار المفاوضات مع العلم أن الشركة المستأجرة ما فتئت تقدم الدعم المادي والمعنوي لعائلات الضحايا.

وفي ذات السياق، تقوم الدولة في إطار المشاورات الدبلوماسية بمجهودات ترمي إلى ضمان عودة مواطنينا إلى بلدهم.

لكن التجارب السابقة أثبتت أن حل مثل هذه القضايا يستدعي قدرا كبيرا من الوقت والصبر والتحلي بدرجة عالية من الكتمان، باعتبار أن هؤلاء المختطفين مجردون في أدنى معاني الإنسانية أو التعاطف مع الضحايا، حتى وإن تعلق الأمر برعايا مسلمين.

و في انتظار ذلك، فإن الدولة تظل حريصة على متابعة ظروف احتجازهم وحالتهم الصحية وتقديم كل الدعم والمساندة لعائلات الضحايا كما أنها لن تدخر أي جهد في مساعيها للتوصل إلى الإفراج عن البحارة السبعة عشر وتمكينهم من العودة في أقرب الآجال الممكنة إلى عائلاتهم التي تعاني كذلك من هذا الوضع.

الجزائر، في 11 جويلية 2011

مراد مدلسي

وزير الشؤون الخارجية

8 - عبد القادر بن سالم

عضو مجلس الأمة

إلى السيد وزير المالية

طبقا لأحكام المادة 134 من الدستور، والمادتين 68 و71 من القانون العضوي رقم 99-02، المؤرخ في 08 مارس 1999، الذي يحدد تنظيم المجلس

بناء سكن، مع أخذ قدرة الاستفادة على التسديد بعين الاعتبار، كما يأتي:

– سبعة ملايين دينار (7 ملايين دج) للموظفين الذين يشغلون وظائف عليا والموظفين المصنفين في القسم الفرعي من 1 إلى 7 في القانون الأساسي العام للوظيفة العمومية،
– أربعة ملايين دينار (4 ملايين دج) للفئات الأخرى من الموظفين.

يضبط الحد الأقصى لمبالغ القروض لتوسيع السكن، مع قدرة الاستفادة على التسديد بعين الاعتبار، كما يأتي:

– أربعة ملايين دينار (4 ملايين دج) للموظفين الذين يشغلون وظائف عليا والموظفين المصنفين في القسم الفرعي من 1 إلى 7 في القانون الأساسي العام للوظيفة العمومية،
– مليون دينار (2 ملايين دج) للفئات الأخرى من الموظفين.

كما يقصد بالتوسيع، إعادة تأهيل البنايات وإتمامها، ويطبق على هذه القروض المذكورة سالفًا نسبة فائدة قدرها 1% سنويًا.
تفضلوا، السيد عضو مجلس الأمة المحترم، بقبول عبارات التقدير.

الجزائر، في 14 جوان 2011

كريم جودي

وزير المالية

9 – السيد عمار حد مسعود

عضو مجلس الأمة

إلى السيد وزير الداخلية والجماعات المحلية

طبقًا لأحكام المادة 134 من الدستور، والمادتين 68 و 71 من القانون العضوي رقم 99–02، المؤرخ في 08 مارس 1999، الذي يحدد تنظيم المجلس الشعبي الوطني ومجلس الأمة، وعملهما، وكذا العلاقات الوظيفية بينهما وبين الحكومة.
يشرفني أن أطرح على معاليكم السؤال الكتابي التالي نصه:

تخفيض نسبة الفائدة على القروض الممنوحة من طرف البنوك والمؤسسات المالية من أجل اقتناء مسكن جماعي أو بناء سكن ريفي من قبل المستفيدين. هذا، وقد حددت المادة 02 من هذا المرسوم التنفيذي، نسب تخفيض الفائدة المطبقة على القروض الممنوحة من طرف البنوك والمؤسسات المالية من أجل بناء سكن ريفي كالتالي:

– يتحمل المستفيد نسبة فائدة 1% سنويًا، عندما يكون دخله أقل أو يساوي ست (06) مرات الدخل الوطني الأدنى المضمون.

– يتحمل المستفيد نسبة 3% سنويًا، عندما يتراوح دخله ما بين ست (06) مرات واثنيتي عشرة (12) مرة الدخل الوطني الأدنى المضمون.

وتبعًا لأحكام المادة 5 من نفس المرسوم التنفيذي، فإن نسبة تخفيض الفائدة هو حاصل الفرق بين النسبة المرجعية والمحددة بـ 6% والمطبقة من طرف البنوك والمؤسسات المالية ونسبة 1% و3% التي يتحملها المستفيد وذلك حسب شريحة الدخل.

هذا ومن جهة أخرى، تجدر الإشارة إلى أنه، وعملاً بأحكام المادة 77 من قانون المالية لسنة 2008، المعدلة والمتمة بالمادة 99 من الأمر رقم 09–01 المؤرخ في 22 يوليو 2009 والمتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2009، فقد سمح للخزينة العمومية بمنح قروض للموظفين من أجل اقتناء أو بناء أو توسيع مسكن.

ويتحمل المستفيد من القرض نسبة فائدة تقدر بـ 1% سنويًا.

على هذا النحو، وتطبيقًا لهذه الأحكام، اتخذ المرسوم التنفيذي رقم 10–166، المؤرخ في 30 يونيو 2010، لتحديد كفاءات وشروط منح القروض لاقتناء سكن جماعي أو توسيع سكن فردي.

وقد نصت المادة الأولى من هذا المرسوم التنفيذي بأنه يمكن للمستفيد القاطن في ولايات الجنوب أو الهضاب العليا، اقتناء أو بناء أو توسيع سكن فردي في ولايات الجنوب أو الهضاب العليا. يضبط الحد الأقصى لمبالغ القروض لاقتناء أو

وفي تقديرنا كانت لهذه العملية نتائج إيجابية على المستوى الأمني وكذا الحفاظ على أرواح الأشخاص وممتلكاتهم.

وللإشارة فإن هذا الإجراء كان ضروريا بحيث إن الإرهابيين استطاعوا الاستيلاء على أكثر من 5000 قطعة سلاح من المواطنين منذ ظهور ظاهرة الإرهاب مما ساعد على انتشار أعمالهم الإرهابية عبر القرى والمدن.

حقيقة، لقد تحسنت الحالة الأمنية عما كانت عليه سابقا غير أن الأوضاع لازالت غير مستقرة ببعض المناطق الجبلية والمعزولة ولدواعي الحيطة والحذر يبقى هذا الإجراء الوقائي ساري المفعول لأنه يدخل، كما أشرت إلى ذلك، ضمن الإجراءات العملية الواسعة التي اتخذتها الدولة لتضييق الخناق على الإرهابيين من كل الجوانب.

إن الأسلحة المودعة لدى مصالح الأمن والتي تعتبر كملك خاص لملاكها لاتزال تحت حماية السلطات العمومية في منأى عن كل إتلاف، في انتظار إعادة هذه الأسلحة لأصحابها في الوقت المناسب على أساس الوصل المسلم من قبل المصالح المختصة.

تقبلوا، سيدي، فائق عبارات التقدير.

الجزائر، في 06 جويلية 2011

دحو ولد قابلية

وزير الداخلية والجماعات المحلية

10- السيد الشايب بن سعيدان

عضو مجلس الأمة

إلى السيد معالي وزير المالية

طبقا لأحكام المادة 134 من الدستور، والمواد 68، 72 و 73 من القانون العضوي رقم 99-02، المؤرخ في 08 مارس 1999، المتضمن تنظيم المجلس الشعبي الوطني ومجلس الأمة، وعملهما، وكذا العلاقات الوظيفية بينهما وبين الحكومة والمادة 76 من النظام الداخلي لمجلس الأمة،

لقد قامت الدولة سنوات الإرهاب وخاصة في بداية التسعينات، بأخذ بنادق الصيد من المواطنين لأسباب ودواعي أمنية، ومنذ ذلك الحين وبعد تحسن الأوضاع الأمنية، كانت تلك الأسلحة تسترجع بأعداد قليلة وعلى فترات ومراحل إلى يومنا هذا وفي الآونة الأخيرة سمعنا أن هنالك إرادة أو قرارا لدى مصالح وزارة الداخلية من أجل التعويض المادي للذين لم يتمكنوا من استرجاع أسلحتهم، خاصة بعد الشكايات الكثيرة للمعنيين لدى مختلف مصالح الدولة.

وفي هذا الإطار أسأل معاليكم ما يلي:

– هل هنالك إجراءات ترمي إلى إرجاع هذه الأسلحة لأصحابها أو لتعويضهم ماديا؟ وماهي تفاصيل ذلك من حيث نوعية هذا التعويض إذا كان موجودا؟ – ما هو حجم الفئة المعنية بالاسترجاع والقطع الممكن استرجاعها أو تعويضها؟

تقبلوا معالي الوزير، فائق التقدير والاحترام

الجزائر، في 14 جوان 2011

عمار حد مسعود

عضو مجلس الأمة

جواب السيد الوزير:

إن السؤال الذي تفضلتم بطرحه يندرج ضمن الانشغالات التي عبر عنها بعض المواطنين بخصوص استرجاع بنادقهم المودعة في أوائل التسعينات لدى مصالح الأمن ويشرفني أن أقدم لكم الإجابة على انشغالكم فيما يلي:

كما تعلمون إن الظروف الأمنية التي عرفتتها بلادنا كانت هي الدافع إلى جمع بنادق الصيد حتى لا تقع في أيدي الإرهابيين وقد اتخذت السلطات العمومية هذا القرار كإجراء وقائي اتخذ لدواعي أمنية محضة، قصد حرمان الجماعات الإرهابية من مصدر للتسليح يتمثل في تجريد المواطنين من البنادق التي يمتلكونها.

ويندرج هذا العمل ضمن سلسلة من الإجراءات العامة التي تهدف إلى محاربة الجماعات الإرهابية،

القوانين الأساسية للقطاعات استنادا على النظام الجديد لتصنيف الرتب.

بينما تتعلق المرحلة الثانية بمراجعة الأنظمة التعويضية (التعويضات والعلاوات) وهذه العملية سارية المفعول.

والجدير بالإشارة أنه قبل الشروع في هذه العملية، تم تجميد جميع التعويضات والعلاوات الممنوحة للموظفين والأعوان المتعاقدين، بما فيها التعويضات الممنوحة في مناطق الجنوب، باحتسابها على أساس الأجور القاعدية السارية المفعول في 31 ديسمبر 2007. يكتسي هذا الإجراء طابعا عاما ويخص مختلف القطاعات التابعة للوظيفة العمومية.

وعلاوة على ما سبق فإن مراجعة الأنظمة التعويضية كذلك تتم على مرحلتين:

(1) تتعلق الأولى بمراجعة الأنظمة التعويضية لكل قطاع، وذلك بحساب التعويضات والعلاوات الممنوحة لمستخدمي القطاع على أساس التصنيفات الجديدة. وتشهد هذه العملية مراحلها الأخيرة، وتتم وفقا للتعليم رقم 03 المؤرخة في 30 سبتمبر 2009، والصادرة عن السيد الوزير الأول.

(2) أما الانشغال الذي تطرحونه فإن التكفل به سيتم في إطار المرحلة الثانية المتعلقة بعملية مراجعة الأنظمة التعويضية الخاصة بالجنوب.

حقيقة، وعلى اعتبار أن هذه التعويضات لها طابع عام وتخص مختلف القطاعات، على سبيل المثال تعويض المنطقة المؤسس لموجب المرسوم رقم 82-183، المؤرخ في 15 ماي 1982، المعدل والمتمم، فإنه لا يمكن مراجعة هذا التعويض، من الناحية التقنية، قبل استكمال كامل القوانين الأساسية الخاصة وكذا الأنظمة التعويضية لمختلف موظفي الوظيف العمومي. تقبلوا، السيد النائب المحترم، أسمى عبارات التقدير والاحترام.

الجزائر، في 13 جويلية 2011

كريم جودي
وزير المالية

أتوجه إلى معاليكم بهذا السؤال الكتابي التالي نصه: من المعلوم أن المرسوم التنفيذي رقم 82/183 المؤرخ في 15 ماي 1982 أقر التعويض الجزافي عن المنطقة والخاص بالعاملين في ولايات الجنوب 16 (ولاية) بنسب تتراوح بين 7% إلى 31% من الأجر القاعدي حسب عزلة كل منطقة.

كما أن البرقية الصادرة عن المديرية العامة للميزانية رقم 2150 بتاريخ 19 ماي 1997، دعت إلى تجميد هذا التعويض على أساس جدول الأجور المطبق سنة 1989، رغم تغير هذا الجدول 11 مرة بين سنتي 1990 إلى 2008 في إطار مراجعة الأجور، مما سمح برفع الأجر القاعدي لمنطقة كانت مصنفة في الصنف 4 سابقا أو الصنف 1 حاليا من 1745 دج إلى 9 آلاف دج إلا أن منحة المنطقة ظلت ثابتة رغم أنها نسبة من الأجر القاعدي حسب كل ولاية. علما بأن عمال باقي المؤسسات التابعة للوظيف العمومي كالاقتصادي والمسيرة بالاتفاقيات الجماعية يستفيدون عاذا من منحة المنطقة الأمر الذي يجعلنا نتساءل عن سبب هذا التمييز بين فئات العمال وهضم لحقوق عمال الجنوب.

نأمل أن نجد في ثنايا ردكم على هذا السؤال ما يثلج صدور هؤلاء العمال، وشكرا.

الجزائر، في 16 جوان 2011

الشايب بن سعيدان
عضو مجلس الأمة

جواب السيد الوزير:

لقد وجهتم إلينا سؤالا كتابيا ذا صلة بنظام التعويضات، وإجابة، يشرفني موافاتكم بعناصر الرد الآتية:

إن الأمر رقم 06-03 المؤرخ في 15 جويلية 2006، والمتضمن القانون الأساسي للوظيفة العمومية، قد كرس نظاما لتصنيف ولرواتب الموظفين والأعوان المتعاقدين في الإدارات والمؤسسات العمومية، ويجسد هذا النظام على مرحلتين: تتمثل المرحلة الأولى في عملية تحضير

<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 07 رجب 1432

الموافق 09 جوان 2011

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