



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

مجلس الأمة

الجريدة الرسمية للمدافلات

الفترة التشريعية السادسة - السنة الثانية - الدورة الخريفية 2014 - العدد: 7

الجلستان العلنيتان العامتان

المنعقدتان يومي الخميس 17 محرم والخميس 11 صفر 1436
الموافق 20 نوفمبر و 4 ديسمبر 2014

فهرس

- 1 - محضر الجلسة العلنية الثالثة عشرة ص 03
• أسئلة شفوية.
- 2 - محضر الجلسة العلنية الرابعة عشرة ص 19
• أسئلة شفوية.

محضر الجلسة العلنية الثالثة عشرة
المنعقدة يوم الخميس 17 محرم 1436
الموافق 20 نوفمبر 2014

الرئاسة: السيد عبد القادر سهلي، نائب رئيس مجلس الأمة.

تمثيل الحكومة:

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

إفتتحت الجلسة على الساعة العاشرة
والدقيقة الخامسة صباحا

زميلاتي، زملائي،
أسرة الإعلام،
السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.
سيدي الوزير،

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

معالي الوزير المحترم،

يعتبر قطاع النقل الشريان الأساسي في التنمية المستدامة لجميع البلدان عامة وبالأخص للجزائر، وذلك بفضل برامجها التنموية المتمثلة في المخططات الخماسية التي خصصت لها أغلفة مالية معتبرة؛ وبالتالي فإن تنظيم حركة المرور وترسيخ سياسة رشيدة في تسيير المرافق البحرية، الجوية والبرية هي بمثابة الوثبة النوعية في ترشيد النفقات وتنظيم محكم لهذه الشركات التي تحتاج إلى عصنة والتحكم في التكنولوجيات الحديثة.

1 - أين وصلت التحريات فيما يخص تسيير شركة الخطوط الجوية الجزائرية ذات السيادة الوطنية في جميع

السيد رئيس الجلسة: بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين؛ الجلسة مفتوحة. بعد الترحيب بالسادة الوزراء ومساعدتهم؛ يقتضي جدول أعمال هذه الجلسة، طرح عدد من الأسئلة الشفوية، تقدم بها أعضاء مجلس الأمة، تتعلق بقطاعات وزارية مختلفة والاستماع إلى أجوبة أعضاء الحكومة عليها.

إذن، عملا بالمادة 134 من الدستور، والمواد من 68 إلى 71 من القانون العضوي رقم 99-02، المؤرخ في 8 مارس 1999، الذي يحدد تنظيم المجلس الشعبي الوطني ومجلس الأمة، وعملهما، وكذا العلاقات الوظيفية بينهما وبين الحكومة، والمادة 76 من النظام الداخلي لمجلس الأمة، نشرع في الاستماع إلى الأسئلة الشفوية المبرمجة وكذا إلى الردود عليها.

بداية، أحيل الكلمة إلى السيد صالح دراجي، لي طرح سؤاله الشفوي المتعلق بقطاع النقل، فليفضل مشكورا.

السيد صالح دراجي: بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على سيدنا محمد، خير النبيين والمرسلين، ومن تبعهم بإحسان إلى يوم الدين.

السيد الرئيس المحترم،
السادة الوزراء،

العامّة لوزارة النقل التدقيق والتحقيق والتحرّيات والعمل العميق، واليوم نحن على مستوى الأشغال النهائيّة، من أجل الانتهاء من التقرير النهائيّ.

فيما يخصّ التقرير الأوّل للتدقيق، فلقد تمّ إنجازُه من طرف شركة الخطوط الجوية الجزائريّة واليوم هو على مستوى السيد الوزير الأوّل، وخلال الأيام القريبّة - إن شاء الله - سنوفد التقرير النهائيّ، ثمّ بطبيعة الحال - إن شاء الله - من هنا إلى نهاية السنّة، فإننا سوف نكمل الإجراءات وإن شاء الله تصادق الحكومة على التدابير وكذلك الإجراءات التي اقترحناها، من خلال هذا التحقيق أو التدقيق.

ونأمل - إن شاء الله - أننا مع مطلع 2015، سيكون هناك - إن شاء الله - تدابير جديدة وإصلاحات عميقة وإجراءات هامة جدا تخصّ شركة الخطوط الجوية الجزائريّة.

وقد قلت ولازلت أقول، إنه لا يمكن أن يبقى الحال على حاله، هناك نقائص يجب استدراكها، هناك بعض الاختلالات يجب تصحيحها، وهناك بعض الوسائل والإجراءات في إطار إعادة التأهيل يجب كذلك تجسيدها، لأنها شركة وطنية هامة، تقدم خدمات هامة، يجب أن تكون لها عناية خاصة وهامة.

وفي هذا الإطار، فإن التدقيق والتحرّيات والتحقيق مس كلّ المحاور الخاصّة بتسيير واستغلال شركة الخطوط الجوية الجزائريّة، لم نترك أيّ محور، تطرقنا إلى الجانب التنظيمي، وإلى الجانب الهيكلي والجانب التسييري والمناجماّت.

تطرقنا كذلك إلى جانب التأيير والتوظيف ومسألة الموارد البشرية، كما تطرقنا إلى مجال الصيانة، ومجال التنسيق الداخلي ما بين فروع الخطوط الجوية الجزائريّة، وتطرقنا أيضا إلى بسط الخطوط الجوية الجزائريّة عبر التراب الوطني وما يجب تفعيله، إضافة إلى مسألة دخول الخطوط الجوية الجزائريّة إلى الخطوط الطويلة عبر العالم، إذن كلّ المسائل تمّ التدقيق فيها واتخاذ تدابير واقتراحات هامة بشأنها؛ وبإذن الله مع بداية 2015 سيكون فأل خير لهاته الشركة الهامة، والتي - كما قلت - لا يمكن أن تبقى على حالها، إذ يجب أن تعرف قفزة نوعية ووثبة هامة نحو العصريّة ونحو التنظيم ونحو الأداء، سواء على مستوى احترام المواقيت أو على مستوى الجانب التجاري والاقتصادي أو على مستوى التكافؤ ما بين تقديم الخدمات وثمر التذاكر أو على مستوى التسيير.

الخطوط الجوية الجزائريّة هي مكسب وطني يجب أن

مجالات الحوكمة؛ من تسيير إداري، مالي، صيانة الأسطول ومجال التكوين؟

2 - هل هناك تفكير على مستوى قطاعكم لفتح النقل الجوي للخوَص؟

3 - ماذا عن تعميم الاستثمار الخاص في النقل البحري الداخلي؟

4 - هل هناك استراتيجية للوزارة في مجال اقتناء طائرات فائقة السرعة (TGV)؟

5 - لتخفيف اكتظاظ الشاحنات في الطرق العمومية، هل هناك استراتيجية لتشجيع النقل بالسكك الحديدية، أي نقل الشاحنات على متن العربات (Ferrotage)؟

6 - نظرا للعدد الهائل من رجال الأعمال القاصدين ولاية بجاية، هل هناك تدعيم لعدد الرحلات وإعادة النظر في توقيتها؟

لكم مني، سيدي الوزير، كامل الامتنان وشكرا.

السيد رئيس الجلسة: شكرا للسيد صالح دراجي؛ الكلمة الآن للسيد وزير النقل للرد على السؤال، فليفضل مشكورا.

السيد وزير النقل: بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على رسول الله.

السيد الفاضل، رئيس جلسة هذا المجلس الموقر، السيدات الفضليات، السادة الأفاضل، أعضاء هذا المجلس الموقر،

إخواني السادة، معالي الوزراء،

أيها الحضور الكريم،

السلام عليكم.

بداية، أشكر أخي الكريم، عضو مجلس الأمة، السيد صالح دراجي، على طرحه هذا السؤال الشفوي والذي في الحقيقة يحتوي على 5 أو 6 أسئلة شفوية، لإعطائنا الفرصة مرة أخرى - إن شاء الله - من خلال هذا المنبر الموقر للإدلاء بالتوضيحات وبمعلومات تفيد الوطن والمواطن.

السؤال الأول: تطرقتم فيه، الأخ الفاضل، إلى: أين وصل ملف التدقيق أو التحريات أو التحقيق، فيما يخصّ شركة الخطوط الجوية الجزائريّة؟

كما تعلمون، لقد باشرت وزارة النقل من خلال المفتشية

منحتها وزارة النقل في 2013 رخصة للخطوط الداخلية وفتحت 21 خطا على المستوى الداخلي، وهذا ما سمح لنا بتدعيم الخطوط الداخلية نحو بعض الولايات التي كان عليها الطلب، وخاصة الجنوب الكبير حيث كان عندنا نقص كبير.

وفي جوان 2014 فقط منحنا الطاسيلي رخصة الاستغلال لدخول مجال الطيران الدولي، فطلقت 11 خطا جديدا نحو الخارج ودعمت حاجياتنا وحاجيات الجالية الجزائرية بالمهجر؛ وسنستمر في تدعيم الطاسيلي الناشئة وسنسهل على عصنة الخطوط الجوية الجزائرية. هذا فيما يخص الشرط الأول من سؤالك.

الشرط الثاني الأخ الفاضل: تكلمتم عن ملف فتح النقل الجوي للخواص؛ أردت هنا أن أفتح قوسا فقط، لأنه أحيانا فيه التباس أو هناك مسألة عدم التفرقة ما بين مسألتين.

هناك مسألة فتح الفضاء الجوي بما يسمى نظام السماء المفتوح وهذه مسألة وحدها، ومسألة النقل الجوي للخواص. 1 - فيما يخص (Open sky) فتح الفضاء الجوي الجزائري للملاحة الدولية، هذه المسألة درسناها بالتدقيق من طرف الخبراء وكل المعنيين، قلنا الذهاب نحو (Open sky) حتمية لا بد منها وفي يوم من الأيام سيتحقق ذلك، لأننا لا يمكن أن نبقى بمنأى عن الانفتاح على العالم. لكن قلت في الوقت الحاضر، الحالي، ليس لدينا قوة المنافسة ونحن نتكلم عن إعادة النظر في (Air Algérie) وإنشاء الطاسيلي.

2 - كذلك لو نفتح (Open sky) الآن، فهو في صالح شركات دولية أجنبية وليس في صالحنا، لأن ميزان القوة في هذا المجال ليس في صالحنا اليوم.

إذن سنذهب إلى الفضاء المفتوح، بعدما تتوفر الشروط، وعندما تكون الشروط في صالح الجزائر، ولن نذهب إلى هذا الانفتاح لنكسب شركة دولية وتخسر الجزائر، كل دولة في العالم ترى مصالحها وما ينفعها، ونحن كذلك من مصلحتنا أن نعرف كيف يتم تحيين هذه الأمور لكي ندافع عن مصالحنا.

فيما يخص الآن فتح النقل الجوي للخواص، فتح النقل الجوي للخواص هذا كذلك حتمية لا مفر منها لا يوجد إشكال، وهنا لا بد أن نقول إننا مقبلون على فتح المجال

نحافظ عليه. عندها نقائص نعم، عندها ثغرات نعم، بها اختلالات نعم، لكن لا يجب، بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، أن نساهم في تكسير مكسب وطني، هذا نرفضه تماما!

نعمل على التحسين نعم، على الترقية نعم، على التصحيح نعم، وهذا ما جاء به التدقيق أو التقرير المفصل الموجود على مستوى الوزير الأول بإذن الله.

الخطوط الجوية الجزائرية اليوم، تغطي 70٪ من النقل الجوي عبر التراب الوطني و30٪ اليوم هي على مستوى الطاسيلي.

كذلك على مستوى السوق الخارجية، فإن الخطوط الجوية الجزائرية تغطي 52٪ وينافسها في هذا الإطار ما لا يقل عن 25 شركة أجنبية.

وعليه، ففي سياسة القطاع لدينا مقترحات فيما يخص شركة الخطوط الجوية الجزائرية وشركة الطاسيلي، التي - والحمد لله - بدأت تعطي مؤشرات إيجابية جدا في إطار التكامل ما بين الشركتين، وهي أولا تغطي السوق الداخلية وحاجيات مواطنينا عبر كل التراب الوطني، سواء على مستوى تعداد الخطوط أو على مستوى التوقيت لهاته الخطوط أو على مستوى التكفل الجاد وفق المعايير الدولية ورفع الخدمة لهاته الخطوط.

كذلك على المستوى الخارجي، فإننا نعمل لكي تأخذ الخطوط الجوية الجزائرية والطاسيلي قسطا معتبرا من سوق الجزائر نحو الخارج.

وفي إطار البعد الاستراتيجي للجزائر، وتعزيز مكانة الجزائر، وإعطاء بعد ريادي للجزائر، سننطلق إن شاء الله في إنشاء خطوط طويلة نحو العالم، منها: نحن بصدد الإعداد لإنشاء على سبيل المثال الجزائر العاصمة - نيويورك، وبما أن الجزائر بوابة إفريقيا وعلى أساس أن الجزائر لا يمكنها أن تدير ظهرها لإفريقيا، وفي إطار التحولات التي يشهدها العالم وخاصة إفريقيا، توجهننا كذلك إلى عمق إفريقيا، وخاصة بعض العواصم الكبرى وهذا ما يعزز مكانة الجزائر فكان لا بد من التوجه إليه كذلك.

إذن نحن نعمل اليوم على عصنة وتطوير الخطوط الجوية الجزائرية من جهة، ومن جهة أخرى، لإعطاء الدفع والتشجيع اللازم للطاسيلي، وبالمناسبة نفتح قوسا: الطاسيلي هاته التي كانت شركة فقط في الإطار البترولي،

خلال المسافات الطويلة. هذا الملف كذلك هو على مستوى وزارة النقل، هذه الأخيرة، من الآن إلى نهاية السنة، ستنتهي من دفتر الشروط ومن الإجراءات والنصوص التنظيمية الخاصة بفتح مجال النقل البحري للمستثمرين الوطنيين، ليس لدينا أي إشكال، وسنقدم الملف إلى الحكومة والقرار سيكون لها في الوقت المناسب بإذن الله.

الأخ الفاضل، فيما يخص سؤالكم الرابع، تكلمتم عن خطوط (TGV) وفي هذا الإطار نحن الآن على مستوى وزارة النقل وعبر كل التراب الوطني وصلنا إلى إنجاز حوالي 4000 كلم من خطوط السكة الحديدية، وهي قيد الاستغلال، وذلك في إطار العصرية، إذ ستكون هاته الخطوط مكهربة وجزء منها مزدوجا وترافقها كذلك الإشارات والوسائل اللوجستية الخاصة بهذا القطاع؛ واليوم نحن نجسد عبر الورشات ما لا يقل عن 2000 كلم إضافية من هاته الخطوط وهي خطوط عصرية، خطوط سريعة، وستسيّر مستقبلا - إن شاء الله - وفق المقاييس الدولية العصرية، وهاته الخطوط تمس شمال الوطن والهضاب العليا والجنوب، في إطار برنامج فخامة رئيس الجمهورية، ومخطط عمل الحكومة الذي يدعو إلى التوزيع العادل والمنصف لوسائل النقل، عبر كل التراب الوطني، وهذا ما يجسد في الميدان.

قلت في الآفاق ومع نهاية 2016 إن شاء الله، سنصل إلى شبكة عصرية تقدر بحوالي 6000 كلم وسننطلق في مشاريع جديدة حتى نصل ما بين 2020 - 2025 - حسب المخططات - إلى مستوى 12500 كلم من خطوط السكة الحديدية.

ولما نصل إلى هذا المستوى، سنكون أول دولة في إفريقيا ومن بين الدول الأولى في حوض البحر الأبيض المتوسط من حيث كثافة وعصرية خطوط السكة الحديدية بإذن الله؛ وفي هذا الإطار، وسؤالكم هام جدا ووجيه، فبرنامج السيد رئيس الجمهورية ومخطط الحكومة وعمل الوزارة هو رفع الضغط والاكتظاظ عن الطرقات، من خلال توجيه نقل البضائع عبر خطوط السكة الحديدية ونقل المواطنين بأحسن نوعية وبأثمان جذابة حتى يتمكنوا من التنقل بسهولة عبر السكة الحديدية؛ وفي هذا الإطار تعمل وزارة النقل، في إطار برنامج ومخطط عمل الحكومة إن شاء الله، لكي نوجه نقل البضائع والحاويات، والمواد البترولية والمواد الفلاحية ومواد البناء،

الجوي للخواص، وإذا كان ذلك، فالأولوية للاستثمار الوطني، لكي نتحكم في السوق الداخلية والخارجية، من خلال التكامل ما بين القطاع العمومي والقطاع الخاص، أي يكون النقل الجوي جزائريا، سواء على مستوى السوق الداخلية أو السوق الخارجية.

وعليه، فعلى مستوانا، مستوى وزارة النقل، نحن نشرف على إعداد دفاتر الشروط وإعداد الإجراءات والنصوص التنظيمية التطبيقية، لكي نفتح المجال الجوي للخواص، ولما تنتهي من كل الشروط وكل الإجراءات - نعرفون مسألة كهذه - نسلم الملف لتقره الحكومة.

إذن على مستوى وزارة النقل نحن بصدد تحضير ملف (Open sky) وملف فتح المجال الجوي للاستثمار الوطني الخاص وإعداد كل التدابير والإجراءات والنصوص؛ ولا ننسى - خاصة - أن هذا المجال حساس جدا ويتطلب إجراءات وتدابير الوقاية والأمن، فيما يخص هذا الملف، لأنه جد حساس وثقيل.

وبالتالي نحن بصدد تحضير هذين الملفين وتقديمهما للحكومة، والحكومة هي من تحين هذه الملفات من أجل اتخاذ القرارات اللازمة.

نحن كوزارة من الآن إلى نهاية سنة 2014 سنكون قد أنهينا دفتر الشروط والإجراءات والنصوص التنظيمية على مستوى وزارة النقل، من أجل فتح النقل للخواص - وبطبيعة الحال - سوف يكون الملف على مستوى الحكومة والحكومة ستأخذ القرار المناسب في الوقت المناسب.

لكن أقول وأكرر أن ذلك لن يكون في الحين، فلن ينجح أي أمر ويكون في فائدة البلاد وفي فائدة المواطن، لا بد أن يكون إعدادة إعدادا كافيا، إعدادا وافيا، وفق الشروط المتضمنة بطبيعة الحال.

الأخ الفاضل، تكلم كذلك في السؤال الثالث عن فتح النقل البحري للخواص، وهنا نفس الشيء، ما تكلمنا فيه عن النقل الجوي للخواص، ينطبق على النقل البحري للخواص.

النقل البحري يحتاج كذلك إلى إجراءات وإلى نصوص وتنظيمات، حتى يستوفي جميع الشروط ليتسنى لنا أن نفتح للاستثمار الوطني أولا، حتى نشجع الاستثمار الوطني، سواء على مستوى النقل البحري الحضري أو على مستوى نقل البضائع أو على مستوى نقل المسافرين من

إذن الأشغال المتعلقة بـ (TGV) متكفل بها الآن، من خلال ملف خاص ينص على الدراسات.

تكلم الأخ الفاضل في سؤاله الخامس عن تشجيع النقل بالسكة الحديدية على مستوى (Le ferroutage) سيكون ذلك، في إطار عصرنة الخطوط الجديدة، لأن الآن شبكة خطوط السكة الحديدية القديمة، سواء على مستوى الجانب التقني أو جانب التجهيزات أو الجانب التأميني لا يمكنها أن تقوم بنظام (ferroutage) لكن من خلال الانطلاق في عصرنة هاته الخطوط - بطبيعة الحال - سنصل إلى مسألة (ferroutage) مثلما هو الشأن في البحري إذ سنصل كذلك إلى (cabotage) يعني نقل الشاحنات وكذلك السيارات؛ هاته المسائل مأخوذة بعين الاعتبار في إطار عصرنة وتلبية حاجيات النقل.

دائما الآن فيما يخص النقطة الأخيرة التي تطرقت إليها وهي تدعيم الرحلات وكذلك التوقيت.

في هذا الإطار، قمنا بمسح جغرافي لكل التراب الوطني على مستوى حاجياتنا الداخلية وقمنا بمسح كذلك فيما يخص الخطوط الدولية من بعض الولايات، اليوم عندنا الرغبات، الحاجيات الداخلية والحاجيات من الداخل نحو الخارج لكل الخطوط.

وفي إطار التكامل والتنسيق ما بين الخطوط الجوية الجزائرية وخطوط الطاسيلي ومستقبلا من خلال الانفتاح نحو النقل الجوي للخواص، سوف نوفر - بإذن الله - كل الحاجيات الداخلية والخارجية، سواء على مستوى البعد الاستراتيجي أو على مستوى التكفل الجاد بالجالية الوطنية أو على مستوى حاجيات الجزائر نحو إفريقيا أو نحو باقي القارات، وفي هذا الإطار أقدمت الجزائر مؤخرا - ولاحظتم ذلك - على وضع حجر الأساس للمطار الدولي الجديد للعاصمة من طرف الوزير الأول، عبد المالك سلال، للانطلاق في المطار الجديد للعاصمة الذي سيستوعب بإذن الله، مع المطار الحالي مستقبلا، 16 مليون مسافر سنويا في أفق 2018.

في هذا الإطار، قلنا إننا بصدد اقتناء الأسطول الجديد للخطوط الجوية الجزائرية، إذ ستقتني 16 طائرة كبيرة الحجم جديدة، ليصبح أسطول الخطوط الجوية الجزائرية إن شاء الله بعدد 59، كما نشجع الطاسيلي اليوم الذي يتوفر اليوم على 12 طائرة، من أجل أن تستثمر وتوسع أسطولها للتكيف مع

كلها توجه عبر خطوط السكة الحديدية، لأنه في المستقبل لا يمكن أن نستمر في شحن كل هذا التدفق الهائل للسلع والبضائع عبر الطرقات، النقل عبر الطرقات اليوم سواء على مستوى نقل المسافرين أو نقل البضائع، يمثل أكثر من 97% ولا يمكن أن نستمر على هذا الحال! وبالتالي لابد من التحويل، لكن قبله لابد أن نحضر شبكة عصرية، تكون في المستوى، ذات خدمات جذابة حتى نتتمكن أن نوجه - إن شاء الله - البضائع نحو خطوط السكة الحديدية فنستفيد اقتصاديا واجتماعيا، في إطار سياسة الحكومة بإذن الله.

في هذا الإطار دائما، ومن أجل مرافقة هاته الخطوط، هناك برنامج عصرنة تسيير شركة خطوط السكة الحديدية حيث قدمت الحكومة برنامجا استثماريا يقدر بأكثر من 120 مليار دينار جزائري في إطار برنامج استثماري لشركة خطوط السكة الحديدية وذلك لعصرنة التسيير والتجهيزات والخدمات وفي هذا الإطار، ومن الأمور الكبيرة، ستقتني خطوط السكة الحديدية من خلال البرنامج، 17 قطارا من نوع (Autorail) و20 قطارا كهربائيا وكذلك 30 قاطرة لكي تواكب الخطوط الجديدة العصرية، هناك عمل كبير عبر كل التراب الوطني من أجل تمديد الخطوط، وتجهيز شركة السكة الحديدية ومن أجل إعادة النظر في طريقة التسيير وكذلك للتكفل بالمواطنين من خلال هاته الشبكات.

أما فيما يخص (TGV)، تكلمت الأخ الفاضل عن (TGV)، أقول لك كل هاته الخطوط التي تكلمت عنها وانطلقنا فيها، فيما يخص نقل البضائع، السرعة المحددة هي 120 كلم/ساعة، أما فيما يخص نقل المسافرين فالسرعة المحددة هي 220 كلم/ساعة، هي خطوط سريعة، ولكنها ليست خطوط (TGV) لأن (TGV) أسرع بكثير من ذلك. أقول فيما يخص مسألة (TGV) بطبيعة الحال، لقد أعطينا الأمر إلى الوكالة المسيرة لإنجاز خطوط السكة الحديدية مباشرة الدراسات من أجل تحضير المستقبل، ولقد انطلقت الدراسات من أجل تحيين الخطوط السريعة - مستقبلا - على مستوى نظام (TGV)، وكما تعلمون فإن (TGV) اليوم يسير 350 كلم/سا، وفي هذا الشأن - الحمد لله - انطلقت الدراسات، وهي الآن في الميدان، من أجل إيجاد ما هي الأروقة المناسبة؟ ما هي التكلفة؟ ما هي العراقيل؟ ما هي الإيجابيات؟ ما هي السلبيات؟ في إطار دراسات الجدوى ودراسات تحديد الأروقة.

رائدة بين الأمم، شكرا لكم.

السيد رئيس الجلسة: شكرا للسيد الوزير؛ أسأل السيد صالح دراجي هل يريد التعقيب على جواب السيد الوزير؟

السيد صالح دراجي: شكرا سيدي الرئيس.

أشكر السيد الوزير على فصاحة رده على تساؤلاتي وهي كذلك تساؤلات المواطنين الجزائريين بصورة عامة وشطر من سؤالي يعني سكان ولاية بجاية.

صراحة، سيدي الوزير، نحن جد متأخرين، هذه حقيقة يجب أن نقولها حتى بالنسبة لجيراننا، جيراننا ليس لديهم تاريخ كتاريخنا، ليس لهم إمكانيات كإمكانيات الجزائر ولكنهم يملكون (TGV).

أبدأ بقضية (TGV) وقضية (TGV) لا بد أن تكون مفخرة وطنية، ومصالحة الجزائر ليس هناك شك، الذي لديه شك لا بد عليه أن يهاجر، لا يوجد شك في أن مصلحة الجزائر فوق كل اعتبار، لا يوجد نقاش حول ذلك لكن ماذا عن (TGV)؟ تكلمتم - السيد الوزير - عن القطار السريع، الجزائر تستحق أكثر من قطار سريع وأكثر من (TGV)، لا بد لنا من (TGV)، فالجزائر مستهدفة من كل دول العالم حتى من الداخل!

(TGV) قد يكون مثل الخطوط الجوية الجزائرية التي هي ذات سيادة وطنية وذات مفخرة؛ وبالتالي لا بد أن يكون لدينا (TGV).

هؤلاء الناس الذين يحاولون أن يقضوا علينا لا يستطيعون، بمجرد أن يروا (TGV) يخمدون! فيما يخص قضية (TGV)، هناك اختلاف، إسمح لي السيد الوزير، ما بين القطار السريع و (TGV) الذي لا بد أن يكون في الحين.

يجب أن يتم إنجاز (TGV) ونستغله حتى يصبح مفخرة وطنية، هذا فيما يخص (TGV).

إسمح لي السيد الوزير، المواطن ينتظر، أنا مواطن وسأخذ القطار إلى بجاية وأذهب واقفا، والله عدة مرات ذهبت واقفا لا توجد أماكن شاغرة، هذا أمر غير طبيعي! سيدي الوزير، طالما أن القطار مملوء، أضيفوا لنا قطارا آخر! لإثراء قطارات شركة النقل بالسكك الحديدية.

نفس الشيء بالنسبة للطائرات، تنقلت بالأمس على متن طائرة كان يجب علي أن أحجز أسبوعا من قبل

الحاجيات الوطنية والدولية.

فيما يخص هذا المطار الدولي، الجميل فيه، أنه لأول مرة ينجز خارج ميزانية الخزينة العمومية، فهو ينجز اليوم من خلال عمل تساهمي، تشاركي ما بين شركات وبنوك، في إطار تسيير وتمويل عصري لمنشآت كبرى، وكذلك سيكون الميناء الكبير المرتقب بإذن الله.

قلت مطار الدولي للعاصمة سيعمل بنظام التوزيع عبر القارات نظام (UB) لتلبية الحاجيات، وهنا أفتح قوسا مهما جدا، فيما يخص النقل عبر إفريقيا اليوم كل دول إفريقيا وبكل أسطولها الذي يفوق 200 شركة إفريقية للنقل الجوي، لا تمثل أو لا تحوز إلا على أقل من 2.4٪ من السوق الدولية، يعني أن هناك فضاء واسعا وأوسع للاستثمار؛ وبالتالي يجب أن تكون الجزائر في المقدمة لاغتنامه ولأخذ قسط كبير منه، لذلك سيعمل مطار العاصمة بنظام (UB) وكذلك الأمر بالنسبة لبعض مطارات الجنوب، منها مطار تمنراست الذي نريده كذلك، ومطار أدرار ومطار ورقلة مثلا، لتكون هذه المطارات بما فيها مطار غرداية وسيلة لتلبية حاجيات النقل نحو القارة الإفريقية ومن القارة الإفريقية التوزيع نحو العالم.

لما تتكلم عن النقل لا نقصد نقل المسافرين فحسب، بل الأهم من هذا والمريح مستقبلا هو كل العتاد والتجهيزات والبضائع التي تمر من خلال النقل الجوي فهو سوق كبير اليوم وحظنا فيه ضعيف، وعليه يجب أن نستدرك هذا من خلال المنشآت، وخاصة الانطلاق في تجسيد المركز الجديد للملاحة الجوية بتمنراست والذي سيغطي التراب الوطني مع المركز الموجود بالعاصمة، وسيلبي حاجيات دول الجوار وحاجيات الدول الإفريقية أو الدول التي تمر إلى إفريقيا عبر الجزائر بإذن الله.

إذن فيما يخص بجاية، تكلمت عن بجاية، اليوم عندنا 7 رحلات بمعدل رحلة واحدة يوميا، وعندنا رحلات نحو الخارج، وكما قلت من الآن إلى نهاية السنة، هناك برنامج جديد للتكامل بين الخطوط الجوية الجزائرية والطاسيلي من أجل تدعيم كل هاته الخطوط، ليس فقط بجاية، بل كل ولايات الوطن، حتى نكون في المستوى، ليس فقط التحديات المفروضة علينا اليوم، لكن كذلك في مستوى تطوير النقل الجوي الجزائري الذي لاشك أنه سيعزز المكانة الداخلية للمواطن وسيعزز المكانة الخارجية للجزائر كدولة

عليه أن يبيت وماذا عن التكاليف؟! إذن، إذا كانت هناك رحلة صباحا كل يومين ستكون الأحوال على ما يرام، ونشكركم والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

السيد رئيس الجلسة: شكرا للسيد صالح دراجي؛ الكلمة مجددا للسيد الوزير للرد على التعقيب، شكرا.

السيد الوزير: شكرا للأخ الفاضل؛ أنا أوافقك تماما، لكن أقول فقط: إن المسؤول، مسؤول، ويقول كلاما مسؤولا وموزونا، هذا في الأول.

ثانيا، نعم للسرعة لكن لا للتسرع، لا للتسرع، قلنا نفتح المجال الجوي والمجال البحري وهذه حتمية لا بد منها، لكن أن نفتح هكذا بطريقة عشوائية ولم نرتب أصلا أمورنا، ولم ننظم شؤوننا فسندخل في مشاكل كبيرة جدا.

نريد لما ندخل هذا الفضاء، نفتحه وبننيه على أساس سليم، ولما ننتقل، ننتقل باستثمار جاد وفق المقاييس والمعايير الدولية.

النقل البحري أو الجوي ليس بالمسألة البسيطة، فهو يضبط بقوانين ومعايير وضوابط دولية، لا بد أن نحترمها، هذا حتى نكون واضحين في هذا الإطار.

ثالثا، الجزائر قارة، فحاجيات بجاية، تقابلها حاجياتنا في إليزي اليوم، وكذلك حاجيات في تندوف، وفي تمنراست، وفي غرداية وحاجيات في عنابة، وفي تيارت وفي بوسعادة، حاجيات النقل في كل الجزائر، فالجزائر بلد قارة، حاجياتنا كبيرة، لكن الوسائل الموجودة اليوم بين أيدينا ليست كثيرة.

حين نتكلم الآن عن رحلات (Air Algérie) بودنا أن نبرمج يوميا 3 رحلات إلى بجاية، لكنها كم تملك (Air Algérie) من طائرة؟! هل تبرمج رحلاتها إلا لبجاية وعنابة ووهران ثم توقف؟! وباقي الوطن تهمله؟ إن أسطول الجوية الجزائرية قليل! وحتى الطاسيلي، هذه الشركة الناشئة عندها 12 طائرة، فكيف توزع 12 طائرة لكي تلبى الحاجيات الوطنية وتلبي كذلك بعض الخطوط الخارجية وتتكفل كذلك بحاجيات الجالية؟

هذه هي الوسائل الموجودة اليوم! ولذلك أنا قلت أولا إن الحاجيات مسجلة ونحن اليوم وفق الوسائل التي بين أيدينا

(بجاية - الجزائر) وهناك - كما قلت السيد الوزير - رحلات في بعض الاتجاهات تبقى شاغرة، إذن لا بد من تشجيع استعمال الطائرة وحين تفعل ذلك الجزائر فهي الراحبة ونخفف عن الخزينة العمومية.

نتمنى إن شاء الله - كما جاء في خطابك يوجد كذا ويوجد كذا - أن نرى الملموس ونريده في الميدان، ما تقوله - سيدي الوزير - جميل جدا! خطابك روعة - كما نقول بالعامية - لكن في الميدان المواطن ينتظر وأنا من بين هؤلاء المواطنين، أنتقل بواسطة القطار والطائرة وهو ما أراه غير طبيعي! يجب أن نجد الحل بسرعة السيد الوزير!

فيما يخص النقل البحري، هناك مستثمرون جزائريون وأنا أعرف الكثير منهم، إنهم في الخارج ويريدون بيع ما عندهم في الخارج ليأتوا وليستثمروا، يجب أن تفتحوا لهم الأبواب، الدولة - حسب اعتقادي - لا تستطيع أن ترفع شيئا لا يمكنها رفعه، سيكون هذا تخفيفا لخزينة الدولة وللنقل الجوي.

على الدولة أن تضبط دفتر الشروط، عندنا تجارب في النقل الجوي، لم تنجح، هذا طبيعي، هذه هي الحياة، نتعلم من الأخطاء، نضبط دفتر شروط صارم ودور الدولة أو الحكومة دور منظم وتراقب فقط، لا يجب أن نخنق المبادرات الحسنة، الناس الذين يملكون الأموال هم خارج البلاد في كل المجالات، لا بد أن نرجع هاته الأموال، نعلم ما يجري بسبب أزمة البترول، إذن علينا نحن جميعا، برلمانيين، حكومة، دولة جميعا يجب أن نفكر كيف نحمي أنفسنا، لا يحميننا أحد، النار تلتهب حول الجزائر إذا لم نحم أنفسنا لا يحميننا أحد.

يبدو لي أننا جد متأخرين، يجب أن نعمل سريعا وجيدا وهذا ليس سهلا، حين تكون هناك مجموعة تفكر سنفكر سويا، جميعا، كيف يمكن لنا أن نجد (TGV) يوجهنا نحو الجهة المناسبة الصحيحة وهذا هو المغزى إن شاء الله، أنا أنقل إليك، السيد الوزير، انشغالات سكان بجاية.

يجب أن تعززوا الخط: الجزائر - بجاية بالقطار فهو خط ممتلىء ومن الأفضل خلق خط آخر في الذهاب أو الإياب وخط الطائرة - للأسف الشديد - إذا لم نأت مساء لا نستطيع أن نساfer!

نتمنى أن تكون رحلة واحدة على الأقل في الصباح، فالمواطن البجاوي الذي يأتي من بجاية إلى الجزائر، لا بد

أم غير ملموس؟
في جوان 2014 منحنا الترخيص للطاسيلي ففتحت 11
خطا دوليا وتكفلت بجزء كبير وهام من جاليتنا.
منحنا كذلك خطوطا جديدة للنقل البحري في هذه
السنة، مثلا من سكيكدة نحو إيطاليا (جان) ومن العاصمة
نحو إسبانيا وفرنسا، ورأينا أن هناك تقدما ملموسا.
إذن، هناك الملموس وهناك المعقول، وهناك أمور تحتاج
إلى الوقت اللازم فنعطئها الوقت اللازم وهناك مسألة - وأنا
معك - تحتاج أن نحركها أكثر، ونعمل لكي نحركها أكثر.
هناك كذلك أمور أخرى؛ تراكمات وذهنيات، وتسيير
قديم... أنت تقول لي لنستغل في الحين (TGV) ضمن
(SNTF) هل تعرف أنت أحوال (SNTF)؟ هذه الشركة
تحتاج إلى إصلاحات أكثر من الجوية الجزائرية، وتدعيم،
وإجراءات راديكالية، لكي تستطيع أن تقوم على قدميها.
أنت تتحدث عن شركة (SNTF) وتريد أن تستغل
من خلالها (TGV) أعلمك أنه إذا تأخر دعم الدولة عنها
يوما واحدا ستغرق، وهي أصلا غارقة، إذن لا بد أن ننتقل
من واقع الوضعيات، كل شيء مدعم! إنزع دعم الدولة
وسترى!

(SNTF) شركة اقتصادية تجارية، الجوية الجزائرية كذلك
الآن إذا نزعنا عنها دعم الدولة ستغرق في الحين، لكنها
شركة اقتصادية تجارية، وبالتالي هناك واقع مر، نشرب المر
ونصبر عليه أفهمت؟ لكن نستمر في التصحيح وكذلك
الأمر فيما يتعلق بـ (TGV) الأخ الفاضل، تكلمت عن
بعض الدول من الجوار، تعال أقول لك ما هي وضعية
شركاتهم الآن.

جيراننا في الضفة التي نحن فيها للبحر الأبيض أو في
الضفة الأخرى، كثير من شركات دول البحر الأبيض
المتوسط التي هي في نفس الضفة، بما فيهم جيراننا، تعرف
اليوم مشاكل كبيرة جدا وبعضها على حافة الانهيار، نحن
كجزائريين فقط يمكن أنه لدينا نقص في تسويق إنجازاتنا،
لكن هم، علاوة عن كونهم يعرفون إبراز إنجازاتهم، فهم
يعرفون حتى كيف يخففون العبء لتغطية مشاكلهم.

ولذلك يبدو لنا كل شيء على ما يرام، هناك شركات
لجيراننا أو لغيرهم هي اليوم في وضعية مأساوية، نعم شركات
كبرى، أنا جئت من أوروبا والتقيت بوزراء نقل أوروبيين،
توجد شركات كبرى تناديننا الآن، وتطلب من الجزائر

ما بين طاسيلي و(Air Algérie) ونحاول أن نلبي ما استطعنا
من حاجيات الوطن؛ وأوافقك فقط في قضية ترشيد تداول
الأسطولين، لكن لن يكون التحسن الملموس كما ينبغي،
إلا بعدما يكون عندنا الأسطول الكامل الأولي للخطوط
الجوية الجزائرية وتوسيع خطوط الطاسيلي والانفتاح نحو
الاستثمار للخواص ونحن نتكلم كلاما مسؤولا وملموسا.
لما تقول لي أين الملموس في الميدان؟ قمنا بالملموس،
برنامج شراء 16 طائرة للجوية الجزائرية، علما أن هذا
البرنامج تعطل لمدة سنوات!

حين تقول لي أين الملموس؟ لقد جسدناه خلال هاته
السنة وكل العقود أمضيت، وبدأنا في اقتناء الطائرات
خلال هاته السنة.

تقول لي أين الملموس؟ برنامج 27 باخرة لنقل البضائع
ونقل المسافرين كان معطلا لعدة سنوات، فجسدناه هاته
السنة، أليس ملموسا؟! واقتنينا خلال هاته السنة من الآن
إلى نهاية ديسمبر 6 باخرة جديدة هنا على سبيل المثال،
النقل البحري اليوم ليس فيه مشاكل كبيرة ولكن نقل
البضائع نعم، شركاتنا الوطنية الآن لا تحوز إلا حوالي 1٪
فقط من نقل البضائع نحو الجزائر أو من الجزائر إلى الخارج،
1٪ فقط والباقي تستحوذ عليه شركات دولية أخرى؛ وعليه
27 باخرة جديدة قلنا ندخل ونأخذ حقنا فقط، ياجماعة
الخير هناك بعض المسائل الحساسة والكبيرة.

غدا حينما نفتح النقل البحري للخواص سواء للبضائع
أو للمسافرين وحين نفتح الخط الجوي للخواص في النقل
الداخلي للطائرات أو الخارجي فهذه ليست مسألة بسيطة،
كأن نمنح شخصا ترخيصا لكي يشتري حافلة، شتان بين
الخطين، فالمسؤولية كبيرة، لأنه في العرس كل الناس
يفرحون، لكن لما يحدث طارئ، ويقع المشكل الكارثة لن
تقع على شخص أو طرف أو قطاع، الكارثة تقع على الوطن
فتسود صورة الجزائر وتصبح في الحضيض؛ وبالتالي نحن
نعمل لكي تبقى صورة الجزائر قائمة وتتطور إلى الأحسن،
ولكي تتطور إلى الأحسن، لا بد أن نقوم بكل شيء كما
ينبغي.

تسألني أين هو الملموس؟ في 2013 لما جئنا على رأس
الوزارة، منحنا ترخيصا للطاسيلي التي لم تكن تعمل.
في مارس 2013 منحناها الترخيص، وبعدها فتحنا 21
خطا جديدا عبر التراب الوطني للطاسيلي، أهذا ملموس

من شطر واحد ليس من عدة أسئلة وهذا هو نصه:
إن الدولة تولي اهتماما كبيرا لقطاع الأشغال العمومية، خاصة الطرق منها، حيث تخصص لها غلafa ماليا هائلا، لكن هذه الأخيرة - أي الطرقات - لا تعمر كثيرا في بلادنا، فتصبح غير صالحة للسير خلال فترة وجيزة من انتهاء الأشغال بها، ويرجع المواطنون هذا إلى عدم إتقان العمل من طرف المؤسسات المنجزة، لكن في نظر البعض ليس هذا هو السبب الرئيسي لتدهورها، فهناك سبب آخر يتمثل في الشاحنات ذات الحجم الكبير التي تقوم بنقل البضائع والآليات، ومواد البناء فوق طاقة حملتها القانونية؛ وهذه الحمولة الزائدة تؤدي إلى إتلاف الطرقات في وقت قصير جدا، لا يتعدى الأشهر في بعض الأحيان.

وسؤالي المطروح معالي الوزير:

- هل من طرق رديعة أو قوانين صارمة لأصحاب هاته الشاحنات، التي لا تحترم قانون الحمولة المرخص بها قانونا، وذلك لضمان سلامة شبكة الطرقات؛ وبالتالي التقليل من المصاريف والأعباء التي تنفقها الدولة أو الخزينة العمومية سنويا على هذا القطاع الحساس؟
تقبلوا مني - معالي الوزير - أسمى عبارات التقدير والاحترام وشكرا.

السيد رئيس الجلسة: شكرا للسيد جمال قيقان؛ الكلمة الآن للسيد وزير النقل، للرد على السؤال، فليفضل مشكورا.

السيد وزير النقل: شكرا مرة أخرى للجميع وشكرا للأخ جمال على هذا السؤال الحيوي الهام جدا؛ فعلا، السؤال وجيه وهام جدا.

أكثر عدد للمركبات في الحظيرة الوطنية للمركبات هي الشاحنات وهي رقم واحد ثم يأتي بعدها السيارات الخفيفة، بطبيعة الحال، فالشاحنات اليوم تمثل لحد الآن ما مقداره 550000 شاحنة تحمل البضائع.

هذه الشاحنات، سبق أن قلت للسيد صالح فيما سبق، بأن سياسة برنامج فخامة رئيس الجمهورية ومخطط الحكومة ينص على حتمية التوجه في المستقبل لرفع الضغط عن شبكة الطرقات، ومن غير المعقول أن تبقى شبكة الطرقات تتحمل 97% من ثقل حركة المرور، لا بد أن يمر جزء كبير

الانضمام لرأس مال شركات نقل جوية كبرى وقعت في مشكلة، فهل هذا يعني أن جاري أحسن مني؟! لا! الجزائر اليوم أحسن بلد في المنطقة، وما تكرر الزيارات الدولية نحو الجزائر إلا دليل على مؤشرات إيجابية ومحفزة للجزائر، لكن الله غالب نحن هكذا!

لما نتكلم عن (TGV) يا أخي الفاضل، لا تستطيع وضع مشروع جديد كلي على الخط الحالي لبجاية، غدا لا نستطيع أن نمشي بالقطار السريع الذي تتكلم عنه بسرعة 220 كلم/سا من المستحيل..

السيد رئيس الجلسة: سيادة الوزير، لقد استندتم الوقت المخصص لكم.

السيد الوزير: إسمح لي فقط للحدث عن (TGV)، فيما يخص (TGV) الذي تكلمت عنه، بصفته مشروعا جديدا، لا بد لنا للشروع في العمل أن ننجز رواقا جديدا، لأن (TGV) يسير بسرعة 350 كلم/ساعة ولا بد من قطارات خاصة به وبناءات خاصة به، وأنفاق جديدة وجسور جديدة، وتجهيزات جديدة خاصة به، أرسلنا لدراسة إمكانية الإنجاز، لكن أن يكون (TGV) في الوقت الحالي، فهو ضرب من الخيال، يمكن أن نجامل بعضنا البعض وأعدكم بإنجازه لكن لا! فالمسؤول مسؤول، لا يمكننا في الوقت الحالي إنجاز (TGV) إلى أن يستوفي كل الشروط، هذا هو المسؤول بكل صراحة، شكرا للأخ الفاضل.

السيد رئيس الجلسة: شكرا؛ نبقي مع قطاع النقل والكلمة للسيد جمال قيقان، فليفضل بطرح سؤاله الشفوي مشكورا.

السيد جمال قيقان: شكرا سيدي رئيس الجلسة؛ بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على نبيه الكريم.

السيد رئيس الجلسة،

معالي السادة الوزراء،

زميلاتي، زملائي أعضاء المجلس،

أسرة الإعلام،

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته.

سؤالي الشفوي موجه إلى معالي وزير النقل وهو يتكون

عبر السكة الحديدية، وشبكة السكة الحديدية - كما تكلمت مع الأخ صالح فيما سبق - تتكفل بنقل حمولة الحاويات والمواد البترولية، والمواد الفلاحية ومواد البناء وحتى السيارات، جلها نوجهها نحو السكة الحديدية، ولذلك في برنامج الحكومة هناك مشاريع اليوم ستتجسد أو هي في طريق التجسيد لكي نربط كل موانئ الوطن بالسكة الحديدية ومن الموانئ البحرية إلى الموانئ الجافة أو المحطات اللوجستية وتوزعها عبر التراب الوطني... إلخ. فعلا، أنت محق، الأخ جمال، في قولك إن هذه الشاحنات ضرر كبير، ليس فقط لأنها تفسد الطريق، وإنما كذلك تتسبب في حوادث المرور.

الشاحنات اليوم تأتي في المرتبة الثانية، المتسببة في حوادث المرور، هذا من جهة، ومن جهة أخرى، فإن هاته الشاحنات لديها إشكال موجود بكثرة وتلاحظونه في الميدان، وهو أنها لا تلتزم في كثير من الأحيان بالرواق المخصص لها، وكما تعلمون فإن العربة الثقيلة المعبأة، تمشي في رواق اليمين ولا تمشي في الرواق السريع، وترى وأنت تمشي في الطريق السريع مثلا شاحنة كبيرة تغلق الطريق وأنت بسيارة خفيفة وهذا غير مقبول، رغم أن القانون واضح في هذا الإطار.

وبالتالي لا بد أن نتعاون جميعا لكي يطبق القانون، الإشكال يكمن في تطبيق القانون وصرامة تطبيق القانون، هاته الشاحنات إشكالياتها هي الحمولة الزائدة، وأعطيك مثالا يعني الحمولة الزائدة مع كل محور أساسي لشاحنة كأقصى حد هو 13 طنا وهذا ما حدده القانون والمرسوم التنفيذي المؤرخ في 28 نوفمبر 2004، بدقة وبالتفاصيل، لكن بالعين المجردة ترى أحيانا بأنها ليست 13 طنا ومن المستحيل أن تكون كذلك لأنه من خلال بعض عمليات التحقيق وجدنا حمولة بأكثر من 50 طن؛ وبالتالي مستحيل أن نضمن سلامة المركبة أو سلامة الطريق أو سهولة النقل، هذا الفعل ليس في صالح أحد!

المرسوم المتعلق بالحمولة الزائدة، المؤرخ في 28 نوفمبر 2004 ينص على أن كل شاحنة بها حمولة زائدة توقف من طرف أعوان الزمن أو الدرك الوطني، فإن صاحبها يعاقب بمقتضى نص القانون بـ 3 إجراءات:

3 - وضع الشاحنة في المحشر. إذن، القضية تتمثل في عملية تفعيل هذا المرسوم، على مستوانا الآن أو على مستوى قطاع النقل، أولا، إعادة النظر في هذا المرسوم باتخاذ إجراءات أكثر ردية وأكثر صرامة، لأن تعليق رخصة السياقة لمدة 6 أشهر، أو وضع الشاحنة في المحشر فهذا مهم، لكن ماذا عن الغرامة المقدرة بـ 4000 دج أو 5000 دج؟ لا يمكن لصاحب شاحنة بها سلع بمليار دج، أن يعاقب بغرامة تقدر بـ 4000 دج كأنه شرب قهوة أو كأنه دفع ثمن فنجان قهوة؛ وبالتالي لا بد من إعادة النظر في نص القانون، فهذا المشروع الجديد هو على مستوى وزارة النقل ومن الآن إلى نهاية السنة - إن شاء الله - سننتهي من: 1 - إعادة النظر في كل الإجراءات الردية، ولا يتوقف الأمر هنا، إنما إعادة النظر في كيفية تفعيل المرسوم، لأن الشاحنة التي تحمل غدا مرتين أو ثلاث مرات الشحنة القانونية لاتزال تمشي وتكسر الطريق وقد تحدث حادث مرور، من المسؤول عنها؟ لا بد أن نطبق القانون بكل صرامته، ولذلك في المرسوم التنفيذي الذي هو بصدد الإعداد في وزارة النقل سندخل - بإذن الله - إجراءات لتفعيل تطبيق المرسوم ولتحديد المسؤوليات بدقة. لا بد أن يتحمل كل شخص مسؤوليته، سبحان الله! هذا من جهة.

من جهة أخرى، كذلك فإننا - كما تعلمون - من خلال الإجراءات التي اقترحناها على الحكومة ونأمل - إن شاء الله - أن نطبقها بالتدرج عبر التراب الوطني وهو إنجاز محطات وزن.

شخص عنده حمولة زائدة ببعض الكيلوغرامات أو حمولة زائدة حتى بطن واحد، ليس كشخص عنده 3 مرات الحمولة المحددة قانونا.

إذن محطات الوزن هي من مقترحاتنا، وستكون على مستوى المصانع وعلى مستوى المحاجر وعلى مستوى كل المحطات الكبرى التجارية والاقتصادية والتي فيها شحن للبضائع، هذا أمر مهم جدا وسنطبقه، مثلا عندما يشحن مصنع الإسمنت شاحنة بحمولة تتجاوز الوزن المحدد لها، حسب المعايير، علما أنه يتم تقديم وثيقة الوزن، فإن المصنع يتعرض لعقوبة وكذلك المحجر الذي يشحن فوق الطاقة القانونية يحاسب، هذا لكي يتحمل الجميع مسؤوليته.

ثانيا، اقترحنا في باب الإجراءات أن نستعمل تجهيزات

- 1 - غرامة مالية مباشرة أولا.
- 2 - تعليق رخصة السياقة لمدة 6 أشهر.

عصرية يدوية معمول بها اليوم في الخارج، هذه التجهيزات تزن الشاحنة بجهاز يكون لدى الشرطي أو الدركي فيوقف مباشرة الشاحنة في أي مكان - كما قلت - بجهاز صغير عصري يزن ويسجل الحمولة، هذه التجهيزات العصرية طالبنا بها في وزارة النقل، لكي يجهز بها كل أعوان الأمن والدرك الوطني، حتى يتمكنوا مستقبلا من وزن الشاحنة في أي نقطة وبالتالي تثبت المخالفات.

إذن، هذا ما هو على مستوى وزارة النقل، لكن ليس على عاتق وزارة النقل وحدها، لأن الأمر يخص وزارة الداخلية والجماعات المحلية، وزارة الصناعة والمناجم، وزارة الأشغال العمومية، وكل مصالح الأمن حتى يكون العمل متكاملًا.

إذن نص القانون هو على مستوانا، وسيتم إعداده - إن شاء الله - إلى غاية نهاية السنة، شكرا للأخ الفاضل السيد جمال.

السيد رئيس الجلسة: شكرا للسيد الوزير؛ أسأل السيد جمال قيقان هل يريد التعقيب على جواب السيد الوزير؟

السيد جمال قيقان: نشكر معالي الوزير على رده على مضمون سؤالتي.

ألمي فقط معالي الوزير أن تطبق هذه الاقتراحات في وقت قصير، حتى نحافظ على شبكة طرقنا وشكرا.

السيد رئيس الجلسة: شكرا للسيد جمال قيقان؛ الكلمة مجددا للسيد الوزير للرد على التعقيب.

السيد الوزير: بارك الله في الأخ جمال، إن شاء الله سنسعى جميعا، فالمسألة مسألة حضارية ومسألة ثقافة أمة وهي مسؤولية الجميع، إذا أردنا أن تحل المشاكل، لا بد لنا أن نتعاون من أجل حلها بإذن الله وبارك الله فيكم مرة أخرى.

السيد رئيس الجلسة: شكرا؛ نمر الآن إلى قطاع الرياضة والكلمة للسيد حسني سعدي، فليفضل بطرح سؤاله الشفوي وشكرا.

السيد حسني سعدي: شكرا للسيد رئيس الجلسة.

السيد رئيس الجلسة،
السادة الوزراء،
أخواتي، إخواني أعضاء مجلس الأمة،
أسرة الإعلام،
السادة الحضور،
السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

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، ومجلس الأمة، وعملهما، وكذا العلاقات الوظيفية بينهما وبين الحكومة، يشرفني أن أطرح على معاليكم سؤالاً شفويا التالي نصه:
معالي الوزير،

إن الدولة قامت بإنجاز هياكل ومرافق ضخمة للشباب والرياضة الجزائرية، منها مركبات رياضية ودور للشباب وملاعب ومساح في معظم أرجاء الوطن، وعلى الخصوص المناطق الجنوبية، وبالأخص ولاية بشار، وكلف ذلك ميزانية الدولة أموالا طائلة.

لكن سرعان ما يصيبها الإهمال والإتلاف، بسبب نقص اليد العاملة اللازمة لصيانتها ونظافتها والمحافظة عليها، وبسبب نقص المناصب المالية وعدم إمكانية التوظيف، على الرغم من النقص الفادح للعمال والموظفين على مستوى تلك المرافق والحاجة إليهم، وعلى سبيل الذكر لا الحصر، بعض المرافق الشبانية على مستوى ولاية بشار، لا يوجد بها عمال الصيانة ولا النظافة ولا حتى الحراسة، مما أدى إلى إتلافها وتشويه مظهرها وأصبحت في تدهور مستمر، وللأسف تم إنجازه بأموال باهظة على حساب الخزينة العمومية.

وما يشهده المركب الرياضي الجديد لبشار وبعض دور الشباب على مستوى الولاية غني عن كل تعبير.

معالي الوزير السؤال المطروح هو:

وزارتكم التي قامت وساهمت في إنجاز تلك المرافق الضخمة، وأنتم مشكورون على ذلك، تعجز اليوم عن توفير مناصب عمل بسيطة وبالشكل الكافي، للمحافظة على هاته المرافق والمكاسب الشبانية، وشكرا معالي الوزير.

السيد رئيس الجلسة: شكرا للسيد حسني سعدي؛ الكلمة الآن للسيد وزير الرياضة، للرد على السؤال،

فليتفضل مشكورا.

السيد وزير الرياضة: شكرا.

السيد رئيس الجلسة،

السادة الوزراء،

السيدات والسادة أعضاء مجلس الأمة،

السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

ردا على سؤال السيد حسني سعدي، المتعلق بالمرافقة والسهر على سلامة الهياكل والمرافق الرياضية، بتوفير مناصب العمل التي تسمح بتأطيرها، يشرفني أن أقدم لكم التوضيحات التالية:

إن دائرتنا الوزارية أولت اهتماما كبيرا للمنشآت الرياضية والشبانية؛ وعليه، فقد تم التنسيق مع مصالح وزارة المالية، لتخصيص مناصب مالية خاصة بجنوبنا الكبير، إضافة إلى ذلك، فإن ولاية بشار كانت من بين الولايات الأكثر استفادة من المناصب، حيث تحصلت بعنوان سنة 2014 على أكثر من 35 منصبا جديدا لكل من المؤسسات الشبانية والرياضية، أي زيادة بنسبة تقدر بـ 150٪ مقارنة بالسنة الماضية، دون نسيان متخرجي مؤسسة التكوين العالي التابع لقطاع الشباب والرياضة، حيث سيتم بعنوان سنة 2014 تدعيم التأطير البيداغوجي للولاية بإطارين متخصصين في مجال الشباب.

كما تجدر الإشارة إلى أن تعداد الموظفين التابعين لقطاع الشباب والرياضة لولاية بشار سنة 2014، بلغ 459 موظفا موزعين كالتالي:

- 77 إطارا في الرياضة، أي بنسبة 17٪.

- 114 إطارا في الشباب، أي بنسبة 25٪.

- 268 موظفا بنسبة 58٪ تابعين للأسلاك المشتركة.

للعلم، فإن عدد الموظفين سوف يعرف ارتفاعا متصاعدا، تماشيا مع وتيرة استلام المنشآت الجديدة.

لذا، نعلمكم أننا قمنا بتقييم، ووجدنا أن فيه عجزا فيما يخص 15000 منصب شغل على مستوى الوطن.

ومع مصالح وزارة المالية، حضرنا برنامجا للسنوات الأربع المقبلة وهي سنوات 2014-2015-2016 و2018، وفي كل سنة يكون على الأقل 4000 منصب شغل، لأن المشكل الموجود، كما قال السيد الوزير، أن الجزائر قارة، وليست بلدا صغيرا، ومشكل الصيانة مطروح، عندنا مشاريع على

مستوى كل البلديات، فاليوم من الصعب في وقت قصير أن نؤهل 15000 منصب شغل، من غير الممكن في الوقت الحالي، لأنه الأمر ليس مرتبطا بوزارة الرياضة ولكنه مرتبط بقانون المالية ومرتبطة بسياسة الحكومة.

ولهذا فالعجز موجود، وفيما يخص التأطير الرياضي، نتمنى أن يلعب المجتمع المدني دوره، لأنه من المستحيل أن يكون عندنا تأطير رياضي أو تأطير شباني بمؤطرين يعملون طوال اليوم.

اليوم هناك برنامج لتكوين المؤطرين تكويننا جزئيا، بمعنى: الإنسان يعمل ولديه منصب عمل، ولكنه في إطار النشاط الجماعي، له نشاط مكمل، هذا هو الحل، من المستحيل في برنامج قطاع وزارة الرياضة أن ندمجهم هكذا، لأن هناك أكثر من 12.800 مشروع منذ سنة 2000.

من المستحيل أن يكون التأطير كاملا 100٪ على مستوى هذه المنشآت؛ لا أتكلم عن الصيانة، فهذه لا بد أن تكون بمناصب دائمة، ولكن فيما يخص مناصب الرياضة، فلا بد أن يكون 80٪ من التأطير بصفة جزئية. عندما أقول هذا أقصد الرياضي الذي له خبرة ويعتزل ممارسة الرياضة، يمكن أن يكون طبيبا ويمكن أن يكون مهندسا فنعطي له الفرصة، وهناك برنامج تكوين على المستوى الأول، من الدرجة الأولى والدرجة الثانية والدرجة الثالثة؛ وفي الجواب المقبل للسؤال الثاني - إن شاء الله - سنعطي التوضيحات.

كما نحيطكم علما بأن قطاعنا بصدد ترتيب إجراءات جديدة، من شأنها إعطاء دعم للتأطير البيداغوجي للمنطقة، من خلال الشروع في وضع سياسة تكوينية جغرافية، تحد من نقص الإطارات المتخصصة في مجال الشباب والرياضة، وذلك من خلال فتح دورات خاصة بأبناء وشباب المنطقة. نحن اليوم نعرف أنه عندما تكون دفعة في المدارس، التابعة للقطاع، من الصعب على المتحصلين على الشهادات أن يتوجهوا إلى مكان ما خصوصا في الجنوب.

عندما نتكلم عن الجنوب، المشكل ليس في مدينة بشار ولا في مدينة تلمسان، ولكن المشكل في الدوائر والبلديات البعيدة بـ 300 و500 كلم عن عاصمة الولاية.

تقبلوا مني فائق التقدير والاحترام، والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

الاهتمام بها وعدم صيانتها وعدم الحفاظ عليها، وشكرا معالي الوزير.

السيد رئيس الجلسة: شكرا للسيد حسني سعدي؛ الكلمة مجددا للسيد الوزير للرد على التعقيب، فليتفضل.

السيد الوزير: شكرا؛ أنا أتمنى أن يكون سؤالك واضحا فيما يخص هذا المركب، لأن الجواب.. ولكن سأجيبك إن شاء الله، لا يمكن أن أصدق أن مركبا بـ 8 هكتارات اليوم ومنذ سنوات من الإنجاز يتخبط في هذا المشكل.

وسبق أن قلت فيه على مستوى ولاية بشار، 268 عاملا فيما يخص الأسلاك المشتركة، اليوم سأفتح تحقيقا لأنه من المستحيل أن أصدق، من المستحيل تماما.

عندما نتكلم عن المنشآت الرياضية الموجودة ونقول ليس عندنا كفاءة لكي ننظم تظاهرة فهذا غلط!

هناك نقائص وهناك أسباب، خصوصا الأسباب المحلية، هذا المركب الذي كلف أموالا كبيرة للدولة، لم يستغل من الفرق المحلية، لأسباب أخرى غير رياضية، فهذا أنا سأفتح تحقيقا، لأننا عندما نتكلم عن المركب نعطي صورة غير حقيقية، هناك 268 عاملا ويمكن أن يكون هناك نقص، لكن النقص الكبير ليس في الأسلاك المشتركة.

كنت قد تكلمت عن التأطير البيداغوجي وذكرت أن هناك نقصا ولكن أن يحدث هذا الأمر على مستوى ولاية بشار، في عاصمة الولاية، مع هذه المنشأة الكبيرة في الولاية، ومع 268 موظفا للأسلاك المشتركة!

في هذه الحالة، أنا سأفتح تحقيقا وسأجيبك - إن شاء الله - في أقرب وقت. فيما يخص التأطير أؤكد مرة ثانية أنه من المستحيل أن يكون لدينا اليوم تأطير 100٪، إذا وجدنا العجز بـ 15000، فمن المستحيل أن نطلب 15000 منصب شغل، إنه مكلف لميزانية الدولة، لمن الأولوية؟ نحن اليوم بحاجة إلى مناصب شغل في قطاعات أخرى حساسة، فهذا أؤكد أننا سطرنا برنامجا.

فيما يخص المنشآت الرياضية، فيما يتعلق بالصيانة، هناك مشكل وأؤكد مرة أخرى أن هناك مشكلا في استعمال المنشآت الرياضية.

اليوم - لكي لا أدخل في التفاصيل - عندما ننجز

السيد رئيس الجلسة: شكرا للسيد الوزير؛ أسأل السيد حسني سعدي هل يريد التعقيب على جواب السيد الوزير؟

السيد حسني سعدي: شكرا رئيس الجلسة؛ شكرا معالي الوزير على الرد.

في الحقيقة، كان سؤالي واضحا، أنا لم أتطرق إلى المؤطرين على مستوى دار الشباب أو..

أنا أخص بالذكر العمال الموجودين على مستوى تلك المرافق.

أعطيك أنا مثلا، زرت مؤخرا هذا المركب وطرحت السؤال: المركب يتربع على 8 هكتارات، مركب ضخمة، ما شاء الله، تم تدشينه من قبل فخامة رئيس الجمهورية سنة 2014.

طبقا للمقاييس المعمول بها في العمل، كم يحتاج هذا المركب إلى عمال في مجال الصيانة، النظافة، الحراسة، الترخيص، والتلحيم؟

هناك مدير ونائب مدير وحارس وعون نظافة فقط! مركب بهذه الضخامة، فيه عون نظافة وحارس وفيه مدير ونائب مدير! هذا هو القطاع الذي يسير مركبا ويتربع على 8 هكتارات، هل هذا معقول؟!

ماذا ننتظر لكي يكون له طاقم؟ أم ننتظر حتى تتدهور وضعيته؟

أصبح هذا المركب أفة على البيئة، تراكمات أوساخ، لا يحتوي حتى على خزان للماء، العشب لا يسقى، إلا حين سقوط المطر، وإذا كانت فترة جفاف يبقى على حاله، وقد تم تغييره بـ 5 مليارات، لماذا هذا التبذير؟ لماذا لا نفكر من أول وهلة وحين نضع حجر الأساس للمركب، نفكر أولا في الطاقم، لأنه ليس المدير الذي يحفظ الصيانة، المدير في مكتبه، لكن الصيانة من مهام الرصاص وعون النظافة واللحام والدهان، تكون هناك فرقة تهتم بالصيانة وتكون أمور تشعرك أن هناك أليات تحافظ على هذا المركب، وهذا المثال موجود عبر الوطن، وهناك بعض دور الشباب، المدير فيها هو الحارس، ويقوم بأعمال النظافة ويرسل المراسلات، لماذا نحن هكذا؟! والدليل أننا لم نستطع أن ننظم أي تظاهرة لا قارية ولا عالمية، نملك المراكب، والمسابع والملاعب ولكنها على الورق فقط! فعليا هي غير جاهزة، بسبب عدم

بولاية البويرة، إلا أنه إذا كان يمس ولاية البويرة، فإنه يمس بالتأكيد كل ولايات الوطن؛ وعليه يقول السؤال:

السيد معالي الوزير،

تم مؤخرا تدشين وتشغيل 5 مسابح أولمبية أو شبه أولمبية في ولاية البويرة، موزعة على 5 دوائر إدارية، هذه المسابح وإن ارتاحت لها النفوس والقلوب الساكنة بهذه الولاية، خاصة منها فئة الشباب، إلا أن استغلالها وتشغيلها الفعلي يبقى مرهونا ببعض الخصوصيات أذكر منها:

أ - غياب المسيرين الإداريين والإطارات والأعوان المشرفين على المسبح والسباحة.

ب - غياب ميزانيات كافية تمكنها من السير الحسن والعادي لها ولولا تدخل الجماعات المحلية من هناك وهناك، لأصابت الكارثة هذه المؤسسات ذات الطابع الوطني.

ج - غياب حارسات السباحة من الجنس المؤنث، لمراقبة السباحات خلال التمارين الرياضية، فتيات الثانويات والمتوسطات والابتدائيات وحتى المريضات اللواتي لهن توصية من الأطباء.

السؤال معالي الوزير:

ماذا تنوي الوزارة الوصية، وأتم على رأسها، القيام به لتحسين وضعية المسابح أولا بتوفير المناصب المالية الكافية المتخصصة وتوظيفها، وكذا رفع ميزانيات التسيير لهذه المسابح كون أن هذه الأخيرة ليس بمقدورها القيام بالمهام المنوطة بها، علما أنه خلال إعداد السؤال كانت الوزارة بصدد إعداد الميزانية أو قانون المالية لسنة 2015؟
ذلكم هو سؤال، معالي الوزير، زميلاتي، زملائي.
تقبلوا مني فائق التقدير والاحترام.

السيد رئيس الجلسة: شكرا للسيد عبد القادر قاسي؛
الكلمة للسيد وزير الرياضة للرد على السؤال.

السيد وزير الرياضة: شكرا للسيد رئيس الجلسة.
ردا على سؤال السيد عبد القادر قاسي، والمتعلق بوضعية المسابح في ولاية البويرة، ومدى توفر المناصب المالية الكافية لتسييرها، يشرفني أن أقدم لكم التوضيحات التالية:
أحيطكم علما بأن دائرتنا الوزارية أولت اهتماما كبيرا بهذه المشاريع، وهذا من خلال الاستثمارات الضخمة المبرمجة، خصوصا في ولاية البويرة، وولاية البويرة من

مسبحا، فالمسبح استغلاله مجاني تماما، ومن المستحيل أن تتكفل الدولة بكل المصاريف!

لا يوجد أي منافسة رياضية، تفرض تذاكر الدخول، فكلها مجانية، إلا منافسة كرة القدم.

فلو بقينا على هذه السيرة، فكلما فتحنا مسبحا، كأننا فتحنا مسبحا في الشارع، يدخله من يشاء ويفعل ما يشاء! فلهذا، نحن لا بد أن نغير رؤيتنا في استغلال هذه المنشآت الرياضية، ليس مجانا ولكن بتنظيم، وعندما تكون المنشأة جديدة لا بد أن نستغلها في إطارها، أنا اليوم أقول هذا هو الإطار.. لأننا نعرف أنه في المستقبل هناك حد من المستحيل تجاوزه على مستوى الدولة لتوفير مناصب الشغل في كل هذه المرافق.

ولكن سأفتح تحقيقا في أقرب وقت - إن شاء الله - وسأجيبك لأنني لا أستطيع أن أتصور هذه الصورة عن هذا المركب.

فيما يخص دوائر الشباب أو أفقك، يمكن أننا انطلقنا في مشاريع كبرى، عندما نقول كبرى فيما يخص العدد، ولكن لم نفكر في فتح مناصب الشغل اللازمة وشكرا على السؤال.

السيد رئيس الجلسة: شكرا؛ المسألة تتطلب التواصل بين زميلنا والسيد الوزير، لمتابعة الأمور، إن شاء الله، نطلب التواصل وشكرا.

نبقى في قطاع الرياضة دائما، والكلمة للسيد عبد القادر قاسي، فليتفضل بطرح سؤاله الشفوي مشكورا.

السيد عبد القادر قاسي: شكرا للسيد رئيس الجلسة المحترم؛ بعد بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين، سيدنا محمد وعلى آله وصحبه ومن والاه إلى يوم الدين؛

أيتها الزميلات، أيها الزملاء،

معالي الوزراء،

الحضور الكريم،

أسرة الإعلام،

السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته،

أزول أمقران فلاون.

السيد وزير الرياضة إليكم هذا السؤال الشفوي ويتعلق

سيقفل العجز بعدما ينتهي المتربصون من التربص إن شاء الله.

فيما يخص الميزانية، عندما تكلمنا صباحا عن المنشآت قلت هي أحسن منشآت على مستوى قطاعنا، لأن كل المسابح دخلها المالي كبير، ولهذا لا أظن أن يكون فيه ميزانية خاصة، ولكن لا بد أن يكون فيه تسيير جيد لاستغلال وصيانة هذه المنشآت الرياضية، أشكركم على حسن الإصغاء والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

السيد رئيس الجلسة: شكرا للسيد الوزير؛ أسأل السيد عبد القادر قاسي هل يريد التعقيب على جواب السيد الوزير؟

السيد عبد القادر قاسي: شكرا للسيد رئيس الجلسة المحترم.

ليس بتعقيب وإنما توضيح: أولا ولاية البويرة تحوز على 9 مسابح لا 10 ولا 16، 6 منها هي شاغلة و 3 غير شاغلة لأسباب خارجية من بينها إيصال الغاز وأمر أخرى، ولم أرد أن أتطرق للمسائل التي تهم القطاع، تطرقت للمسابح لأن في يوم ما - السيد الرئيس - كنا نتولى المسؤولية على مستوى الولايات، وناضلنا وطلبنا أنذاك السلطات المركزية لتسجيل هذه المسابح؛ وبالتالي كان التسجيل يرافق التكوين، لأنه لا يمكن لهياكل من هذا الثقل أن تغلق أو تسيّر إداريا، ما معنى أن تسيّر إداريا؟ بمعنى تفتح على الساعة الثامنة وتغلق على الساعة الرابعة والنصف.

وزارة الشباب والرياضة هي شبيهة بوزارة الدفاع، يجب أن تسيّر 24/24 لأن الشباب في طلب مستمر، شباب منقسم إلى اثنين، فئة الإناث وفئة الذكور وفئة الكبار.

لا يجب أن نكون بطريقة إدارية، هذه الملاحظة الأولى. ثانيا، حين ندشن مرفقا، يجب أن يكون عمليا، حكومتنا وأبنائنا وإخواننا ليس لدينا أي مشكل معهم، ولكن حين نستغل مؤسسة، يجب أن يكون الأمر نهائيا، كان هذا قصدي لا غير، شكرا سيدي رئيس الجلسة، شكرا معالي الوزير.

السيد رئيس الجلسة: شكرا للسيد عبد القادر قاسي؛ الكلمة مجددا للسيد الوزير للرد على التعقيب.

الولايات المحظوظة، لأن اليوم حسب المعلومات التي عندي: هناك 10 مسابح كلها جاهزة، و 3 مسابح في طور الإنجاز، مما يجعل ولاية البويرة - إن شاء الله - في المرتبة الأولى في البرنامج الذي سطرناه وهو أن يكون مسبح في كل دائرة.

هذا الهدف حققناه فيما يخص ولاية البويرة.

فيما يخص الخمسة مسابح التي دشنت هذه السنة. التدشين كان في يوم واحد، في جويلية - والله أعلم - بعد عيد الفطر، ولهذا يمكن أن يكون هناك مشكل فيما يخص الميزانية والتأطير، لأنه لم يكن مبرمجا في ميزانية الدولة، ميزانية 2014.

فقد استفادت ولاية البويرة، فيما يخص التأطير، في سنة 2014، من 14 منصبا ماليا بعنوان سنة 2014 أي بنسبة كبيرة مقارنة بالسنة الماضية، إضافة إلى تدعيم التأطير البيداغوجي بـ 7 إطارات بيداغوجية في الرياضة من متخرجي مؤسسات التكوين العالي التابع لقطاع الرياضة لسنة 2014.

ومن أجل ضمان تغطية أكبر للتأطير البيداغوجي، تم اتخاذ عدة إجراءات، لاسيما في مجال تكوين المدربين الرياضيين العاملين حسب التوقيت الجزئي، من أجل التكفل بالعجز في التأطير لمختلف التخصصات.

فعلى سبيل المثال، فإن 93 متربصا على أبواب التخرج بالنسبة لولاية البويرة، في غضون الثلاثي الأول لسنة 2015، موزعين كالتالي:

- 12 متربصا متخصصا في كرة اليد.

- 68 متربصا متخصصا في السباحة، منهم 17 امرأة و 3

متربصين في اختصاص الكاراتي دو.

فمن خلال استكمال التربص التكويني للمدربين المذكورين أعلاه الذي سيكون في القريب العاجل، فإن الهياكل الرياضية الجديدة ستكون محل تأطير بيداغوجي كفيل بتغطية العجز المسجل.

وعندما قمت بالزيارة، وأنت كنت حاضرا، كان لدينا لقاء مع هؤلاء المتربصين، خصوصا متربصي السباحة، وقد انطلقنا ببرنامج ونعرف كلنا المنشآت الموجودة، ولكن - كما قلت في السابق - من المستحيل أن نوفر مناصب شغل بنسبة 100٪ فيما يخص كل الاختصاصات الرياضية، ولهذا قمنا بتكوين 68 مختصا في السباحة، وإن شاء الله

السيد الوزير: أنا أشكر السيد العضو على هذا الاهتمام ولكن أؤكد مرة أخرى، أنا لم أقل 16 مسبحاً، قلت 10 مسابح و3 مسابح غير مغلقة، هي في طور الإنجاز والله أعلم، هناك مسبحان في طور الإنجاز والمسبح الثالث ستنتقل الأشغال به في 2015.

أعيد وأؤكد حسب المعلومات التي بحوزتي، قمت بـ 3 زيارات لولاية البويرة، معظم المسابح الموجودة تشغل بطاقم إداري وكذلك بطاقم تقني وقلت بأنه في يوم واحد كنا قد دشنا 5 مسابح وأنا أقول إن هذا شيء عظيم، 5 مسابح في ولاية واحدة!

المسابح كانت جاهزة في أواخر جويلية أو في اليوم الثالث من شهر أوت، ونحن في أواخر سنة 2014، فلا بد أن يكون لهذه المسابح وقت، وكذلك مديرية ولاية البويرة يكون لديها وقت كي تفتح مناصب شغل، ولكن من المستحيل أن تدرج مناصب الشغل المبرمجة في سنة 2014 لسنة 2013.

فيما يخص التأطير التقني، أؤكد مرة أخرى، نحن قمنا منذ أكثر من سنة على مستوى ولاية البويرة بتكوين المدرسين المؤطرين، خصوصاً أن هناك مسابح لأكبر الولايات على المستوى الوطني وهي ولاية البويرة التي خصصنا لها 63 مكاناً للتربص في السباحة فقط، وإن شاء الله بعد مارس أو أبريل 2015 سينتهي التربص وسيكونون - إن شاء الله - في الميدان، والسلام عليكم.

السيد رئيس الجلسة: شكراً؛ بهذا نكون قد استنفدنا جدول أعمال جلستنا هذه بالاستماع إلى الأسئلة الشفوية المبرمجة وإلى الإجابات عليها.

أشكر السادة أعضاء مجلس الأمة الذين عبروا ونقلوا جملة من الانشغالات عبر آلية الأسئلة الشفوية، والشكر موصول أيضاً إلى السيدين الوزيرين اللذين قدما الإجابات على الانشغالات والقضايا المعبر عنها في القاعة. شكراً للجميع والجلسة مرفوعة.

رفعت الجلسة في الساعة الحادية عشرة
والدقيقة الخامسة والأربعين صباحاً

محضر الجلسة العلنية الرابعة عشرة

المنعقدة يوم الخميس 11 صفر 1436

الموافق 4 ديسمبر 2014

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

تمثيل الحكومة:

- السيد وزير العلاقات مع البرلمان، نيابة عن السيد الوزير الأول؛
- السيد وزير العدل، حافظ الأختام؛
- السيدة وزيرة التربية الوطنية؛
- السيد وزير الأشغال العمومية.

إفتتحت الجلسة على الساعة العاشرة
والدقيقة الخامسة صباحا

وعملهما، وكذا العلاقات الوظيفية بينهما وبين الحكومة،
والمادة 76 من النظام الداخلي لمجلس الأمة، يشرفني أن
أتوجه إلى معالي الوزير الأول بالسؤال الشفوي التالي:

أ - حول المنحة المخصصة سنويا للجزائريين والمحددة
بـ 130 أورو التي لم تتغير منذ أكثر من 20 سنة، رغم أن
دولا ليس لديها ربع مدخول الجزائر من العملة الصعبة
وتمنح لمواطنيها أكثر من 2000 أورو سنويا.

ب - المنحة المخصصة لمهمات إطارات الدولة للخارج
التي أصبحت لا تكفي حتى حقوق الإقامة في فندق
مقبول ويحفظ كرامة هؤلاء الإطارات وهذا ما يؤثر سلبا
على الإطارات الجزائرية خارج الوطن؟ شكرا للسيد
الرئيس والسلام عليكم ورحمة الله.

السيد الرئيس: شكرا للسيد بوزيد بدعيعة؛ الكلمة
الآن للسيد وزير العلاقات مع البرلمان نيابة عن السيد الوزير
الأول.

السيد وزير العلاقات مع البرلمان (نيابة عن السيد
الوزير الأول): شكرا للسيد الرئيس؛ بسم الله الرحمن
الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين وعلى آله

السيد الرئيس: بسم الله الرحمن الرحيم، والصلاة
والسلام على أشرف المرسلين؛ الجلسة مفتوحة.
بعد الترحيب بالسيدة والسادة أعضاء الحكومة
ومساعدتهم؛ يقتضي جدول أعمال هذه الجلسة سماع
الأسئلة الشفوية التي سيتقدم بها الزميلات والزملاء
أعضاء المجلس، وردود السادة أعضاء الحكومة عليها؛ ودون
إطالة أحيل الكلمة إلى السيد بوزيد بدعيعة، لي طرح سؤاله
الموجه إلى السيد الوزير الأول، فليفضل.

السيد بوزيد بدعيعة: بسم الله الرحمن الرحيم
والصلاة والسلام على أشرف المرسلين.

السيد الرئيس المحترم،
السادة معالي الوزراء،
سيدتي معالي الوزيرة،
زميلاتي، زملائي،
الحضور الكرام،

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته.

طبقا للمادة 134 من الدستور، والمادتين 68، 71 من
القانون العضوي رقم 02/99، المؤرخ في 08 مارس 1999،
الذي يحدد تنظيم المجلس الشعبي الوطني ومجلس الأمة،

في ميزانية المدفوعات الخارجية يعيق هدف تعميق التحويل الجاري للدينار لفائدة الأسر علما أن بنك الجزائر يقوم حاليا بدراسة حول هذا الموضوع.

وتبعا لتطور ميزان المدفوعات الخارجية سيقوم البنك الجزائري بالتقييم اللازم واتخاذ التدابير المناسبة من حيث مبلغ مخصصات الصرف فيما يتعلق بالعلاج في الخارج ومصاريف الدراسة في الخارج والسفر إلى الخارج لفائدة الأسر الجزائرية.

وتجدر الإشارة إلى أن إجراء التوسيع في التحويل الجاري للدينار لفائدة الأسر يستلزم أن يستند إلى قابلية استمرار ميزان المدفوعات الخارجية لبلادنا على المدى المتوسط.

بخصوص مبلغ المكافآت اليومية المعوضة من المصاريف التي تنفق في إطار مهمة مؤقتة إلى الخارج من طرف الإطارات فقد تم تحديدها بموجب المرسوم التنفيذي رقم 02-466، المؤرخ في 24 ديسمبر 2002، المعدل والمتمم للمرسوم التنفيذي رقم 82-217، المؤرخ في 03 جويلية 1982 الخاص بهذا الموضوع، لاسيما المادة 4 منه، التي بموجبها يمكن تحيين هذه المبالغ فوراً بقرار من وزير المالية تبعا لتطور المتغيرات التي تحدت على أساسها هذه المبالغ. ويتم اتخاذ القرار الوزاري بعد التشاور مع الحكومة وأخذ رأي محافظ بنك الجزائر.

تلكم هي عناصر الإجابة التي رأيت إفادتكم بها للرد على هذا الانشغال.

شكرا على كرم الإصغاء والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

السيد الرئيس: شكرا للسيد الوزير؛ أعود فأسأل السيد بوزيد بدعيذة هل يريد أخذ الكلمة؟ الكلمة لك.

السيد بوزيد بدعيذة: شكرا للسيد الرئيس، وشكرا للسيد معالي الوزير.

طبعاً، السيد الرئيس، هذه المنحة لها قيمة كبيرة عند مواطنينا خاصة وأنتم تعرفون أن بعض الجزائريين وأغلبهم يقضون عطلهم السنوية في الخارج، يعني أكثر من مليوني جزائري يخرجون إلى الخارج بـ 130 أورو في السنة، وهذا يسبب لهم مشاكل كثيرة ويحتم عليهم أن يلجؤوا إلى السوق السوداء، يشترون العملة الصعبة مثلاً من

وصحبه إلى يوم الدين.

السيد رئيس مجلس الأمة المحترم، السيدات والسادة أعضاء المجلس الموقر الأفاضل، زميلاتي، زملائي أعضاء الحكومة، أسرة الإعلام، أيها الحضور الكريم،

السلام عليكم جميعاً ورحمة الله تعالى وبركاته.

نيابة عن السيد الوزير الأول، أود في البداية أن أتوجه بجزيل الشكر إلى السيد بوزيد بدعيذة عضو مجلس الأمة على طرح سؤاله الشفوي والمتعلق بمبلغ المنحة المعتمد للسفر إلى الخارج لفائدة المواطنين وكذا المنحة المخصصة للإطارات ضمن المهمات خارج الوطن.

في البداية لا يسعني إلا أن أشكر عضو المجلس على هذا الاهتمام الذي يوليه لهذا الموضوع، وإجابة عن السؤال الشفوي المطروح يمكن الإدلاء بالتوضيحات الآتية.

بعد اعتماد التحويل التجاري للسلع خلال النصف الثاني من التسعينيات في إطار برامج الإصلاح الهيكلي فإن التوسيع التدريجي لتحويل العمليات الأخرى للربح التجاري، لميزان المدفوعات في نهاية التسعينيات تم استكمالها بمنح الصرف فيها يخص العلاج والدراسة في الخارج وكذا فيما يتعلق بالأسفار إلى الخارج.

وعليه، فقد اعتمدت بلادنا أحكام المادة 08 من القانون الأساسي لصندوق النقد الدولي باستكمال التحويل الجاري للدينار.

لقد تم وضع التحويل الجاري للدينار بصفة تدريجية بمراعاة تطور الوضعية المالية الخارجية، لاسيما تلك المتعلقة بميزان المدفوعات الخارجية.

إن التحويل الجاري للدينار بالنسبة للمعاملات الدولية فيما يخص السلع والخدمات يشهد توسعاً بالنظر للزيادة القوية في الواردات وهو ما يؤثر على وضعية ميزانية المدفوعات الخارجية.

إن التحسين المستمر لوضعية ميزان المدفوعات الخارجية في سنة 2000 إلى 2008 قد تأثر بازدياد حدة الأزمة النامية والاقتصادية الدولية مثلما توضح الآثار المترتبة عن الخدمة الخارجية لسنة 2009، المتمثلة في انخفاض سعر النفط في سياق ارتفاع كبير للواردات.

إن انخفاض سعر النفط في 2014 وما نتج عنه من عجز

أقتنع بإجابة السيد الوزير الأول ولا بد أن نتكلم ونقول الصراحة للشعب الجزائري في هذا الموضوع، وشكرا للسيد الرئيس والسلام عليكم.

السيد الرئيس: شكرا للسيد بوزيد بدعيدة؛ السيد الوزير تفضل.

السيد الوزير: شكرا؛ في الحقيقة هذه القضية قد طرحت عدة مرات، ولا سيما على مستوى المجلس الشعبي الوطني وكانت هناك عدة طروحات؛ ومحافظ البنك الجزائري قد وعدنا في عام 2011 أن تكون فيه إعادة النظر لهذه المسألة ولا يخفى عليكم السيد عضو مجلس الأمة بأن كل هذه الأمور من صلاحيات محافظ البنك الجزائري وحده، لامن صلاحية وزير المالية ولا من صلاحية الوزير الأول؛ بالنسبة لمنحة السفر له القرار وحاليا هذه القضية على مستوى طاولة محافظ البنك الجزائري للدراسة كما قلته سابقا.

أما فيما يخص الإطارات والمنحة التي تعطى لهم عند السفر، فهذه كذلك ليست من صلاحيات محافظ البنك الجزائري وإنما إعادة النظر ستكون من طرف وزير المالية بالقرار الذي ذكرته في المداخلة وشكرا للسيد الرئيس.

السيد الرئيس: شكرا للسيد الوزير؛ ننتقل الآن إلى قطاع العدالة والكلمة للسيدة لويزة شاشوة.

السيدة لويزة شاشوة: شكرا سيدي الرئيس؛ بسم الله الرحمن الرحيم.

السيد رئيس مجلس الأمة الموقر،
السيدة والسادة الوزراء المحترمون،
زميلاتي، زملائي أعضاء مجلس الأمة،
الحضور الكريم،
أسرة الإعلام،
السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.
معالي السيد وزير العدل، حافظ الأختام،
يشرفني أن أطرح على معاليكم السؤال الشفوي، التالي
نصه:

لقد تم تعديل قانون الأسرة وقانون الجنسية وقانون العقوبات بهدف إدخال تجانس في منظومتنا التشريعية

(السكوار) وهذا موجود في جميع الولايات الوطنية، وهذه السوق الفوضوية أو السوق الموازية لبيع العملة الصعبة، حين يشترونها يذهبون لدى مصالح الجمارك ويكونون في حرج ويسألون من أين لك هذا؟ عندهم 130 أورو ولكن يتحتم عليه كي يعيش مع أولاده إذا كان عنده ولدان أو ثلاثة أو أربعة أو خمسة، يتحتم عليه اللجوء إلى السوق السوداء ويشتري هذه العملة الصعبة ليعيش بها أسبوعا أو 10 أيام التي يقضيها في الخارج.

استمعت لعرض السيد معالي وزير العلاقات مع البرلمان لكن أنا أرى أن مراجعة قيمة هذه المنحة تعني القضاء على السوق الموازية أولا وتعطي شفافية أكثر لتسيير العملة الوطنية والعملات الصعبة، لأننا حين نرجع ونأخذ عبرة من الدول المجاورة لنا أو من الدول الأقل دخلا من الجزائر هي تمنح منحة سنوية لمواطنيها تتجاوز 2000 أو 2500، هناك دول ضعيفة جدا تمنح حتى 4000 أورو سنويا، هذا فيما يخص المواطنين.

فيما يخص كذلك الإطارات والمهمات التي يقضونها في الخارج أقولها صراحة: الشيء الذي تمنحه الدولة للإطار الذي يذهب في مهمة إلى الخارج لا يستطيع أن يستعملها للنزول في فندق، أقل شيء في مستوى لائق ويحفظ له كرامته كجزائري، هذا دون أن نتكلم عن منحة مواطن تهان كرامته!! وأقولها لك صراحة.

كذلك هذا الأمر سيقضي على السوق السوداء وتكون شفافية في تسيير الأموال العمومية وكذلك تسيير العملة الصعبة؛ أنا لا أظن إذا كان السلع والخدمات التي يستفيد منها مجموعة معينة من التجار وأصحاب رؤوس الأموال الذين يستعملون الغش لتحويل هذه الأموال بمبلغ معين بالدينار ولكن يحول إلى الخارج عن طريق العملة الصعبة وهذا يتسبب في كثير من الغش على مستوى هذه العملة الصعبة.

العجز الذي ذكره معالي الوزير فيما يخص المدفوعات الخارجية لا يؤثر لأن جميع الدول في العالم معرضة لهذا العجز، أي عجز المدفوعات؛ ليس فقط الجزائر المعرضة لهذا العجز وهذا العجز من 2008 والنواب يطالبون بمراجعة هذه القيمة المالية ولكن الحكومة دائما تقول نحن معرضون للعجز السنوي، ولكنها لم تراجع الأمر بالتخفيض بل بالعكس دائما بالزيادة! أنا صراحة - سيدي الرئيس - لم

معلوم أن المشرع وحرصاً منه على حماية حقوق الطفل أدرج ضمن أحكام الحضانة مبدأ مصلحة الطفل المحضون وعرف الحضانة من خلال أحكام المادة الثانية والستين، من قانون الأسرة، بأنها رعاية الولد وتعليمه والقيام بتربيته على دين أبيه والسهر على حمايته وحفظه صحة وخلقا متى توفرت هذه الشروط فهناك مصلحة المحضون.

ويشترط في الحاضن أن يكون أهلاً للقيام بشؤون الطفل المحضون ومسؤول على رعايته وإعداده إعداداً سليماً، ليكون قادراً على الاعتماد على نفسه في المستقبل وهذا ما يشكل المصلحة الفضلى للطفل، فكلما كان الشخص قادراً على تحقيق هذه الغاية أو هذه المصلحة أسندت له حضانة الطفل وهو ما أقره المشرع.

من خلال المادة 64 من قانون الأسرة؛ ومن هذا المنطلق فإن مصلحة الطفل الفضلى هي المعيار الوحيد إلى جانب الشروط الأخرى في إسناد الحضانة هو نفسه المعيار المعتمد في إسقاطها عند زواج الأم الحاضنة بغير قريب محرم، طبقاً لنص المادة 66 من نفس القانون والمحرة باللغة العربية والواجبة التطبيق، وأركز «والمحرة باللغة العربية» والواجبة التطبيق والمعمول بها منذ سنة 1984 وليس منذ التعديل وذلك تاريخ سن قانون الأسرة بخلاف النص باللغة الفرنسية الذي يكتنفه نوع من الغموض، وهي مجرد ترجمة غير ملزمة للقضاء وللقاضى.

وعلى هذا الأساس، فإن المشرع لم يقر إسقاط الحضانة بصفة آلية عند زواج الأم الحاضنة بغير قريب محرم وإنما إسقاط الحضانة تقرر المحكمة ويخضع للسلطة التقديرية للقاضي الذي يراعي فقط مدى تحقيق مصلحة الطفل الفضلى والشروط التي ينص عليها قانون الأسرة، والتي تختلف من حالة إلى حالة، بحيث يمكنه في مجال تطبيقه لقاعدة مصلحة المحضون تكليف أخصائيين اجتماعيين للقيام بتحقيق حول الظروف الاجتماعية والمادية ومدى تحقيق شروط الرعاية النفسية لتحديد الطرف الأنسب لحضانة الطفل، والتي من خلالها يقدر القاضي مصلحة الطفل؛ وحتى بالرجوع إلى الفقرة الأخيرة من المادة 67 من قانون الأسرة نجد أنها تنص صراحة أنه يجب في جميع الحالات مراعاة مصلحة المحضون، الفقرة واضحة في قانون الأسرة، يجب مراعاة مصلحة المحضون في جميع الحالات. ففي الفترة الممتدة من سنة 2012 إلى شهر سبتمبر

الوطنية وإدماجها في إطار مرجعي موحد يتأسس على تكريس مبدأ عدم التمييز.

فبعد التعديلات التي أدخلت في 2005 تمكن قانون الأسرة من إدخال مزيد من المساواة بين الأزواج وحماية أفضل للأولاد القصر ومزيد من الانسجام العائلي، غير أن هناك بعض الجوانب بحاجة إلى اكتمال.

ومن بين الجوانب التي تتطلب التفكير، مشكلة حضانة الأطفال في حالة الطلاق، فالمادة 64 من قانون السرة تمنح الحضانة للأم فالأب، فالجدة للأم ثم للأب.. وفي المادة 66 منه نقرأ «يسقط حق الحاضنة بالتزويج بغير قريب المحرم وبالتنازل ما لم يضر بمصلحة المحضون».

فالزوجة المطلقة التي لها حق الحضانة والوصاية تفقد حقها في الحضانة بمجرد إعادة الزواج، وتنتقل الحضانة مباشرة إلى الأب الذي في أغلب الحالات يعيد بدوره الزواج، حيث يصبح الأمر رهاناً بين الزوجين سواء بالضغط أو بالمساومة.

إن التوازن النفسي للطفل بحاجة إلى معالم ثابتة (وهي التي يتلقاها من أمه منذ نعومة أظفاره) للحفاظ على نوع من الرقابة في حياته، حتى لا يصبح مجرد لعبة تؤخذ وتوضع حسب رغبة الوالدين.

وسؤالنا لمعاليتكم هو: هل فكرتم في إعادة النظر في هذه المادة من قانون الأسرة وذلك للحفاظ على التوازن البدني والنفسي للطفل؟

تقبلوا، معالي الوزير، خالص الاعتبارات، وشكراً.

السيد الرئيس: شكراً للسيدة شاشوة؛ الكلمة الآن للسيد وزير العدل، حافظ الأختام، فليتفضل مشكوراً.

السيد وزير العدل، حافظ الأختام: بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على رسوله الكريم.

السيد رئيس مجلس الأمة المحترم، السيدات والسادة أعضاء مجلس الأمة المحترمون، أسرة الإعلام،

أود بداية أن أشكر جزيل الشكر السيدة المحترمة لوزيرة شاشوة، عضو مجلس الأمة، على سؤالها هذا المتعلق بالمادة 66 من قانون الأسرة، المتعلقة بإسقاط الحضانة عند زواج الأم الحاضنة بغير قريب.

كما هو معروف تعتبر كقانون ملزم للمحاكم والمجالس القضائية وتوحيد الاجتهاد القضائي.

هذه فلسفتنا: إصلاح العدالة، هذه فلسفتنا بالنسبة لإعادة تكييف المنظومة التشريعية في جميع المجالات في هذا المجال وغيره من المجالات الأخرى بنظرة واضحة وباليات مكرسة لكل الإصلاحات التي جاءت في برنامج فخامة رئيس الجمهورية.

أشكركم، السيد الرئيس المحترم، السيدات والسادة أعضاء مجلس الأمة المحترمين، وأشكر السيدة شاشوة على سؤالها وعلى كرم الإصغاء وشكرا جزيلاً.

السيد الرئيس: شكرا للسيد وزير العدل، حافظ الأختام؛ أعود فأسأل السيدة شاشوة هل تريد التعقيب على مضمون السيد الوزير؟

السيدة لويضة شاشوة: شكرا سيدي الرئيس. نشكر معالي الوزير على كل ما قدمه لنا من تفسيرات قيمة وكاملة.

في الحقيقة جئنا بهذه الأسئلة لكي نلفت النظر إلى هذه الظاهرة التي خلفت مشكلة في مجتمعنا، خاصة في المجتمع الحالي، الأم المطلقة التي لها حق الحضانة لا تستطيع إعادة زواجها ولو كانت صغيرة في العمر وذلك خوفاً على فقدان الحضانة ويصبح الطفل عند زوجة أبيه وأنا أقول من أقرب للطفل؟

هل هي أمه أم زوجة أبيه؟ هذه أسئلة تطرح. 2 - لتفادي هذا المشكل كثيرا من هاته الأمهات الصغيرات يتزوجن دون عقد، بالفاتحة، وهذا لا يتماشى مع تقاليدنا ومع ديننا.

وقبل تعديل هذه المادة في 2005، كانت هذه المادة بالضبط تمنح الحضانة بعد الأم للجدّة أم الأم، وهذا الذي جاء في الدين، كل المذاهب، الحنفي، المالكي... الجدّة تأتي بعد الأم؛ هذا التعديل في الحقيقة عقد الأمور عوض أن يسهلها، لماذا؟ نحن معكم معالي الوزير لنقول في جميع الحالات يجب على كل القضاة أن يتطرقوا لهذا الجانب الذي هو في مصلحة المحضون، وشكرا.

2014، أعطي أمثلة على بعض الأحكام التي صدرت من المحاكم والمجالس القضائية، أحكام نهائية لحوالي 2692 قضية في هذا الموضوع.

أسقطت الحضانة بسبب زواج الحاضنة بغير قريب محرم في 1455 قضية فقط، بينما رفض القضاء إسقاط الحضانة في هذه الحالة في 1237 قضية، وهو ما يدل على أن ذلك ليس ألياً وإنما هو مرتبط دائماً بمصلحة المحضون.

يتضح أن هناك أحكاماً وقرارات أسقطت الحضانة وأخرى رفضت إسقاطها، وهو الأمر الذي يؤكد أن فلسفة قانون الأسرة منبثقة من مبادئ الشريعة الإسلامية، قائمة على المصلحة الفضلى للطفل ولا غير، والشروط التي ينص عليها قانون الأسرة وهي المصلحة التي يراعيها القاضي الذي له السلطة التقديرية سواء في إسناد الحضانة أو إسقاطها وهذا إدراكاً لما للطفل من حاجة إلى رعاية وتربية وتنشئة سوية باعتبار أن طفل اليوم - كما هو معروف - هو رجل الغد، وفي كل الأحوال فإن مصلحته تبقى هي الفاصل في اتخاذ القرار لإسقاط الحضانة من عدمها في هذا الموضوع.

أنتهز هذه الفرصة لأقول بأن المنظومة التشريعية في هذا المجال والمتعلقة بحماية الطفل وترقية حقوق المرأة والبرنامج واضح لفخامة رئيس الجمهورية، بحيث إن هذه المنظومة التشريعية في كل مرة الحكومة تضيف لبنة جديدة لتحقيق هذه الأحكام، وإن مشروع القانون لحماية الطفل الذي يوجد على مستوى الغرفة السفلى في هذا المجال، وينص على تدعيم المصالح الاجتماعية على المستوى المحلي وتوفير الموارد البشرية والإمكانات المادية لها بما فيها المساعدات الاجتماعية ليكون ذلك متكاملًا بما في ذلك الوصول إلى التحقيقات في هذا المجال للوصول وتمكين القاضي من مدى تقدير أين هي مصلحة المحضون.

إذن فالمنظومة التشريعية متكاملة في نظرة شاملة في هذا المجال.

بالطبع التعديل أو عدم التعديل: المبدأ والثقافة التي نريد أن نزرعها هو أنه ليس دائماً نعود في بعض النقاط إلى تعديل القوانين وإنما سيكون ذلك في بعض الحالات من اختصاص المحكمة العليا ومجلس الدولة لإصدار الاجتهادات كما هو متعارف عليه في جميع الدول، والاجتهادات القضائية الصادرة عن المحكمة العليا أو مجلس الدولة بغرفها المجتمعة

لقد انتشرت ظاهرة الدروس الخصوصية بشكل واسع في جميع مستويات التعليم خاصة في المستويات المقبلة على الامتحانات النهائية، الأمر الذي أصبح يكلف أولياء التلاميذ مبالغ مالية باهظة لتغطية مصاريف هذه الدروس، وهو ما أدى إلى إرهاق التلاميذ نتيجة الساعات الإضافية على الدراسة العادية وأفرغ المؤسسات التربوية من محتواها، وأفقدتها دورها الرئيسي، والدليل على ذلك انقطاع التلاميذ المقبلين على شهادة البكالوريا عن الدراسة لمجرد تسلمهم استدعاء امتحان البكالوريا.

فماهي الإجراءات التي اتخذتها وزارة التربية لمعالجة هذه الظاهرة أو تطيرها على الأقل؟ ولماذا لا يتم اللجوء إلى تقديم دروس لتلاميذ السنوات النهائية عبر قنوات التلفزيون العمومي للتقليل من انتشار هذه الظاهرة وتمكين التلاميذ من تساوي الفرص، مادامت العائلات المتوسطة الدخل غير قادرة على تغطية نفقات هذه الدروس؟ وشكرا.

السيد الرئيس: شكرا للسيد عمار طيب؛ الكلمة الآن للسيدة وزيرة التربية الوطنية فلتفضل مشكورة.

السيدة وزيرة التربية الوطنية:

السيد رئيس المجلس،
السيدات والسادة أعضاء مجلس الأمة،
صباح الخير.

أشكر عضو مجلس الأمة، السيد عمار طيب، على السؤال الذي تفضل بطرحه والذي يتعلق بظاهرة الدروس الخصوصية.

إنه فعلا موضوع يستحق أن نوليه كامل العناية لأنه يمس بمبدأين أساسيين هما: مجانية التعليم وتكافؤ الفرص؛ وأشير هنا أن هذا الموضوع قد طرح للدراسة على النقابات وجمعيات الأولياء لدراسته ومن المنتظر أن يقدم هؤلاء اقتراحاتهم في المستقبل القريب.

إن اللجوء إلى مدرسين خارج المؤسسة التربوية بمقابل مالي ليس ظاهرة جديدة، بل يعود إلى زمن مضى أو ما يسمى بالفرنسية (Le précepteur) لكن هذا اللجوء أخذ يتسع في القرن 20.

إن الظاهرة معروفة عبر العالم وهي تشهد انتشارا بدرجة متفاوتة ولكن بالنسبة لي يجب أن نفرق بين الدروس

السيد الرئيس: شكرا للسيدة لوزة شاشوة؛ السيد الوزير تفضل.

السيد الوزير: شكرا سيدي الرئيس؛ أؤكد أنني عندما أقرأ الدليل التشريعي النموذجي لحقوق الطفل العربي الصادر عن الأمانة العامة لجامعة الدول العربية، المادة 23: «يشترط في الحاضنة أن تكون خالية من زوج أجنبي عن المحضون دخل بها إلا إذا قدرت المحكمة خلاف ذلك لمصلحة المحضون».

المبدأ مكرس حتى في الدليل التشريعي النموذجي لحقوق الطفل العربي الصادرة عن الأمانة العامة للدول العربية.

الآن كما أشرت قد يطرح الإشكال المتعلق كيف يمكن أن نصل إلى تقدير مصلحة المحضون؟ واقعيا شرحت ذلك، فالمنظومة متكاملة.

مشروع حماية قانون الطفل أت، مكمل لكل هذه الجوانب، وبالتالي ففي كل الحالات يبقى الاجتهاد للمحكمة العليا بجميع غرفها في هذه النقطة وفي غيرها من النقاط التي تخص الإشكالات التي تطرح للقضاة بالقرارات والأحكام على مستوى المحاكم أو المجالس القضائية وشكرا جزيلًا.

السيد الرئيس: شكرا للسيد وزير العدل، حافظ الأختام.

ننتقل الآن إلى قطاع التربية الوطنية، وفي جلستنا هذه قطاع التربية يحظى بحصة الأسد، فجهزي نفسك السيدة الوزيرة للرد على الأسئلة؛ والمتدخل الأول أو صاحب السؤال الأول هو السيد عمار طيب، تفضل.

السيد عمار طيب: بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين.

سيدي الرئيس،

السيدة والسادة معالي الوزراء،

زميلاتي، زملائي أعضاء مجلس الأمة،

أسرة الإعلام،

السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

سؤالي الشفوي موجه إلى معالي وزيرة التربية الوطنية:

- 2 - الإجراءات التربوية والبيداغوجية: تفعيل دور المفتش فيما يخص المراقبة والمتابعة وتكوين المدرس.
- تعزيز حصص الدعم والاستدراك والمعالجة البيداغوجية.
 - تقديم دروس محروسة مجانية داخل المؤسسة التربوية.
 - وضع تحت تصرف التلاميذ المقبلين على امتحان البكالوريا موقع الديوان الوطني للتعليم والتكوين، حيث يمكنهم الاطلاع على محتوى كافة المواد التعليمية وحوليات الامتحانات خاصة البكالوريا ويكون ذلك مجانيا للأقسام النهائية لولايات الجنوب.
 - الإجراءات التي سيتم اتخاذها من طرف الوزارة على المدى القصير والمتوسط:
 - على المدى القصير:
 - بث، ابتداء من ديسمبر 2014، دروس دعم متلفزة لفائدة تلاميذ الأقسام الامتحانية: البكالوريا وشهادة التعليم المتوسط، ويكون ذلك على القناة الوطنية الخامسة من السبت إلى الثلاثاء، على أن يتم إعادة بث هذه الدروس على موقع الديوان الوطني للتعليم والتكوين عن بعد.
 - جعل نشاطات لا صيفية في خدمة العملية التعليمية بحيث يتم ترسيخ بعض المضامين في بعض المواد كالتاريخ والجغرافيا عن طريق السينما والمسرح... إلخ.
 - على المدى المتوسط:
 - إعادة النظر في نظام التقييم الذي يعتمد أساسا الاسترجاع، وهذا الذي يجب إصلاحه.
 - تكوين المدرسين في مجال البيداغوجية التي تراعي الاختلاف في قدرات الاستيعاب بين التلاميذ.
 - إقامة النظام للرعاية المدرسية بين التلاميذ.
 - إعادة ميثاق الأخلاقيات، يلزم كل واحد من أفراد الجماعة التربوية بالقيام بواجباتهم والالتزام ببعض القواعد والمبادئ الأساسية. ويبقى على المدرسة أن تجند كل طاقاتها وجميع الفاعلين لإيجاد خيارات أخرى لهذه الظاهرة التي ستظل تنتشر للأسف مادام الطلب الاجتماعي عليها في تزايد، وشكرا لكم.

السيد الرئيس: شكرا للسيدة الوزيرة؛ الكلمة مجددا للسيد عمار طيب إذا كان يريد أخذها، الكلمة لك السيد طيب.

الخصوصية والدروس الخاصة، باعتبارهما دروسا تقدم خارج المؤسسة التربوية بمقابل مالي.

الدروس الخصوصية هي دروس تقدم بمقابل مالي في منزل التلميذ أو منزل المدرس، هي دروس تقدم لتلميذ واحد أو عدد محدود من التلاميذ بين 5 أو 6، أما الدروس الخاصة فهي تمنح لعدد كبير من التلاميذ، وهنا ينبغي أن نميز بين الدروس التي تقدم في إطار منظم يخضع لقوانين الجمهورية، حيث يدفع مانحها الضرائب المفروضة وتلك التي لا تخضع للقوانين وتمارس بطريقة غير شرعية أحيانا في ظروف غير لائقة تماما؛ هذا النوع الأخير من الدروس هو الذي يجب إدارته، خاصة وأن الأمر أصبح يعني تلاميذ الابتدائي أيضا وبمبالغ مالية جد معتبرة تتراوح ما بين 2000 و5000 دينار لحصة واحدة.

إن هذه الممارسة تساهم في فقدان ثقة المجتمع في هؤلاء المدرسين الذين ليسوا كثيرا لحسن الحظ، كما أنها تقلل من مصداقية الجهود التي لم تتوقف الدولة عن بذلها يوما، تحقيقا للمبادئ السامية وهي مجانية التعليم، الإنصاف وتكافؤ الفرص.

من جهة أخرى، أريد أن أؤكد على أن من يرجع سبب انتشار هذه الدروس إلى ضعف أداء المنظومة التربوية الجزائرية فهو مخطئ ومجحف في حق المؤسسة التربوية الجزائرية، ذلك لأن هذه الظاهرة منتشرة حتى في البلدان التي لديها أنظمة تربوية ناجعة مثل اليابان وجمهورية كوريا، كما أن التلاميذ النجباء هم أيضا يترددون على هذا النوع من الدروس سعيا منهم إلى تحقيق الامتياز.

ومهما كان الأمر، فإن وزارة التربية الوطنية لم تبق مكتوفة الأيدي، بل اتخذت جملة من الإجراءات التحسيسية منها والتربوية، في انتظار سلسلة من الإجراءات الأخرى التي سيتم اتخاذها على المدى القصير والمتوسط.

الإجراءات السابقة وأن أخذتها وزارة التربية الوطنية:

1 - الإجراءات التحسيسية: حث التلاميذ والأولياء على عدم تلقي الدروس التي تقدم خارج المؤسسة التربوية في فضاءات غير لائقة حفاظا على سلامة وأمن التلاميذ.

- عقد ندوات بالمؤسسات التعليمية.

- إرشاد التلاميذ إلى كيفية الاعتماد على النفس والطرق المبكرة الصحيحة وكيفية تنظيم الوقت.

السيد عمار طيب: شكرا سيدي الرئيس والشكر كذلك لمعالي وزيرة التربية الوطنية على الإجابة. أتمنى من معالي الوزيرة العمل على إيجاد الحلول الجذرية لهذه الظاهرة، ألا وهي ظاهرة الدروس الخصوصية، وذلك بسن قوانين رديعية وإعادة الاعتبار للمدرسة الجزائرية. أما فيما يخص الشق الثاني من السؤال: أتمن ما قامت به وزارة التربية الوطنية فيما يخص الدروس التعليمية على القنوات التلفزيونية، وأطلب أن تتطور هذه المبادرة إلى إنشاء قناة تعليمية خاصة، حتى نمكن شريحة واسعة من تلاميذنا من التحصيل العلمي وشكرا.

السيد الرئيس: شكرا للسيد عمار طيب؛ الكلمة للسيدة الوزيرة إذا كانت تريد ذلك.

السيدة الوزيرة: بقيت نقطة، شكرا على هذا الرد. في الجانب الثاني، أنا أتمن وأؤكد موقفي حول الشيء الذي اقترحتته وأظن أن هذا الاقتراح نستطيع أن نوصله لوزير الاتصال لقناة «المعرفة»، في الجانب الأول هذه ظاهرة الدروس الخاصة التي تنتشر في المجتمع تعالجها بعدة قنوات كما قلت: القنوات البيداغوجية، القنوات الشرعية، ولكن الأساس بالنسبة لنا، تغيير النظام التقييمي والذي لا يعتمد على الحفظ والتكرار، يجب على التلميذ أن يعتمد على نفسه بما أن السؤال يعتمد على الجانب التحليلي فهذا الشيء نحن في سبيل تحقيقه خلال هذه السنة ويبقى على كل حال ظاهرة اجتماعية وشكرا.

السيد الرئيس: شكرا للسيدة الوزيرة؛ ونبقى دائما في قطاع التربية الوطنية، والكلمة للسيد محمد زوبيري وسؤاله الخاص بالقطاع.

السيد محمد زوبيري: شكرا سيدي الرئيس؛ بعد بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين؛

السيد رئيس مجلس الأمة المحترم،
السيدة والسادة الوزراء،
زميلاتي، زملائي،
أسرة الإعلام،

الحضور الكرام،
سلام الله عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.
في إطار الزيارات التي قمنا بها إلى عدد من الثانويات والتكميليات، لاحظنا أنها لم تحظ بالصيانة المطلوبة؛ وبالتالي تفتقر إلى عديد التجهيزات الضرورية لإضفاء الجو الذي يساعد مسؤولي هذه المؤسسات والتلاميذ على الأداء الجيد.

السيدة الوزيرة،
هل هناك مخصصات مالية للصيانة وخاصة أسطح المدارس التي تتسرب إليها المياه؟ وهذا ما لاحظناه في مكتب مدير أحد الثانويات بالعاصمة الذي غرق في المياه، وهذه - معالي الوزيرة - عينة تدعونا للتساؤل عن المخصصات المالية التي توجهونها للصيانة والتجهيز (انعدام الستائر الحاجزة لأشعة الشمس، وكذا انعدام التدفئة وبعضها الآخر)؟

وبالمناسبة، السيدة الوزيرة، لاحظنا أن أكثر من 300 ثانوية وتكميلية من دون مدير ومراقب عام؛ ماهي الإجراءات التي تتخذونها لسد هذا النقص؟ تفضلوا، معالي السيدة الوزيرة، بقبول فائق عبارات التقدير والاحترام، وشكرا.

السيد الرئيس: شكرا للسيد محمد زوبيري؛ الكلمة للسيدة وزيرة التربية الوطنية.

السيدة وزيرة التربية الوطنية:

السيد رئيس المجلس،
السيدات والسادة أعضاء مجلس الأمة،
تحية مجددة وبعد؛

قبل أن أجب على انشغال عضو مجلس الأمة، السيد محمد زوبيري، الذي أشكره على اهتمامه الدائم بقطاع التربية الوطنية، ألفت الانتباه إلى أن الأمر يتعلق بسؤالين وليس بسؤال واحد.

يتعلق الأول بصيانة المؤسسات المدرسية، لاسيما الثانويات والإكماليات، فيما يتعلق الثاني بالتأطير الإداري. 1 - صيانة المؤسسات المدرسية: إن هذه المسألة تدفعنا إلى الحديث عن ترشيد الحكامة والتكوين، وقد يقول قائل لم الحديث عن الحكامة والتكوين والأمر يتعلق

2 - نقص المديرين ومستشاري التربية: يرجع عدد كبير من حالات الشغور المسجلة إلى الاستفادة من التقاعد النسبي أو المسبق وقد أعطينا تعليمات لمدير التربية للسهر على أن تقدم طلبات الاستفادة من هذا التقاعد سنة من قبل، حتى نتمكن من ضبط احتياجاتنا مسبقا.

لمواجهة الأمر قمنا بتنظيم امتحانات مهنية لفائدة مستشاري التربية وهذا شهر أكتوبر 2014، ومديري المؤسسات التربوية يوم 03 ديسمبر 2014 وشكرا.

السيد الرئيس: شكرا للسيدة الوزيرة؛ أعود للسيد محمد زوييري لتمكينه من أخذ الكلمة إن كان يرغب في ذلك، الكلمة لك.

السيد محمد زوييري: شكرا سيدي الرئيس. أستاذتكم أن أتوجه إلى جميع المعنيين بقطاع التربية الوطنية، والتعليم وذلك من أجل التخلي عن كل التصرفات التي تعيق المجهودات التي تبذل من أجل النهوض بهذا القطاع وتخليصه من كل المشاكل التي تواجهه سواء على مستوى البرامج البيداغوجية أو على مستوى تحسين الأوضاع الاجتماعية والمالية للعاملين في هذا القطاع على جميع المستويات.

إن الإضرابات على أي مستوى لن تحل المشاكل بقدر ما تأتي بأضرار كبيرة على مستوى التعليم لأبنائنا، وإنما الحوار المسؤول والهادف البعيد عن كل الضغوطات هو الكفيل بالإيجاد كل الحلول لكل المشاكل التي نتجت، إما عن سوء التسيير وبالتالي عن تراكمات عبر عقدين من الزمن.

الكل معني، سيدي الرئيس، من المعلمين، الأساتذة، النقابة، الجمعيات ورجال الإعلام والأولياء والمنتخبين والوزارات، فليتعاون الجميع من أجل التربية والتعليم، لأن مصلحة أبنائنا رجال المستقبل في التربية والتعليم، وشكرا سيدي الرئيس.

السيد الرئيس: شكرا للسيد محمد زوييري؛ السيدة الوزيرة هل تضيفين شيئا؟ أظن أنه متفق وإياك وأنت أيضا توافقين على مضمون تعليقه؛ فنبقى دائما في قطاع التربية الوطنية، ومنتقل

بالصيانة؟ إنني أربط موضع الصيانة بالتكوين والحكمة لأن مدير الثانوية الذي تشيرون إليه في سؤالكم لو كان مكوثنا بشكل كامل في مجال التسيير والحكمة، لكان بإمكانه حل مشكل تسرب المياه قبل حلول فصل الشتاء خلال العطلة الصيفية تحديدا.

تلك هي الإشكالية وذلك هو الرهان الذي نريد كسبه، لذلك جعلنا برنامج عملنا يقوم على 3 ركائز.

التحوير البيداغوجي، الاحترافية عن طريق التكوين، وترشيد الحكامة، مما يعني التنظيم والمتابعة والمراقبة في إطار تطبيق القوانين.

على غرار الفئات الأخرى من موظفي القطاع، قمنا بإعداد برنامج واسع وطموح لتكوين مديري المؤسسات التربوية.

من جهة أخرى، طلبنا من السيد وزير السكن خلال اللقاء الذي عقدناه معه بمقر دائرتنا الوزارية في 08 نوفمبر 2014، الإسهام في مرافقة موظفينا عن طريق مديريات السكن والتجهيزات العمومية التي تتمتع بخبرة كبيرة في مجال الإنجاز وصيانة المنشآت، وسنسعى في المستقبل القريب إلى تفعيل هذا التعاون وبيقى دور المفتش، وخاصة دور المفتش الإداري، مهما جدا في عملية المراقبة، هذا عن التكوين.

أما فيما يخص صيانة المؤسسات المدرسية، أقول لكم إن الدولة الجزائرية وفرت إمكانيات ضرورية لذلك وهكذا تم تخصيص في إطار ميزانية التجهيز لسنة 2014 أكثر من 600 مليون دينار لصيانة المؤسسات التعليمية و200 مليون دج لصيانة أجهزة التدفئة.

وبما أن السيد عضو مجلس الأمة قد ذكر مثال ثانوية بالجزائر، أقول لكم بأن الغلاف المالي المخصص لإعادة تجهيز المؤسسات، بما في ذلك أجهزة التدفئة، بلغ بالنسبة لولاية الجزائر فقط ما بين 600 مليون دينار العام الماضي و97 مليون دينار هذه السنة، وبقى من الضروري أن يتحلى الجميع بالحس المدني، خاصة التلاميذ، فكم من مؤسسة تم تجهيزها بالطاولات والكراسي الجديدة اليوم لنرى في الغد العديد منها مكسرة؟!!

من الأحسن أن نضع تحت تصرف المؤسسات التجهيزات اللازمة ولكن من الأحسن أن نستعملها بشكل سليم ونحافظ عليها.

إلى السؤال الموالي والكلمة للسيد جمال قيقان.

السيد جمال قيقان: شكرا سيدي الرئيس، بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على نبيه الكريم.

السيد رئيس مجلس الأمة المحترم،

معالي السيدة والسادة الوزراء،

زميلاتي، زملائي أعضاء المجلس،

أسرة الإعلام،

السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

سؤالي الشفوي أيضا موجه إلى معالي السيدة وزيرة التربية الوطنية وهذا نصه:

تشهد بعض المؤسسات التربوية في بلادنا عنفا كبيرا، حيث تحولت بعض المدارس إلى حلبة للصراع بين التلاميذ ومربيهم، وحسب جمعيات أولياء التلاميذ وبعض نقابات التربية، فهذا راجع إلى تعليمات الوزارة الوصية التي تنص على منع العقاب الجسدي وحتى اللفظي. معالي الوزيرة،

ماهي التدابير والإجراءات المتخذة تجاه هاته الظاهرة الغريبة على المدرسة الجزائرية والتي من خلالها نعيد فيها دور المدرسة ومكانة المربي كما كانت عليه من قبل؟ وهل من دور فعال تقوم به الأسرة تجاه أبنائها للقضاء على هذه الأفعال والتصرفات الغريبة؟

تقبلوا - معالي الوزيرة - فائق التقدير والاحترام، وشكرا.

السيد الرئيس: شكرا للسيد جمال قيقان؛ والكلمة للسيدة وزيرة التربية الوطنية.

السيدة وزيرة التربية الوطنية:

السيد رئيس المجلس،

السيدات والسادة أعضاء مجلس الأمة،

تحية مجددة وبعد؛

أشكر عضو مجلس الأمة السيد جمال قيقان على هذا السؤال، وللإجابة على سؤالكم أقول: إن حالات العنف المسجلة في بلادنا هي موجودة أيضا في دول أخرى، وما يمكن قوله بهذا الشأن هو أن الحالات التي تصلنا تقارير عنها محدودة على كل حال وتتدخل المصالح المعنية لمعالجتها في حينها وفقا للآليات التربوية والقانونية المعروفة، ومع ذلك فإننا نقول بأن أية حالة من هذا النوع هي حالات غير عادية

وغير مقبولة وتتطلب المعالجة مهما كانت قلتها. إن مسألة العنف هي مسألة تتطلب تدخل الجميع كل على مستواه.

فيما يخص وزارة التربية الوطنية، فقد قامت هذه الأخيرة بعدة تحقيقات ودراسات أجراها مختصون في التوجيه والإرشاد المدرسي وفي علم النفس بمساعدة باحثين جامعيين.

وفي سنة 2014 قامت بإرسال منشور إلى مديري التربية إطلاقا لاستشارة ميدانية بشأن ظاهرة العنف في الوسط المدرسي، لتقوم بعد ذلك بتنظيم يوم دراسي وطني حول الظاهرة بمشاركة مجموعة من الفاعلين من المؤسسات الدولية والهيئات الجامعية وغيرها، قصد استعراض حوصلة الدراسات والأبحاث التي أنجزت في هذا المجال، ثم الخروج برؤية شاملة تسمح بوضع استراتيجية لتدخل مختلف القطاعات؛ كل هذه المساعي مكنتنا من الوقوف على حقيقة الوضع، ومن ثم التفكير في بعض الإجراءات ذات الطابع التنظيمي التربوي، والبيداغوجي التي من شأنها الحد من هذه الظاهرة بالتعاون مع كافة الجهات المعنية.

1 - الإجراءات ذات الطابع التنظيمي:

- مراجعة النظام الداخلي للمؤسسات المدرسية.

- تفعيل دور مجالس التعليم ومجالس الأقسام ومجالس التربية والتسيير والتوجيه ومجالس التأديب للقيام بدورها في مجال مواجهة الظاهرة مع تحيين النصوص التنظيمية المتعلقة بها.

- تنشيط لجان الإصغاء على مستوى المؤسسات، وينبغي التذكير بأن الوزارة قد وضعت تحت تصرف المواطنين، بداية من 1 أفريل 2014 خطا أخضر 1075، حتى يتمكن كل واحد من إيصال انشغالاته.

- تحسين ظروف تدرس التلاميذ.

- تحسين نوعية الحياة داخل المؤسسة التربوية.

- إنشاء فضاءات للأنشطة الثقافية والأدبية والفنية كإعداد المجلة المدرسية وورشات للكتابة، نوادي علمية، تنظيم رحلات ترفيهية، تنظيم مسابقات ما بين المؤسسات يدور موضوعها حول الظاهرة، تفعيل دور مستشار الإرشاد المدرسي والمهني، وحدات الكشف والمتابعة في التكفل بالتلاميذ الذين يلاحظ عليهم القلق والاضطراب.

- التعاون والاتصال مع الأولياء ومختلف المتعاملين

التربويين.

2 - الإجراءات ذات الطابع التربوي والبيداغوجي:
- التربية على المواطنة والحس المدني من خلال البرنامج والمضامين التربوية المدنية والتربية الإسلامية والتربية الخلقية وحقوق الإنسان وحقوق الطفل، بحيث يكون الهدف هو تغيير السلوك وليس مجرد حفظ واسترجاع سلسلة من الدروس.

- مكافحة التسرب والرسوب المدرسي.

- الدعم المدرسي، الاستدراك والمعالجة البيداغوجية.

- تكوين موظفي القطاع في مجال تسيير النزاعات وكيفية الإصغاء إلى التلاميذ خاصة في فترة المراهقة.

- ترقية أداء مساعدي التربية والمشرفين التربويين ومستشاري التربية أو مستشاري التوجيه المدرسي بتكوينهم في مجال الوساطة المدرسية والتكفل النفسي للتلاميذ.

- تكوين التلاميذ في مجال الوساطة أو ما يسمى بالوساطة من قبل النظراء أو التلميذ الوسيط.

هذه بعض الحلول للحد من الظاهرة، ولكم أن تقدموا لنا اقتراحاتكم في هذا المجال.

وأختم تدخلتي بقولي إنني واثقة من تفهمكم بأن قضية العنف في الوسط المدرسي هي قضية اجتماعية بالأساس تتعدى حدود المدرسة والتي تحتاج إلى استقرار، لذلك فإن المسألة تحتاج إلى تظافر جهود الجميع من المؤسسات العمومية والمجتمع المدني، حتى نصل إلى استراتيجية حقيقية للتكفل بهذه الظاهرة وشكرا.

السيد الرئيس: شكرا للسيدة الوزيرة؛ الكلمة مجددا للسيد جمال قيقان للتعبير، تفضل.

السيد جمال قيقان: شكرا سيدي الرئيس.

نشكر معالي الوزيرة على ردها عن سؤالنا هذا، وكما يعلم الجميع أن المؤسسات التربوية بصفة عامة في بلادنا تشهد حراكا قويا، أملي أن تبنى المؤسسات التربوية على قواعد وأسس متينة، حتى نعيد المدرسة الجزائرية أو القطاع إلى السكة الصحيحة؛ بالنسبة - معالي الوزيرة - لظاهرة العنف داخل المؤسسات التربوية فهي ظاهرة تتفشى باستمرار والسبب - كوني مربيا لمدة تفوق 18 سنة - أرجعه المختصون إلى إعادة التلاميذ للسنة خاصة في

المرحلة الثانوية.

في الماضي، كان هناك ما يسمى بمجلس الأساتذة، يراعي فيه كل الملاحظات الخاصة بالتلميذ الذي يعيد السنة، فعلا التلميذ له الحق في إعادة السنة بسن قانوني، وخاصة في المرحلة الثانوية، لكن هنا لا بد ألا نهمل الجوانب الأخرى كسلوك التلميذ ومعدله المنخفض؛ لأن التلميذ أو مجموعة التلاميذ المعيدون للسنة يعكرون الجو على التلاميذ الذين لهم مستقبل ويريدون النجاح في مستقبلهم الدراسي، هنا أملي أن يكون تنسيق بين وزارة التربية الوطنية، وزارة التكوين المهني لكي نوجه التلاميذ الذين ليس لهم أمل في مواصلة الدراسة، حتى ولو كان سنهم قابلا للإعادة نوجههم إلى التكوين ويكونون أفرادا يخدمون مجتمعهم في المستقبل، وشكرا معالي الوزيرة.

السيد الرئيس: شكرا للسيد جمال قيقان؛ الكلمة للسيدة الوزيرة.

السيدة الوزيرة: شكرا على الاقتراح الثاني، أستطيع أن أقول لك إننا قمنا بلقاء مع وزير التعليم والتكوين المهني في وزارة التربية الوطنية ومهمتنا أننا نحضر التوجيه المدرسي، وعندك الحق لما نقول إن لكل تلميذ حلما واحدا فقط وهو أنه يلتحق بالجامعة، ولكن دون أن يعرف الكفاءات بصفة كلية، وفي هذا الميدان أردنا من السنة الأولى من التعليم المتوسط بدء عملية الإرشاد المدرسي، ونحاول أن نشخص كفاءاته من البداية كي نحضره لتقبل توجيه غير التعليم الثانوي، ولكن أستطيع أن أقول لك بأن هذا يدخل في إطار الحلم الاجتماعي في كل عائلة جزائرية التي تحلم بالجامعة، ولكن نستطيع إذا أخذنا بعين الاعتبار المجهودات التي لا بد أن نقوم بها داخل القطاع، لكن كذلك عند العائلات التي عندها طموح لمتابعة أطفالهم كي يلتحقوا بتوجيه مدرسي يكون غير متكافئ مع مؤهلاتهم وشكرا.

السيد الرئيس: شكرا للسيدة الوزيرة؛ ونبقى دائما في القطاع والكلمة للسيد محمد الطيب العسكري.

السيد محمد الطيب العسكري: شكرا سيدي الرئيس؛ بسم الله الرحمن الرحيم.

السيد الرئيس: شكرًا للسيد محمد الطيب العسكري؛
الكلمة للسيدة وزيرة التربية الوطنية.

السيدة وزيرة التربية الوطنية:

السيد رئيس المجلس،
السيدات والسادة أعضاء مجلس الأمة،
أشكر عضو مجلس الأمة، السيد محمد الطيب
العسكري، على هذا السؤال الذي سمح لنا بشرح
الإجراءات الجديدة التي تم اتخاذها في إطار إعادة تنظيم
الامتحانات الرسمية الوطنية، وهذا في انتظار ما سنقوم به
انطلاقاً من جانفي من تقييم لمستوى الثانوي في المجتمع؛
وسنقوم بتنظيم ملتقى وطني في جويلية حول نتائج التقييم
والاقتراحات حول هذا الطور وهو الطور الثانوي.

1 - فيما يخص التصور الجديد لتقييم العمل المدرسي
للتلاميذ المقبلين على امتحان شهادة البكالوريا.

لقد قررت وزارة التربية الوطنية اللجوء إلى بطاقة تقييم
العمل المستمر للتلميذ، حيث سيؤخذ بعين الاعتبار ابتداء
من السنة الدراسية الحالية مبدأ تثمين العمل المتواصل
والدائم للتلميذ من خلال المراقبة المستمرة للنتائج
المحتصل عليها طوال السنة، مع مراعاة انضباطه داخل
القسم واحترامه للمواقيت الدراسية.

تم عملية التثمين لعمل التلميذ من خلال بطاقة تقييم
العمل المستمر للتلميذ التي تساعد المترشحين الناجحين
في البكالوريا أي الحاصلين على معدل 20/10 فما فوق،
من تحسين نتائجهم بهدف تحسين شروط التحاقهم بالجامعة
وذلك بمنحهم فرصة أكبر لاختيار التخصص الذي يرغبون
بالدراسة فيه على مستوى الجامعة. إن هذا الإجراء سيساعد
المرشحين الذين لم يسعفهم الحظ في الحصول على معدل
جيد في البكالوريا شريطة أن يكونوا قد تحصلوا على نتائج
جيدة طيلة العام الدراسي.

ولهذا الإجراء الجديد هدف مزدوج: مساعدة ودعم
التلاميذ الذين عملوا وبذلوا مجهودات خلال كل السنة
الدراسية، وحث التلاميذ على مواصلة مشوارهم الدراسي
حتى نهاية السنة الدراسية وليس حتى شهر أفريل أو ماي
كما جرت عليه العادة خلال السنوات الأخيرة.

ثانياً: فيما يخص قضية العتبة، عتبة الدروس.
نشير بداية أن اللجوء إلى هذا الحل ظرفي واستثنائي كان

السيد الفاضل، رئيس مجلس الأمة،
السيدة الفاضلة،
معالي الوزراء، السادة الأفاضل،
زميلاتي، زملائي أعضاء مجلس الأمة،
أسرة الإعلام،
أيها الجمع الكريم طابت جلستكم والسلام عليكم.
سؤالي الشفوي موجه إلى معالي وزيرة التربية الوطنية،
ويتعلق الأمر بإمكانية إصلاح امتحان البكالوريا.

سيدتي الوزيرة،
قلتم في أحد تصريحاتكم بأنه تم تحديد عدة خيارات
لإصلاح امتحان البكالوريا، وقد تم حصر العديد من
المقترحات من قبل مختلف الجهات المعنية وخبراء من
وزارة التربية الوطنية.

سؤال جوهري:
أين وصل تفكيركم فيما يخص إصلاح امتحان
البكالوريا؟

- بالنسبة للمرشحين الراسين، وإذا كانت مسألة
الاستدراك واردة، هل خيرتم إنشاء دورة استدراكية، أو اللجوء
إلى معدل النتائج المحصل عليها خلال السنة الدراسية
والنتائج المحصل عليها في امتحان البكالوريا؟

2 - فيما يخص مسألة «العتبة» لمراجعة امتحان
البكالوريا، قد تم إدخال هذا الإجراء في السنوات
الأخيرة بسبب تعطيل السنة الدراسية بالإضرابات
المتكررة للمعلمين، وإن هذا الاستثناء لا يمكن بأي حال من
الأحوال أن يكون قاعدة، وأنه يجب إزالة الإجراء إطلاقاً.

3 - ألا تعتقدون، معالي الوزيرة، أن اقتراح موضوعين
للاختيار في المواد الأساسية غير منصف ولم يعد
صالحاً؟ ووضع هذا الإجراء أيضاً في أعقاب حالة معينة
في السنوات الأخيرة (بسبب تعطيل العام الدراسي من
خلال الإضرابات المتكررة لهيئة التدريس لزيادة وقت
للامتحان) وأصبح للأسف قاعدة؟ علماً أن التسجيل في
الفروع الجامعية يعتمد فقط على النتائج المحصل عليها في
امتحان البكالوريا، وعلى هذا الأساس يجب أن يتم تقييم
المرشحين بنفس المواضيع، وخاصة في المواد الأساسية.

تقبلوا مني، سيدتي معالي الوزيرة، فائق عبارات التقدير
والاحترام وشكراً.

وقد تم التخلي عنها فلماذا تخلينا عن هذا الإجراء الذي كان له ثقل ووزن أمام الأساتذة المحترمين؟ النقطة الأخيرة ولا أريد أن أطيل في إجابتي الإضافية، اختيار موضوعين فيه سلبيات أكثر منها إيجابيات، والتلاميذ النجباء قد يكونون مذبذبين في الاختيار بين هذا أو ذاك، وقد يكون التلميذ نجيبا واختار الموضوع الأول وربما أخفق في نقطة أو نقطتين وربما التلميذ ذو المستوى المتوسط الذي اختار الموضوع الثاني يفوز بنتيجة أعلى، تسمح له بالتوجه إلى فرع جامعي لم يسمح به للتلميذ النجيب وذلك لأنه فقط اختار ربما لأهمية الامتحان والوقت بهذا..

أنا أعرف مثلا، لأن التلميذ أقرب إلى من الناحية العائلية تلميذ، اختار موضوعا وذهب في هذا الموضوع إلى حد بعيد، ثم تراجع وأراد أن يأخذ الموضوع الأول وقد تذبذب بين الموضوع الأول والثاني وهؤلاء التلاميذ النجباء يقعون في تذبذب في الاختيار؛ إذن لماذا لا نحدد موضوعا واحدا فقط في المواد الأساسية، أما في بعض المواد فشيء جميل أن نعطي فرصتين ربما السؤال أو الأسئلة تختلف تماما، تلخيص وتحليل يمكننا الفصل بينهما.

لكن في المواضيع الأساسية، الرياضيات، الفيزياء، الكيمياء - هذه مواضيع أساسية - نحدد موضوعا واحدا فقط لكل التلاميذ، وذلك سيكون منصفًا وعادلا من ناحية الحصول على النتائج ومن ناحية التوجيه الجامعي وشكرا معالي الوزارة.

السيد الرئيس: شكرا للسيد محمد الطيب العسكري؛ والكلمة لك سيدتي.

السيدة الوزيرة: شكرا على هذه التعقيبات على كل حال، هذا يزيدنا لنطور السؤال ونبدأ بالثاني.

الموضوعان في البكالوريا ولو في المواد الأساسية، نحن لم نشأ إزعاج التلاميذ والتلاميذ يعتبرون الموضوعين كفرصة، لماذا؟ نحن في إطار انتظار تقييم السلك الثانوي الذي سيبدأ في جانفي، وفي انتظار نتائج هذا التقييم الذي يدخل ويأخذ بعين الاعتبار نتائج البكالوريا، نحن أخذنا بما سمينا الإجراءات الاستعجالية بما أن تحسين الامتحان أصبح مطلبا قويا.

قلنا نحفظ بالموضوعين، ولكننا ننوي إدخال شيء

لمواجهة الظروف الاستثنائية ولا يمكن للاستثناء أن يصبح قاعدة، فقررت الوزارة بإجماع كافة أفراد الأسرة التربوية وكافة الشركاء الاجتماعيين وقف العمل بهذا الإجراء، وتبقى اليقظة، يقظة كل أفراد الجماعة التربوية مطلوبة للحرص على ضرورة استدراك أي تأخر قد يحدث في تقديم الدروس لأي سبب كان.

ثالثا: أما بخصوص الموضوعين الاختياريين في البكالوريا، صحيح أنه إجراء تم اتخاذه في ظرف استثنائي كذلك ومن المفروض أن ينتهي العمل به، ولكن حتى لا نزيد من توتر المترشحين ولا نطالبهم بالتكيف مع تغييرات قد تربكهم سنبقى العمل بهذا الإجراء في الوقت الحاضر إلى أن نهيب أطفالنا تدريجيا ونحضرهم نفسيا للاكتفاء بموضوع واحد يتضمن بعدين، الأول: شبيه بما هو معمول به حاليا، والثاني مختلف لا يقوم على الحفظ؛ وأختم بالقول إننا نضع التلميذ في صلب اهتمامنا، فلن نتخذ أبدا قرارا يضر بمصلحته؛ أرجو أن تكون الإجابة أوفت بالغرض وشكرا.

السيد الرئيس: شكرا للسيدة الوزيرة؛ والكلمة للسيد محمد الطيب، الكلمة لك.

السيد محمد الطيب العسكري: شكرا سيدي الرئيس. أشكر معالي الوزارة على هذه المعلومات ولكن بودي أن أضيف بعض الأشياء أو بعض التساؤلات الجديدة حسب إجاباتكم.

كنت أظن أن البطاقة التقنية (La fiche de synthèse) كانت موجهة إلى فئة من المترشحين الراسبين وليس للتوجيه الجامعي، لأن التوجيه الجامعي يحدده منشور وزاري يحدد الشروط البيداغوجية والدوائر الجغرافية الخاصة به، إذن الشيء الذي كنت أطلبه هو فيما يخص وزارة التربية لفئة من التلاميذ الراسبين أي بمعدل يقارب العشرة (10) فهل هذا صحيح أم ربما أنا أخطأت في بعض المعلومات؟

ثاني شيء، أريد أن أضيفه، نريد أن نحفظ بهيبة امتحان البكالوريا، لأن امتحان البكالوريا هو هيبة وجسر العبور إلى الحياة الجامعية.

إذن، مستوى وهيبة امتحان البكالوريا لا بد أن نحفظ بها تمام الاحتفاظ؛ في السنوات الماضية حتى سنوات نهاية التسعينيات كانت لجان المداولات يرأسها أساتذة جامعيون

يمكن ألا تكون نتائج التلميذ جيدة في البطاقة الدراسية ولكن في البكالوريا يتحصل على نقطة جيدة، فهنا لئأخذها بعين الاعتبار، فنحن نأخذ بعين الاعتبار البطاقة لما تكون في مصلحة التلميذ، عندما تحسن له معدل البكالوريا.

أنا لا أأدخل في صلاحيات وزارة التعليم العالي والبحث العلمي ولكن على العكس نحن نسهل ونساهم لكي يكون اختيار التلميذ أحسن ويكون مرتاحا في التوجيه للجامعة ونقل من العدد 10، 10.1، 10.2 وشكرا على كل حال.

السيد الرئيس: شكرا للسيدة الوزيرة؛ ومنتقل الآن إلى قطاع الأشغال العمومية والكلمة للسيد الأمين شريط.

السيد الأمين شريط: شكرا سيدي الرئيس؛ بعد أعوذ بالله من الشيطان الرجيم بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على رسوله الكريم؛ السيد رئيس مجلس الأمة الموقر، السيدة والسادة الوزراء الأفاضل، زميلاتي، زملائي المحترمون، أسرة الإعلام، السادة الحضور، السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

السيد معالي وزير الأشغال العمومية، يشرفني أن أتقدم أمام سيادتكم بالسؤال الشفوي المتعلق بموضوع المسؤولية في عقود الأشغال العمومية والتأخير:

لقد أعلن كما هو معلوم مع بداية شهر أكتوبر أن مجموعة كوجال (COJAAL) اليابانية تعتزم المطالبة بمبلغ 910 مليون دولار إضافي في حالة فسخ العقد الذي أبرم معها سنة 2006، لإنجاز الشطر الشرقي من الطريق السيارة وذلك في مدة 40 شهرا، ويبدو أنها لجأت أو تعتزم اللجوء إلى التحكيم الدولي بهذا الخصوص، في حين أن العقد المبرم معها ينص على أن المنازعات المتعلقة به تخضع إلى التحكيم الوطني الجزائري، مثلما جاء في تصريح لسيادتكم في (06/10/2014).

حيث إذا كان هذا العقد، وغيره من عقود الأشغال الكبرى، تتضمن ضمانات تتعلق بحسن الإنجاز واحترام

جديد، لماذا؟ عندنا موضوع طبيعي كما يحصل الآن بحيث يكون مهياً لهذا النوع من المواضيع، ولكن الموضوع الثاني يعتمد على التركيب وعلى التحليل وعلى الشيء الذي نقوم به الآن في إطار التحوير البيداغوجي.

ثانياً، الشيء الأحسن - حسب تعقيبكم - هو أننا نعهد للتلاميذ للاختيار، كيف نقوم بالاختيار؟ لما يكون لدينا وقت محدد وهذه تعتبر تربية، فلا نستطيع وضع التلاميذ في حالة ضغط، وكان علينا في هذه السنة أن نعهد للتلميذ لتكون عنده كل الإمكانيات أو كل المعايير ليقوم باختياره عندما تكون لديه تشكيلة من الاقتراحات.

حقيقة، هيئة المحلفين كانوا متأسين من طرف الجامعة، وأظن أنه كان شيئاً إيجابياً، بما أن البكالوريا يعتبر شهادة أولى للجامعة، ولا أستطيع التعقيب على هذا التغيير لأنني لأعرف لماذا غير القطاع هذه الطريقة، وعلى كل حال سنعكف على فهم هذا التغيير.

وفيما يخص البكالوريا، بطاقة التقييم للعمل المستمر لا يدخل في إطار نظام الإنقاذ، لا يوجد إنقاذ في إطار البكالوريا فهذه البطاقة ستسهل علينا، نحن لا ندخل في عملية التوجيه التي هي تحت مسؤولية وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، ولكن هذه الوزارة مشكلتها الأساسية هي أن هناك عددا كبيرا جدا من حاملي شهادة البكالوريا بمعدل منخفض ما بين 10 و10.5 ما يسمى بالحشد اللامتجانس والتي تم توزيعها وتوجيهها داخل القطاع، صعب جدا.

فقلنا داخل القطاع، كيف نخرج البكالوريا عن فكرة أنه مجرد حظ؛ البكالوريا ليس حظاً، بل إنه يعود إلى عمل مستمر والمجهودات التي يقوم بها التلميذ بمساندة عائلته لينجح، لا بد من التمهيد للنجاح في العمل «ومن جد وجد»، هذه هي الفلسفة.

ونأخذ بعين الاعتبار العمل المستمر لنشجع على هذه الجهودات ونشجع على التخلي عن قول: ما الذي سأحصل عليه من القسم؟ سأعمل ولكن يخرج في شهر مارس ليتابع دروسا خاصة ويتخلى عن الدروس داخل المدرسة ويظن أنه من الأفضل متابعة الدروس الخاصة، ولا توجد دراسات تبين أن هناك ربطا وعلاقة بين الدروس الخاصة ونسبة الارتفاع في النجاح في البكالوريا؛ وهكذا أقول بأن هذه البطاقة ستسهل فقط وستؤخذ بعين الاعتبار عندما تكون في فائدة التلميذ، وأعطي مثالا:

الوقت الحالي، وهذا لا يعني التخلي عن النفق، فالنفق يطرح مشكلا عويصا ليس في إنجازها ولكن مع الشركة التي أخذت الجانب القضائي. ولو أنه كما جاء في سؤالك، قانونيا في العقد الذي عندنا مع الشركة أو الشركات الأجنبية القضاء قضاء الجزائر، ولكن من حقهم أن يدافعوا عن حقوقهم في جهات أخرى ومن حقنا نحن أن ندافع عن أموالنا. في الوقت الحالي مع هذه الشركات الأجنبية التي ذكرت أسماءها وأنا لا أسميها، فالأموال فيما يخص ثلاثة عقود التي أبرمت معها ووصلنا معها إلى 65% في المصاريف التي أخذتها، بقي من الإنجاز أقل من 9%، ولكن فيها مشاكل، فهم يطالبون بالتسديد ونحن نقول لا نسدد للغائبين!

ولو كانوا يباشرون العمل لتكلمنا معهم ومضينا معهم في التمويل ولكنهم تخلوا عن المشروع، ولهذا اتخذنا قرار اجتناب النفق وهذا له مصاريف جديدة وهي 05 ملايين دينار.

وهم أيضا قد اتصلوا بشركات أخرى وهي شركات أجنبية وعندنا كل الصفقات التي حضروها للعمل معهم وهم يعملون العمل المتبقي في الطريق الذي يؤدي إلى الحدود، ونحن أنجزنا كل المسائل التقنية ولكن كان هناك نقاش مع الحكومة اليابانية ومع السفير الياباني.

السفير تغير وجاء سفير جديد، التقى مع الرئيس والتقيت معه يوم الخميس الماضي، طلب منه مهلة حتى ينظر في هذا الأمر، ونحن ننتظر أن تمر هذه المهلة ونرى ماستنخذه من قرار، ولكن أخذنا بعين الاعتبار كل الوسائل.

فيما يخص الأموال، الحمد لله، أموالنا عندنا ونحن قادرون على إتمام مشروعنا.

فيما يخص راحة المواطن وعابري هذا الطريق، سيجدون راحتهم في الصيف - إن شاء الله - وأنت زرت معنا المشروع واطلعت عليه ورأيت وتيرة الإنجاز، وطلبنا منهم المزيد من الدعم وهي مدعمة منذ ذلك اليوم الذي زرنا فيه المشروع وسيكون في الموعد بإذن الله في شهر مارس 2015 وشكرا.

السيد الرئيس: شكرا للسيد الوزير؛ السيد الأمين شريط هل عندك تعقيب على الجواب؟ الكلمة لك.

أجال الإنجاز وبالتالي تفتح الحق لصاحب المشروع في الحصول على التعويضات عند الإخلال بشروط العقد، فإن السؤال الذي يطرح هو لماذا لم تبادر الجزائر باللجوء إلى التحكيم من أجل الحصول على التعويضات لجبر الأضرار المترتبة عن سوء الإنجاز وعدم احترام الأجال؟ وهذا ليس فقط بخصوص العقد مع كوجال، ولكن بصفة عامة كل الشركات التي تبين سوء إنجازها للطريق السيار من الغرب إلى الشرق، أم هل العقود المتعلقة بالطريق السيار لا تتضمن الضمانات القانونية الكافية لحماية مصالح الجزائر؟ شكرا للسيد معالي وزير الأشغال العمومية المحترم.

السيد الرئيس: شكرا للسيد الأمين شريط؛ الكلمة الآن للسيد وزير الأشغال العمومية، فليفضل مشكورا.

السيد وزير الأشغال العمومية: شكرا، بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين.

سيدي الفاضل، رئيس مجلس الأمة، السيدات والسادة أعضاء المجلس الموقر، السيدة والسادة الوزراء،

السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

أولا، أشكر الأخ السيد شريط على الاهتمام بالقطاع وأيضا بمشروع الطريق السيار شرق - غرب فيما يخص الشطر الذي يمس ولاية قسنطينة وأيضا عنابة والطارف.

فيما يخص السؤال، كلكم على علم أن الطريق السيار شرق-غرب انتهى وبقي شيء لا يتجاوز 9% فيما يخص الشطر الشرقي، لهذا كانت هناك مشاكل شهر ماي، عندما توليت وزارة القطاع كان أول ما قمنا به هو محاولة إيجاد حل لولاية قسنطينة عند النفق الذي انهار، واتخذنا القرار بعد 15 يوما من الدراسة وأيضا انطلقنا في دراسة اجتناب النفق، هذا الحل الأول، وهو الحل الذي يجعلنا رابحين وأيضا المواطن في راحة من استعمال الطريق، وأظن أنك ياسيد شريط زرت معنا قسنطينة هذا الأسبوع ورأينا تقدم الأشغال وأيضا ما قمنا به في الميدان.

أنا أثق في الشركات التي وظفناها كي ننهى هذا المشكل في ولاية قسنطينة قبل الصيف وليس فقط في قسنطينة، فكل عابري هذا الطريق سوف يستفيدون من هذا الطريق الاجتيابي، الذي سيكون دائما وأيضا لحل المشكل في

إطار الأشغال العمومية وأحيل الكلمة للسيد عبد القادر قاسي.

السيد عبد القادر قاسي: بعد بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين، سيدنا محمد وعلى آله وصحبه ومن والاه إلى يوم الدين أما بعد؛

السيد الرئيس المحترم،

زميلاتي زملائي المحترمون،

السيدان الوزيران الموقران،

الحضور الكريم،

أسرة الإعلام،

السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته،

أزول فلاون.

معالي الوزير،

في المدة الأخيرة وليس بعيدا عن يوم الإثنين، قمتم بزيارة لولاية البويرة وعايينتم بأمر أعينكم موضوع السؤال الذي سأطرحه أمامكم ويكون فحواه كالتالي:

خمسة عشر شهرا انقضت تمثل مدة الاتفاق لتهيئة «Réhabilitation» الشطر من الطريق السيارة من الأخرية إلى البويرة (في ولاية البويرة) طوله «32 كلم X 2» ما يقارب 64 كلم، عقد أبرم بين إدارة الأشغال العمومية ومقاوله خاصة مؤهلة ومتخصصة لذلك، إلا أنه وللأسف الشديد يوم تحرير هذا السؤال انتهت مدة الاتفاقية، ولم يتم التأهيل إلا شطر بطول 2.5 كم في اتجاه واحد.

وأیضا خلال هذه المدة انجرت عنها حوادث أليمة راح ضحيتها العشرات من القتلى وأكثر من مائة من المجروحين، ناهيك عن الخسائر المادية التي تعد بالملايير للحظيرة الوطنية، مما استوجب طرح السؤال التالي:

(1) ماهي التدابير القانونية والتنظيمية التي تنوي دائرتكم الوزارية اتخاذها ضد المقاول المتهاونة (Défaillante)؟

(2) ماهي الإجراءات التي ستتخذ لاحقا للحفاظ على الأرواح نتيجة الحوادث في الشطر المتبقي؟

(3) ماكلفت المتبقي والمقدر بحوالي 60 كلم من المال والوقت؟

ذلكم - معالي الوزير، سيدي الرئيس - فحوى سؤالتي، ولكم مني جزيل الشكر.

السيد الأمين شريط: نعم، شكرا سيدي الرئيس. أشكر السيد معالي وزير الأشغال العمومية على هذه التوضيحات؛ والحقيقة فإن المبادرة بإنشاء طريق اجتنابي للمشاكل الموجود بقسنطينة كانت فكرة جيدة، وكان الترحيب بها واسعا، وإذن نثمن هذه الأعمال الجارية والأشغال القائمة بشكل جيد؛ في الحقيقة فإن سؤالتي سيدي الوزير كان ذا طبيعة قانونية، لماذا لا نطالب نحن بالتعويضات عن الأضرار التي تصيبنا؟

هذه هي الفكرة الأساسية ونحن رأينا في الطريق السيارة حتى المنجز منها، سواء في الشرق أو في الغرب، رأينا أجزاء من الطريق السيارة أصيبت وهي محل إعادة إذن، هناك مشكل وهو مشكل سوء الإنجاز.

فالمفروض أن القانون أو العقد يضمن حسن الإنجاز وإذا كان هناك سوء إنجاز المفروض أن يكون هناك تعويض، ويكون الحق للشركات والمؤسسات أو المصالح الجزائرية أن تلجأ إلى العدالة أو التحكيم للمطالبة بالتعويض عن هذا التأخير.

لو تفضلتم - سيادة الوزير - بتوضيحات حول هذه النقطة، الجوانب القانونية للعقد، الضمانات القانونية، وشكرا للسيد الوزير.

السيد الرئيس: شكرا للسيد الأمين شريط؛ والكلمة للسيد الوزير.

السيد الوزير: شكرا؛ حقيقة أن كل الوسائل القانونية موجودة في العقود التي نغضيها ولكن لم أرد الدخول في التفاصيل، وقد قلت لك بأنهم شركة ونحن دولة، وعندما نتصرف، نتصرف مع الدولة واسمح لي أن أقول لك العبارة الشعبية التي تقول: «حين تريد أن تضرب الكلب، شوف مولاه». طلب منا الأجانب والشركة ولاسيما الدولة اليابانية أن نتحاور بين دولة ودولة، كانت المحاوره بين صاحب المشروع والشركة والآن دولة تتكلم مع دولة، ولكن كل الاحتياطات القانونية موجودة في الصفقات ولكن الشركات التي تعرفونها كلها وتطمع والطمع لا يؤدي إلى نتيجة، والذي يحسب لروحو يشيطلو» وشكرا.

السيد الرئيس: شكرا للسيد الوزير؛ ونبقى دائما في

يوم الإثنين مع مكاتب الدراسات كلها وجدنا الحلول التي تمت الموافقة عليها وهي الآن في الميدان وسوف تنطلق الأشغال.

فيما يخص هذه الأوتاد، علينا أن نجد أكثر من 6 آلات ستدخل في الميدان، لهذا أقول لا يوجد 60 كلم ولكن 33 كلم.

الشرط الأول فيه فعلا 2.7 كلم التي انتهت بها الأشغال والحمد لله، والشرط الآخر سيسلم وقد انطلقنا في شرط آخر. عندنا 16 كلم التي تتطلب تقنيات سنستعملها، هذا من جهة.

ليس لدينا شركات خاصة تطرح إشكالا، الشركة التي كانت تطرح مشكلا هي شركة (ALTRO) لسكيدة، كان عندهم مشكل إضراب، ليس فقط في هذا المشروع، بل في كل المشاريع التي كانت متوقفة.

ولكن كان عندنا اختيار وحوار مع سيدي السعيد، فقمنا بالإجراءات الكافية لإنقاذ هذه الشركة وكذلك عمالها وأزلنا ما كانوا يعانون منه.

في الوقت الحالي الشركة انطلقت في كل مشاريعها، ولا سيما في إنجاز 33 كلم.

لهذا أقول، كانت مشاكل ولكننا نعمل والسيارات ذاهبة وقادمة.

أنظر مثلا إلى منطقة بوشاوي، وكم استغرقت الأشغال بها؟ لا يوجد مشكل أرضية ولكن كي تعمل ثم توقف الأشغال ولا تعمل من الساعة الفلانية إلى الساعة الفلانية كل هذا فيه مشاكل.

كي تحضر السلع المتعلقة بالمشروع، لا بد أن يجري ليلا ونحن نقول لهم لا تعطلوا السيارات التي تمشي نهارا، يجب أن تعمل هكذا ولكننا أخذنا كل الاحتياطات كي تنتهي الأشغال في وقتها وتنتهي بجدية، وهناك الطريق المؤدي لتيزي وزو الذي هو الطريق السيارة، الفرع الذي يؤدي إلى تيزي وزو سيصل إلى هناك، وهناك إجراءات أخرى اتخذناها ومنحناها للشركة التي تنجز طريق تيزي وزو وستربط بالمشروع في نفس المكان، وهناك دراسات أخرى تقوم بها الشركات التي تنجز الطريق السيارة المؤدي إلى تيزي وزو، وشكرا.

السيد الرئيس: شكرا للسيد عبد القادر قاسي؛ والكلمة للسيد وزير الأشغال العمومية.

السيد وزير الأشغال العمومية: مرة أخرى شكرا، والشكر للأخ عبد القادر قاسي على الاهتمام وعلى الأسئلة المطروحة فيما يخص طريق الأخضرية.

أولا، للتذكير عندنا 280 كلم أنجزت من طرف شركات وطنية وهذا راجع إلى سنة 1990، حقيقة هذا الشرط بطول 33 كيلومترا لم يوكل لشركة واحدة، بل هناك 3 شركات. الشركة الأولى التي ترأس المجموعة (NPS و ETRHB، ALTRO).

المشكل ليس مشكل شركات فقط ولكن المشكل كان مع شركة واحدة وهي شركة (ALTRO) وانتهينا من المشكل ورجعت الشركة للميدان بقوة.

وبعدما كان مشكل دراسات ولم يكن المشكل في الأشغال: ماهي الحلول التي تأتي بها كي ننهي المشكل نهائيا؟

كانت دراسات وأنا أقول بأن المشروع انطلق سنة 1990، وكلنا يعرف كيف كانت الأمور في هذه المدة وفي هذه الناحية ولا تنسى التاريخ كذلك، الشركات تعمل بخوف، كيف تم القيام بالدراسات؟ الله أعلم.

تم القيام بها أم لا، ولا سيما الجيولوجية والأرضية التي هي من أصعب ما يكون.

لهذا، لما رأيت الملف كان لا بد أن تكون دراسة الأرضية دقيقة ودقيقة جدا وليس لأول مرة انتقلت إلى البويرة بل ثلاث مرات، مرتان خصصتهما لهذا الشرط فقط، كانت هناك قرارات والقرارات التي اتخذت خلال تنقلي الأخير هي إنجاز أكثر من 480 وتدا يتجاوز عمقها 20 مترا، الأرضية صعبة جدا ولا بد من إنجازها ونجزها دون غلق الطريق، ولا يوجد حل آخر، لا يوجد طريق نجتنب به لإبعاد السيارات عن الطريق ولكن كان بودنا أن نضع مخطط إنجاز لا يؤثر على المواطن.

حقيقة هناك إشارات غائية، الأمور مهمة لمدة 15 شهرا ولا أحد يعلم.

أنا أوافقك ولكن يجب أن نجد الحلول، والحلول - والحمد لله - أننا قد وفرنا كل ما يلزم فيما يخص التقنيات الكافية بعد الدراسات الجيولوجية التي تم القيام بها؛ وبعدما اطلعنا

تساؤلات كثيرة، وشكرا سيدي الوزير.

السيد الرئيس: شكرا للسيد عبد القادر قاسي؛ التفاصيل ممكن أن تعطيهما للسيد الوزير مباشرة لاحقا. الكلمة الآن للسيد الوزير إن كان يريد الرد على التعقيب.

السيد الوزير: شكرا؛ فقط أريد أن أقول للسيد عبد القادر بأن هناك 26 كلم ولكن شركة أخرى انطلقت في الميدان ومدة الإنجاز ستحترم من طرف الشركة الجديدة الموجودة في الميدان وهي شركة صينية. وفيما يخص الشريك الآخر الذي هو مجموعة الشركات وهي 3 وقد أعطيتك الأسماء، انطلقت ووجدوا أنفسهم أمام واقع الدراسات التي لم تكن كاملة والحلول التي كانت مقترحة كانت على وشك أن ترجعنا إلى نقطة الانطلاق، ولكن والحمد لله تراجعنا واخترنا دراسات أخرى وعمقنا الدراسات وسننطلق بالدراسة الجديدة هذه وإن شاء الله سنكون في الموعد وشكرا.

السيد الرئيس: شكرا للسيد الوزير، وشكرا للسيدة والسادة أعضاء مجلس الأمة. بسماعنا للأسئلة الشفوية والردود عليها نكون قد استنفدنا جدول أعمال جلسة اليوم، فشكرا للجميع والجلسة مرفوعة.

رفعت الجلسة في الدقيقة العاشرة بعد منتصف النهار

السيد الرئيس: شكرا للسيد الوزير؛ أسأل السيد عبد القادر قاسي هل يريد أخذ الكلمة؟ تفضل.

السيد عبد القادر قاسي: شكرا للسيد الرئيس المحترم. حقيقة، سيدي الرئيس، نشكر معالي الوزير على الزيارات المتكررة التي يقوم بها لولاية البويرة، وهذا دليل على أنه يهتم اهتماما كبيرا بالقطاع ودليل أيضا أن ظروف القطاع ربي يستر.

على هذا الأساس أقول، لم أرد أن أدخل في التفاصيل وأن الشركات المكلفة بالإنجاز هي شركتان.

شركة مكلفة بالأوتاد على مستوى وادي الرخام لم أرغب في الحديث عنها لأننا قلنا يوم كنا مسؤولين على مستوى الولايات بأن المنطقة أرضيتها متحركة، وغير ممكن إنجاز الطريق، واليوم حدث ما حدث وهم مع الأوتاد، لم أتحدث عن هذا بالملق لأن سنة 1974 كانت ولاية البويرة تابعة لولاية تيزي وزو وحدث هناك انزلاق أرضي وانجرفت دشرة بكاملها، ولكن حوّلت، لهذا قبل كل شيء لا بد من دراسات ناضجة وأكدنا على ذلك؛ وعلى هذا الأساس أكدت يوم تنصبي في المجلس الموقر وسألت معالي الوزير السابق عن تكملة المشروع الذي يقدر تارة بـ 18 كلم وتارة يقولون 33 كلم، وقال لي بأن الدراسة جاهزة وفي غضون الثلاثة شهور القادمة نشرع في الإنجاز كان ذلك في 2011 ونحن قريبا في 2015 ولم يتغير شيء.

قلنا 62 كلم، معالي الوزير قال 33 كلم، إذا كان موضوع الصفقة 33 كلم فلا يزال شطر آخر قبل الوصول إلى منطلق المشروع 6 كلم، ذهابا وإيابا في الاتجاهين غير معنية بالمشروع؛ إذن، السؤال يبقى مطروحا؛ المقاولات، أنا لا أعرف المقاول ولست مجبرا على معرفة المقاول ولكننا سنمنح الفرصة لجميع الشركات أن تتعدى الأجال والمطالبة بالتعويضات وهكذا سنأخذ بعين الاعتبار مبدأ التساوي أمام القانون. هذه الشركة إذا تعاملنا معها عن طريق الاتفاق المتبادل فهذا شيء جميل، فلتأت وتنجز في الأجال وفي الكيفية الأشغال التي كلفت بها.

وإلا عن طريق إشعار بالاستئناف فهي كذلك مقيدة باقتراحات، وعلى هذا الأساس أقول لمعالي الوزير شكرا مرة أخرى ولكن هذا يستدعي اهتماما أكبر بهذا الشطر ولو كنا خارج هذا المقام لأعطيتك تفاصيل تستدعي

ثمن النسخة الواحدة
12 دج

الإدارة والتحرير
مجلس الأمة، 07 شارع زيغود يوسف
الجزائر 16000
الهاتف: (021) 73.59.00
الفاكس: (021) 74.60.34
رقم الحساب البريدي الجاري: 3220.16

طبعت بمجلس الأمة يوم الأحد 14 ربيع الأول 1436
الموافق 4 جانفي 2015

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