



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

مجلس الأمة

الجريدة الرسمية للمدافلات

الفترة التشريعية الأولى - السنة الرابعة - الدورة الربيعية 2001م - العدد: 11

الجلستان العلنيتان العامتان

المنعقدتان يومي الأحد 24 والإثنين 25 ربيع الثاني 1422هـ
الموافق 15 و 16 جويلية 2001م

طبعت بمجلس الأمة يوم الأربعاء 26 جمادى الأولى 1422هـ

الموافق 15 أوت 2001م

فهرس

1- محضر الجلسة العلنية الرابعة عشرة: ص 03

■ عرض ومناقشة نص القانون المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه.

■ رد السيد ممثل الحكومة.

2- محضر الجلسة العلنية الخامسة عشرة: ص 20

■ توجيه أسئلة شفوية.

محضر الجلسة العلنية الرابعة عشرة
المنعقدة يوم الأحد 24 ربيع الثاني 1422هـ
الموافق 15 جويلية 2001م

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

سيدي رئيس الجلسة، أيها الإخوة أتشرف بتقديم مشروع القانون المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه. إن نشاط النقل البري منظم حاليا بموجب أحكام القانون رقم 88-17 المؤرخ في 10 ماي 1988 والذي تم اتخاذه في إطار الإصلاحات التي قامت بها السلطات العمومية. إن هذا النص الذي أدخل انفتاحا محتشما على النقل عبر الطرقات لم يتعرض إلى مجمل الميكانزمات لتأطير هذا الانفتاح وهكذا فإن مراجعة الإطار القانوني لهذا النشاط الهام ترمي إلى تحقيق ثلاثة أهداف وهي:

- 1 - إتمام الإصلاحات الجارية.
 - 2 - التكفل بالثغرات والنقائص المسجلة على مستوى التطبيق للتشريع الساري المفعول.
 - 3 - إعادة تأهيل هذا القطاع الفرعي من النشاط بتزويده بآليات تسمح له بمواجهة المحيط الجديد المتميز بالمنافسة بصفة عامة، مع آفاق انخراط الجزائر في المنظمة العالمية للتجارة وإبرامها لاتفاق شراكة مع الاتحاد الأوروبي بصفة خاصة.
- ربما لن أثقل تدخلني بوصف الوضعية الحالية لكن أدخل مباشرة في المحاور الكبرى للجهاز التشريعي الجديد. ولتدارك هذه الثغرات والنقائص الملاحظة ينص الجهاز التشريعي المقترح على مبادئ تنظيم جديدة تهدف إلى إعادة الاعتبار للمرفق العام والتأطير الأحسن للنشاط وكذا انفتاحه الكلي على المنافسة وتتمثل هذه المبادئ خاصة في:
- إدخال شروط جديدة لممارسة هذه المهنة بالأخذ بعين الاعتبار المؤهلات المهنية والوسائل المادية المجندة وظروف الاستغلال والعمل والأمن ونوعية الخدمات كما تنص عليه «المادة 17» من

الرئاسة: السيد الطاهر كليل، نائب رئيس مجلس الأمة.

تمثيل الحكومة: - السيد سليم سعدي، وزير النقل.
- السيد عبد الوهاب دربال، الوزير المكلف بالعلاقات مع البرلمان.

إفتتحت الجلسة على الساعة الثالثة والدقيقة السابعة عشرة مساء.

السيد رئيس الجلسة: بسم الله الرحمن الرحيم،
الجلسة مفتوحة.

لقد كلفني السيد رئيس المجلس برئاسة هذه الجلسة نظرا لغيابه بسبب وفاة صهره، وباسمكم جميعا أتقدم بالتعازي الخالصة إلى السيد رئيس المجلس وإلى عائلة الفقيد راجيا من المولى عز وجل أن يتغمد الفقيد برحمته الواسعة.

نيابة عن رئيس المجلس وباسمكم جميعا، أرحب بالسادة ممثلي الحكومة والوفد المرافق لهما، كما أرحب بممثلي الصحافة الوطنية.

يقتضي جدول أعمالنا عرض ومناقشة نص القانون المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه.

وفي البداية أعلم السيدات والسادة الأعضاء أن المجموعة البرلمانية للثلث الرئاسي قد انتخبت في 26 جوان الماضي السيد بوجمعة صويلح نائبا لرئيس مجلس الأمة خلفا للسيد دحو ولد قابلية الذي استدعي لمهمة تنفيذية، هنيئا للسيد بوجمعة صويلح كما أتمنى له التوفيق في مهمته.

نشرع الآن في دراسة النص المعروض علينا وأحيل الكلمة إلى السيد ممثل الحكومة، وزير النقل، فليفضل مشكورا.

الخاص عن طريق الامتياز فقد نصت عليه المادتان 51 و 52 من المشروع، وتقع هذه المهمة حالياً على عاتق الجماعات المحلية دون سواها في إطار القانون الساري المفعول.

لقد تم إلغاء المادة 13 من القانون الساري المفعول الذي يستند إلى سياسة وطنية للأسعار وتعويضها بالمادة 12 من مشروع القانون. إن أحكام هذه المادة مطابقة لتلك التي تضمنها الأمر المتعلق بالمنافسة والذي يكرس مبدأ تحرير الأسعار باستثناء النقل الذي يعتبر استراتيجياً أو خصوصياً.

بالنسبة لتدعيم وتجديد مهام وطرق المراقبة فقد نصت على ذلك المواد 58، 59، 60 و 61 من المشروع.

أما عن رفع الاحتكار عن نشاط النقل بالسكك الحديدية، فإن المواد 7، 8، 9 و 10 من القانون رقم 88-17 التي تكرر مبدأ الأفضلية للنقل بالسكك الحديدية على النقل عبر الطرقات والتي توكل احتكار استغلاله إلى مؤسسة وطنية عمومية قد تم إلغاؤها للسماح للمتعاملين الآخرين في النقل بالسكك الحديدية سواء من القطاع العام أو الخاص بممارسة هذا النشاط تحت نظام الامتياز كما نصت عليه المادة 21 من المشروع. ومن جهة أخرى فإن مفهوم الأفضلية قد تم إغفاله على حساب المنافسة بين مختلف أنماط النقل.

أما عن فتح نشاط النقل بالسكك الحديدية، تحدد المادة 22 من مشروع القانون مفهوم استغلال النقل بالسكك الحديدية الذي يتضمن تسيير المنشآت القاعدية للسكك الحديدية والاستغلال التقني والتجاري لخدمات نقل المسافرين والبضائع بالسكك الحديدية. ويمكن أن يكون هذان النشاطان موضوع امتياز بصفة منفصلة أو مجتمعة كما نصت المادة 23 من المشروع.

أما المادة 19 من المشروع فهي تعرف الشبكة الوطنية للسكك الحديدية كما تبين المادة 20 من المشروع العناصر المكونة لها. وتضع الدولة تصور الشبكة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية وكذا شبكة

المشروع، وهذا ما يفرض التكوين المسبق لمتعاملي النقل وشكل تنظيمهم، مؤسسات النقل، شركة سيارات الأجرة، تكوين ورسكلة طواقم القيادة، تحديد عدد أنواع العربات المستخدمة وكذا الجودة التقنية للوسائل المستعملة.

- إدراج وجوب تأدية خدمات النقل وفق عقد النقل حتى يتسنى حماية حقوق المستعملين وتفاذي التهرب الجبائي ومكافحة النقل غير الشرعي كما نصت عليه المادة 15 من المشروع. ويتعلق الأمر خاصة بتسليم تذاكر سفر قانونية للمسافرين وإنجاز خدمات نقل البضائع بموجب ورقة السير.

أما عن تعويض تبعية الخدمة العامة كما نصت عليه المادة 18 من المشروع فيتعلق الأمر بتعويض الناقلين في حالة ما إذا فرضت عليهم الدولة أو الجماعات المحلية القيام بالخدمة العامة خاصة عندما يتعلق الأمر بالنقل المدرسي ذي التسعيرة المقننة أو المخفضة بتسخير النقل ذي الطابع الاجتماعي.

أما تنظيم خدمات النقل الحضري في شبكات متكاملة على المستوى التنظيمي وتجميع كل المتعاملين والتسعيرة وتسليم تذكرة نقل واحدة صالحة على طول المسلك. وتكون مستغلة تحت نظام الامتياز وفق ما نصت عليه المادة 31 من المشروع.

أما عن تعبئة الموارد المالية المناسبة فقد نصت عليها المواد 10، 11، 12 من المشروع.

إن المداخل المحصلة بتطبيق التسعيرة المقننة لا تغطي في أي حال من الأحوال الأعباء الحقيقية لتسيير النقل الحضري ولهذا فعلاوة عن المسافرين فإن الدولة والجماعات المحلية وكل المستفيدين من الشبكة المدمجة للنقل الحضري التجار، المستخدمون، الإدارات فهم مطالبون بالمساهمة في أعباء تسيير هذا النمط من النقل وقد نصت المادة 11 من المشروع على ذلك.

أما عن فتح نشاطات إنجاز واستغلال منشآت استقبال ومعاملة المسافرين والبضائع للقطاع

السيد رئيس الجلسة: أشكر السيد الوزير ممثل الحكومة على عرضه القيم وأحيل الكلمة الآن إلى مقرر اللجنة المختصة لتقديم التقرير التمهيدي الذي أعدته اللجنة حول نص هذا القانون، فليفضل.

السيد مقرر اللجنة المختصة: شكرا سيدي رئيس الجلسة.

بسم الله الرحمن الرحيم، السيد نائب رئيس مجلس الأمة المحترم ورئيس الجلسة، معالي وزير النقل، معالي الوزير المكلف بالعلاقات مع البرلمان والوفد المرافق لهما، السيدات والسادة أعضاء مجلس الأمة، السادة الحضور، السادة رجال الإعلام، السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

تتشرف لجنة التجهيز والتنمية المحلية لمجلس الأمة، أن تعرض على مسامعكم تقريرها التمهيدي عن نص القانون المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه.

بناء على قرار الإحالة من طرف السيد رئيس مجلس الأمة لنص القانون المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه.

بمقتضى أحكام الدستور لا سيما المواد 17، 120 و126 منه.

وطبقا لأحكام المواد 15، 27 و39 من القانون العضوي المتضمن تنظيم المجلس الشعبي الوطني ومجلس الأمة وعملهما وكذا العلاقات الوظيفية بينهما وبين الحكومة.

وطبقا لأحكام المواد 16، 23، 32، 33، 34، 35، 37، 38، 41، 42، 43، 44 و45 من النظام الداخلي لمجلس الأمة.

شرعت لجنة التجهيز والتنمية المحلية لمجلس الأمة في دراسة ومناقشة وتحليل نص القانون المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه المحال عليها، برئاسة السيد محمد كمال يحيى رئيس اللجنة، وبحضور السادة أعضاء اللجنة الآتية أسماؤهم:

– باهي كورتل.

– بشير طويل.

– امحمد بوشورور، المدعو مروان.

الطرق طبقا لأحكام المادتين 48 و49 من المشروع. يتم إنجاز المنشآت القاعدية الجديدة لشبكة السكك الحديدية إما من طرف الدولة مباشرة أو إحدى فروعها أو من طرف مؤسسات عمومية أو خاصة تحت نظام الامتياز وفقا لأحكام المادة 51 من المشروع. وقد أدرج مشروع القانون أحكاما جديدة لكافة نشاطات القطاع الفرعي وتتعلق خاصة ب:

– التسخير لأغراض الدفاع الوطني. (المادة 13 من المشروع)

– الحماية والحفاظ على البيئة عند وضع منظومة النقل. (المادة 3 من المشروع)

– نقل البضائع التي لها طبيعة خاصة كنقل الحيوانات الحية أو المواد السهلة الإتلاف (المادة 39 من المشروع)

وخلاصة القول، فإن هذا المشروع يرمي إلى تحقيق الأهداف التالية:

– تأطير أحسن لنشاط النقل البري.

– فتح كل مجالات النشاط على المنافسة.

– رفع الاحتكار على القطاع الفرعي للنقل بالسكك الحديدية لاستكمال تحرير كل أنماط النقل.

– اشتراط المهنية أو الاحترافية لممارسة نشاط النقل.

– الإمكانية الممنوحة للقطاع الخاص للمساهمة في تطوير هذا النمط من النقل الذي يستلزم استثمارات معتبرة والتي هي لحد الآن في معظمها على عاتق الدولة والجماعات المحلية وخاصة في مجال إنجاز المنشآت القاعدية.

– تحضير الناقلين الوطنيين لمواجهة المنافسة الدولية.

تلكم هي – سيدي الرئيس، أيها الإخوة – أهداف تعديل القانون رقم 88-17 المؤرخ في 10 ماي 1988 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه والذي يعد تنمة لسياق فتح كافة نشاطات النقل للمنافسة بعد فتح القطاعات الفرعية لنشاط النقل الجوي والبحري.

شكرا على حسن انتباهكم، والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

محل الدراسة، موضحا الأهداف والمبادئ التي جاء بها، منها على الخصوص:

1 - إتمام الإصلاحات الجارية التي تقوم بها الدولة.

2 - التكفل بالثغرات والنقائص المسجلة على القانون الساري المفعول.

3 - إعادة تأهيل قطاع النقل البري، وذلك بتزويده بآليات تسمح له بمواجهة المنافسة عن طريق الانفتاح، خاصة وأن الجزائر تسعى للانضمام إلى المنظمة العالمية للتجارة وإبرام اتفاقات الشراكة مع الاتحاد الأوروبي.

4 - كما أن القانون الحالي جاء لرفع احتكار الدولة في قطاع النقل بالسكك الحديدية باعتماد نظام الامتياز لتمكين القطاع الخاص من المساهمة في تطوير هذا النوع من النقل الذي يستلزم استثمارات معتبرة، مكلفة الدولة على سبيل المثال في الرحلة ما بين سنة 1990 - 2000، حوالي مبلغ 95.500 مليون دج.

وقد عرف هذا القطاع تدهورا كبيرا خلال الفترات السابقة بحيث تقلص حجم حركة نقل الأشخاص والبضائع، وأصبحت حصة النقل بالسكك الحديدية لا تتعدى 10% من حجم النقل، عكس النقل عبر الطرقات الذي عرف تطورا كميًا في سوق النقل، سواء بالنسبة لنقل المسافرين أو نقل البضائع.

وهذا التطور يعود إلى رفع الاحتكار عنه، ومساهمة القطاع الخاص فيه. ورغم هذا التحسن الكمي فإن القطاع يعاني عدة مشاكل أهمها:

- بروز عدد معتبر من المتعاملين وكثرة العربات، نتج عنه تزايد الكمية على حساب النوعية.

- غياب المهنية والاحترافية بالإضافة إلى جهل القوانين السارية المفعول والمتعلقة بالنقل لدى أغلبية متعاملي النقل البري، مما أدى إلى الإخلال بنظام المرور وأمن الأشخاص.

- عدم ملائمة الوسائل والتجهيزات المستعملة مع طبيعة الخدمات المقدمة مما خلق فوضى وعشوائية في القطاع.

- عبد العزيز قوري.

- الطيب متلو.

- محمد دراوي.

- عبد الناصر لحواسنية.

- بوجمعة زلاطي.

- محمد نوح أبييري.

- أفلكان أفرواق.

وفي هذا الإطار، وبغية توسيع الاستشارة والإحاطة، بجوانب الملف، عقدت اللجنة سلسلة من الاجتماعات، استمعت فيها إلى مختلف المتدخلين في قطاع النقل منهم:

- خبراء

- منتخبون محليون.

- شركاء اجتماعيون.

- متعاملون اقتصاديون.

لمعرفة آرائهم وانشغالاتهم حول قطاع النقل بصفة عامة، ونص القانون المعروض على اللجنة بصفة خاصة.

محتوى النص:

يحتوي نص القانون محل الدراسة على 67 مادة موزعة على سبعة (07) فصول:

الفصل الأول: أحكام عامة وتعريف ومبادئ

الفصل الثاني: أنماط النقل المختلفة.

- النقل بالسكك الحديدية.

- نقل الأشخاص عبر الطرقات.

- نقل البضائع عبر الطرقات

الفصل الثالث: تنظيم النقل.

الفصل الرابع: المنشآت القاعدية والتجهيزات.

الفصل الخامس: الهيئات.

الفصل السادس: المخالفات والعقوبات.

الفصل السابع: أحكام ختامية.

2 - عرض ممثل الحكومة، معالي وزير النقل لمحتوى النص

وبتاريخ 11 جويلية 2001 استمعت اللجنة إلى ممثل الحكومة السيد سليم سعدي، وزير النقل الذي قدم عرضا مفصلا، مبرزًا الدوافع التي أدت إلى مراجعة القانون رقم 17/88 واستبداله بالقانون

والطابع الاجتماعي للنقل والتوفيق بين هذا المبدأ والاستغلال التجاري؟

6 - لماذا لا يعتمد نظام الشراكة كمرحلة، قبل اعتماد نظام الامتياز في قطاع النقل البري خاصة النقل بالسكك الحديدية؟

7 - لماذا لم ينص في هذا القانون على تدقيق وضبط دفتر الشروط بمرسوم، فيما يخص نظام الامتياز؟

8 - لماذا لا تعتمد سياسة وطنية للنقل بالسكك الحديدية ذات أبعاد استراتيجية ووفق مخططات وطنية لتجنبها آثار التغييرات الظرفية؟

9 - لماذا يتم إعداد واعتماد مخططات للنقل بدون إشراك الهيئات المحلية المنتخبة؟

10 - كيف يمكن تنظيم وضبط النقل باحترام أخلاقيات المهنة، وضمان منافسة شريفة ونزيهة في القطاع؟

11 - ما هي سياسة الدولة لتحديث وعصرنة وسائل النقل، لا سيما حظيرة سيارات الأجرة؟

12 - كيف يمكن تكليف الجماعات المحلية بضمان النقل المدرسي كحق أساسي تربوي في ظروف تعيش فيه هذه الأخيرة عجزا ماليا وماديا صعبا؟

13 - لماذا لم يرد في قسم العقوبات حق الطعن؟ إضافة إلى هذه الاستفسارات طرح السادة أعضاء اللجنة انشغالات عامة تضمنت:

- كيفية تكييف وسائل النقل حسب خصوصيات المناطق والعمران.

- توضيح حول تحديد كفي وأجال إنجاز المترو، والمطار.

- العناية بحماية البيئة والمحيط والتهيئة العمرانية بتشجيع أنماط النقل غير الملوثة.

- اختيار أسلوب أنجح لضمان النقل الحضري العمومي كتحويل نظام تسيير مؤسسات النقل الحضري من شركات أسهم إلى مؤسسات عمومية ذات طابع صناعي وتجاري.

- الإسراع بوضع نظام المراقبة التقنية لوسائل النقل.

- عجز هياكل ومنشآت الاستقبال بالنسبة للمسافرين والبضائع، نجم عنه سوء التكفل بالمسافرين.

- غياب الموارد المالية، والكفاءات البشرية، التي تساعد وتسمح للجماعات المحلية بالقيام بمهمة تنظيم النقل.

- تدهور مفهوم الخدمة العمومية تحت تأثير البحث عن المردودية من طرف المتعاملين.

ما أن الأهداف الأساسية التي جاء بها النص تتمثل فيما يلي:

- الحماية والحفاظ على البيئة عند وضع مخططات النقل.

- التسخير لأغراض الدفاع الوطني.

- تأطير أحسن لنشاط النقل البري.

- فتح كل مجالات النشاط على المنافسة.

- اشتراط المهنية لممارسة نشاط النقل.

- تحضير الناقلين الوطنيين لمواجهة المنافسة الدولية.

3- أسئلة وانشغالات أعضاء اللجنة

بعد عرض السيد الوزير، فتح النقاش للسادة أعضاء اللجنة، وقد تضمنت مداخلاتهم، الانشغالات والأسئلة التالية:

1 - تسجيل التناقض في المادة 03 بين ضرورة تكفل الدولة بسياسة التهيئة العمرانية والدفاع الوطني وحماية البيئة من جهة، وتخلى الدولة عن هذه المهام للغير من جهة أخرى.

2 - ما هو دور الدولة في حالة اعتماد نظام الامتياز في ميدان الضبط والحماية والتنسيق؟ ومن يقوم بهذا الدور؟

3 - ما هي الهيئة التي تتكفل بالتنسيق والأمن في حالة تعدد متعهدي الامتياز أو المستثمرين وخاصة في مجال النقل بالسكك الحديدية؟

4 - كيف يمكن ضمان ديمومة واستمرار الخدمة العمومية في حالة عجز أو تخلى أحد متعهدي الامتياز؟ وما هي الجهة التي تتولى ذلك؟

5 - كيف يمكن ضمان واستمرار الخدمة العمومية

وفيما يتعلق بتحديث وعصرنة وسائل النقل وخاصة سيارات الأجرة، أكد السيد الوزير على تحريك ملف الرقابة والصيانة، بصفة عامة، واستحداث إجراءات تشجيعية في مجال تجديد وعصرنة الحظيرة.

وبخصوص النقل المدرسي أجاب السيد الوزير، بأن التكفل به يرتبط بالتنمية المحلية، مع ضرورة دعم الدولة للبلديات العاجزة.

أما بخصوص غياب حق الطعون في قسم العقوبات، فيرى السيد الوزير بأن هذا الأمر مضمون أمام الجهات القضائية المختصة.

الخلاصة

قناعة من اللجنة، بأن قطاع النقل يشكل عنصرا حيويا هاما في المجالات الاقتصادية والاجتماعية، فإن الاهتمام به يستلزم تظافر كل الجهود، وتوفير كل الآليات القانونية والمادية والمالية ليحقق الأهداف المرجوة منه، لترقية القطاع وتحسينه وتحديثه، مواكبة للتحويلات الحديثة.

نلكم، هو السيد رئيس الجلسة، نائب رئيس مجلس الأمة المحترم، السيدات والسادة أعضاء مجلس الأمة المحترمين والحضور، التقرير التمهيدي للجنة، عن نص القانون المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، والذي تعرضه عليكم اللجنة للمناقشة، وشكرا.

السيد رئيس الجلسة: شكرا للسيد المقرر. أعلمكم أن عدد المسجلين للتدخل في المناقشة العامة قد بلغ ستة أعضاء وأحيل الكلمة إلى أول متدخل وهو السيد محمد بوشكير فليتكفل.

السيد محمد بوشكير: شكرا. بسم الله الرحمن الرحيم، السيد رئيس الجلسة المحترم، السيد وزير النقل، السيد الوزير المكلف بالعلاقات مع البرلمان والوفد المرافق لهما، السيدات والسادة أعضاء مجلس الأمة المحترمين، السيدات والسادة الحضور. كما هو معروف فإن النقل هو عصب الحياة،

4 - رد السيد الوزير
وجاء في رد السيد الوزير على هذه الاستفسارات والانشغالات ما يلي:

لا يوجد تناقض ضمن محتوى نص هذا القانون وأحكام الدستور في مجال صلاحيات ومهام الدولة في حالة اعتماد نظام الامتياز، بحيث تبقى الدولة المالك الأساسي، والمتكفل بالمهام السيادية، وتبقى تراقب وتتابع عن طريق مندوب عام عنها كل نشاطات متعهدي الامتياز.

كما تتكفل الدولة بالإنجازات الاستراتيجية ذات المردودية المحدودة تجاريا ولكنها في نفس الوقت ذات مصلحة وطنية.

وتعهد مهام التنظيم والتنسيق وضمان الأمن وصيانة الشبكات الحالية للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية.

إن تجربة الشراكة معمول بها جزئيا مع شركات وطنية مثل: شركة نفضال والديوان الوطني الجزائري للحبوب، رغم أن هذا الأسلوب لم يجلب شركاء أجنبيا.

وفيما يتعلق بتحديد وضبط دفتر الشروط بمرسوم فأكد السيد الوزير على إحالة هذا الأمر على التنظيم.

فيما يخص المخطط الوطني للنقل بالسكك الحديدية وإنجازات الاستثمار فيه أكد السيد الوزير على وجود المخطط، وأن تنفيذه مرتبط بالاضطرابات الاقتصادية العالمية التي تؤثر على الموارد المالية للدولة، ومع ذلك، فإن جزءا منه سيتم التكفل به في إطار برنامج الإنعاش الاقتصادي لفخامة السيد رئيس الجمهورية.

بخصوص إشراك الهيئات المنتخبة في إعداد واعتماد مخططات النقل الإقليمية، أشار السيد الوزير بأن الأمر متكفل به، مع تأكيده بأن التنسيق بين الإدارة والمنتخبين ضروري في هذا المجال.

وبخصوص السؤال المتعلق بأخلاقيات المهنة، أجاب السيد الوزير بأن جانبا من أحكام هذا النص يتضمن تنظيم المهنة، حيث يضمن التكوين المسبق واعتماد أشكال النقل الملائمة للنوعية المطلوبة.

لها يلاحظ الفوضى، لذلك يجب توحيد الألوان ووضع ترقيم للسيارات والحافلات في المناطق الحضرية عبر كل الولايات.

3 - هناك ظاهرة تكاد تكون خاصة بالجزائر فقط، وهي ظاهرة سيارات الطاكسي الجماعي بالعاصمة، أيعقل أن نستمر في هذه الوضعية؟ وهل النقل بسيارات الأجرة هو نقل كمالي ونوعي أم أنه نقل عادي، مثل الحافلة؟ هذا من جهة ومن جهة أخرى هناك فوضى في قطاع النقل كعدم احترام الزبائن، ونقص الاحترافية والمهنية لدى أصحاب السيارات، ناهيك عن عدم احترامها لأخلاقيات المهنة فأحيانا حتى هندامهم تجده غير لائق، بالإضافة إلى سوء المعاملة.

4 - النقل المدرسي تكلم عنه النص لكنه لم يحدد ضوابطه وأطره، وكيفيات تجسيده ميدانيا، ومن يتكفل به، وإذا كانت البلديات هي التي تتولى ذلك، أيعقل أن تتكفل به هذه الأخيرة وهناك الكثير منها تعاني عجزا ماليا فادحا، وفي رأيي يجب أن تتكفل به الدولة بطريقة مباشرة وذلك بالتنسيق مع وزارة التربية وجمعية أولياء التلاميذ، عن طريق الدعم المباشر للأشخاص المحتاجة، ويمكن تعميم ذلك حتى علي النقل الجامعي ولم لا؟

5 - النص، لم ينص على حق التظلم والطعن، ورغم أن اللجنة طرحته في تقريرها - وهي مشكورة - فأنا أعيد طرحه على السيد الوزير، وهو كيف يتظلم ويظعن الشخص الذي يتعرض للعقوبة؟ وهل يتوجه للقضاء؟ أم أن هناك هيئات يتظلم لديها قبل اللجوء للقضاء؟ ولماذا لم ينص عليها في النص؟ أعتقد أن في ذلك هضما لحقوق الأشخاص وتضييقا عليهم وتعسفا في حقهم.

6 - النص في فصل المخالفات يتكلم عن وضع الحافلات أو سيارات الأجرة في المحشرة (la fourrière) والسؤال، لماذا تعاقب العربة ولا يعاقب الشخص الذي قام بالمخالفة كفرض غرامة عليه مباشرة، أو سحب رخصة السياقة منه؟

7 - كما أن النص لم يوضح بالتدقيق الهيئة التي تتولى عملية الضبط (la régulation) في حالة تعدد

وشريان التنمية الاقتصادية والاجتماعية، وهو الحجر الأساسي والاستراتيجي لكل نهضة وتفتح، ومن دون النقل لا يمكن التحدث عن التنمية والإنعاش الاقتصادي، فتقدم الدول ونموها مرتبط ومرهون بتقدم النقل، لذلك كان من الضروري واللازم على الجزائر أن تساير التطور الحالي والانفتاح الذي تنتهجه، اهتماما بقطاع النقل.

والحقيقة أن النص المعروض جاء في وقته ليعالج المشاكل التي يعرفها القطاع من جهة، ولتغطية النقائص التي أفرزها تطبيق القانون رقم 88-17.

كما أن من أهم مميزات النص أنه يرفع احتكار الدولة عن قطاع النقل بالسكك الحديدية، الشيء الذي ربما سيغطي العجز الحالي، ويحسن الخدمات للمواطنين ويقضي على الفوضى التي عرفها القطاع. إلا أنه هناك بعض الملاحظات أريد تقديمها حول النص، وأبدأ بالملاحظات الشكلية:

- أن تسمية النص باللغة العربية تختلف عنها بالفرنسية، والتسمية الفرنسية جاءت أكثر دقة ووضوحا: (Loi portant orientation et organisation des transports terrestres).

بينما جاءت التسمية بالعربية: القانون المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه وكان من الأحسن أن تكون التسمية باللغة العربية كالاتي: «القانون المتضمن توجيه وتنظيم النقل البري». حتى تكون الصياغة أكثر دقة من حيث التركيب اللغوية، وأكثر تطابقا مع التسمية بالفرنسية.

الملاحظات الموضوعية:

1 - إن النص لم يشر إلى خصوصية المناطق الجنوبية، ذلك أن النقل بها يتطلب وسائل نقل نوعية، وبالتالي لماذا لا يسمح لأصحاب سيارات الأجرة بالجنوب من استعمال سيارات (4x4) نظرا لوعورة الطرقات، وكثرة الرمال والتضاريس.

2 - إن النص أهمل الإشارة إلى توحيد وترقيم وسائل النقل داخل المدن بالنسبة لسيارات الأجرة، والحافلات، ولناخذ الجزائر العاصمة كنموذج فالزائر

خاصا فجاءت أغلب مواده تتسم بالعموميات تاركة المجال واسعا للاجتهادات المختلفة التي قد تفسره إلى غير ما أريد منه فيحيد عن الأهداف التي جاء من أجلها، فالمادة الثانية مثلا سيدي الوزير، عرفت النقل البري وقسمته إلى محاور ثلاثة:

- النقل البري،
- النقل العمومي،
- النقل للحساب الخاص.

وهنا يظهر التناقض صريحا في التعاريف التي يجب أن تدرج تحت عنوان موحد هو النقل البري.

كما أن المادة نفسها أخضعت الفقرة الثانية للترخيص بينما بقيت الفقرة الأولى والثالثة مبهمتين، يعني الفقرتان المتعلقةتان بالنقل البري والنقل للحساب الخاص.

إن هذا الغموض - السيد الوزير - يكتنف كثيرا من مواد هذا القانون لتحال على التنظيم وهي تحتمل عدة أوجه والمفروض أن التنظيم يحدد فقط مجالات التسيير والتعامل دون المساس بجوهر النص.

ونفس الحالة نجدها في المادة الخامسة التي حددت الأولوية في النقل للنقل الجماعي الذي فسرتة المادة 25 بأكثر من 9 أشخاص، نرجو سيادة الوزير توضيحا أكثر لهاتين المادتين هل هو التخلص التدريجي من سيارات الأجرة الصغيرة في النقل البري أم هو حصر نشاطها في مجالات معينة؟ أنا أعتقد شخصا أنه لا مجال لهذا التضييق ولنحرر المبادرة دون التقييد بعدد ما، ما دامت الشروط محترمة.

تحدثت المادة 18 عن تعويضة النقل للخدمات المفروضة وهنا لست أدري إن كان المقصود من هذه التعويضة المنحة النسبية المخصصة حاليا لنقل البضائع إلى بعض المناطق النائية أم أن هناك نمطا آخر قد استحدث؟ ومهما يكن الأمر فإن تلك المنحة نظرا لمحدوديتها في المكان، لم تكن مشجعة ولم تف بالغرض المطلوب منها.

سيدي رئيس الجلسة، هذا فيما يتعلق بالنص، أما من جهة ثانية، فإنه لا يمكن الحديث عن توجيه النقل وتنظيمه دون الحديث عن تنظيم وتوسيع

المتعاملين، ولم يحدد كذلك إذا كان نظام الامتياز يطبق على المنشآت والهيكل الموجودة في السكك الحديدية أم على تلك التي ستنشأ لاحقا، وما هو مصير العمال في حالة منح الامتياز على الخطوط الحالية؟ وفي الأخير أشكر اللجنة على الدراسة العميقة التي قامت بها للنص. وشكرا على حسن إصغائكم والسلام عليكم.

السيد رئيس الجلسة: شكرا للسيد محمد بوشكير والكلمة الآن للسيد عثمان بن مسعود.

السيد عثمان بن مسعود: شكرا سيدي رئيس الجلسة. بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين.

سيدي رئيس الجلسة، معالي الوزراء، زميلاتي زملائي أعضاء مجلس الأمة، السادة الحضور، السلام عليكم ورحمة الله وبركاته.

في البداية نحیی الوزارة على شروعها في إعداد نصوص تنظيم النقل بصفة عامة والنقل البري بصفة خاصة نظرا لأهميته القصوى.

كما نقدم شكرنا للجنة على الجهود التي بذلتها في دراسة الموضوع وإبراز جوانبه الإيجابية والسلبية ومساهمة مني متواضعة في إثراء الموضوع وددت إبراز بعض الجوانب التي أرى ضرورة الإشارة إليها لأخذها بعين الاعتبار حين الشروع في تطبيق الإجراءات الجديدة في مجال النقل.

سيدي رئيس الجلسة، إن النقل بجميع أنواعه هو المحرك الأساسي لكل عمليات التنمية خاصة منه البري نظرا لشساعة الرقعة الوطنية وتباعد مناطقها وصعوبة مسالكها إلا أن القانون الذي بين أيدينا لم يتعمق بما فيه الكفاية في أهداف وأبعاد وأهميات هذا النوع من النشاط الحساس في حياة كل مجتمع ليرسخ - انطلاقا منها - القواعد التي يبنى عليها النقل البري في البلاد حتى تكون تنميته سليمة البنية وواضحة المعالم.

كما أنه لم يراع الفوارق الطبيعية التي يتميز بها الوطن والتي تفرض في كثير من الحالات تعاملًا

شكرا سيدي رئيس الجلسة والسلام عليكم
ورحمة الله.

السيد رئيس الجلسة: شكرا للسيد عثمان بن
مسعود والكلمة للسيد قداري بن حرز الله فليتفضل.

السيد قداري بن حرز الله: بسم الله الرحمن
الرحيم، أولا أتأسف عما وقع للأستاذ محمد بوديار
وأسأل الله سبحانه وتعالى أن يفرج عنه وأن يرعاه
وأن يلهم أهله الصبر والحكمة.
السيد رئيس مجلس الأمة بالنيابة، السيد معالي
وزير النقل، السيد الوزير المكلف بالعلاقات مع
البرلمان، السيدات والسادة أعضاء المجلس المحترمين،
السلام عليكم ورحمة الله وبركاته.

بادئ ذي بدء أشكر أعضاء اللجنة على اقتراحاتهم
ودراستهم التي وردت في التقرير كما أشكر السيد
معالي الوزير على الرد المحترم الذي ورد في التقرير
وأقول الحمد لله الذي أتاح لنا هذه الفرصة من خلال
مناقشتنا لنص مشروع القانون المتضمن توجيه
النقل البري وتنظيمه على أن نبدي شعورنا ونسدي
تشكراتنا العميقة ونشيد بالعمل الجبار والدور
المهم الذي كانت تلعبه كل من شركتي نقل المسافرين
والنقل البري العموميتين (SNTV et SNTR) وشركة
السكك الحديدية على المستوى الوطني حيث أعتبر
أن هذه المفاصل الأساسية كان لها دور عظيم
ومساهمة جادة في بناء صرح الدولة وفي تحقيق
جل المنشآت القاعدية الأساسية وفي توزيع
الثروات وإحداث التوازن والمحافظة على وحدة
التراب ووحدة الشعب بتوفير حق النقل المكفول
لكل الجزائريين رغم الصعوبات وضعف الوسائل
وشساعة البلد والمسالك الوعرة، فإني أعتبر أن
المهمة كانت ناجحة رغم النقائص المسجلة.

وأشيد على الخصوص برجال شركة النقل
البري الذي ما فتئوا منذ بزوغ شمس الحرية وقبلها
لما كانت الشركة الإفريقية للنقل البري (SAAT)
قديمًا ترمي بأطرافها لتترك بصمات الإنجاز والتنمية
في كل ربوع الصحراء الإفريقية والدول المتاخمة

شبكات الطرق.

فلو أخذنا على سبيل المثال بعض المناطق الوطنية
وأخص بالذكر هنا الولاية التي أنتمي إليها والتي
أعرف طرقها تمام المعرفة نجدتها تتربع على 4/1
مساحة الوطن أي أنها أكبر مساحة من فرنسا
وعلى هذه المساحة يتوزع السكان للعيش في ظروف
قاسية جدا لانعدام شبكات طرق ملائمة،
فباستثناء الطريق الوطني الذي يربط الشمال
بالجنوب الذي هو في حالة سيئة نجد البلديات
والقرى النائية لا تتوفر سوى على مسالك وعرة غير
معبدة يحجم أي ناقل للأشخاص أو للبضائع أن
يذهب إليها مهما كانت الحوافز والامتيازات لأن
قطع 100 كلم فقط قد يستغرق 3 ساعات أو أكثر في
بعض المناطق.

وهنا تصوروا سيدي الوزير ما هي تكلفة قنطار
السميد أو أي مادة أساسية! إنها تتضاعف إلى 3
أو 4 مرات! أما هذه الظروف والوضعيات أرى أنه
لا يمكن بحال من الأحوال تطبيق جميع مواد هذا
النص في مثل هذه المنطقة التي أغلب سكانها
يشتغلون بالزراعة وتربية المواشي وهم يلجأون
في تسويق منتوجاتهم وجلب حاجاتهم إلى شخص
أو أشخاص من نفس المنطقة يملكون سيارات
أغلبها قديمة باستعمال المقايضة أو الكراء وهي
الوسيلة الوحيدة للنقل والتنقل.

سيدي رئيس الجلسة،

إن تطبيق أسس وقواعد هذا القانون وتعميمها
يبقى مرهونا بفتح وتعبيد الطرق أولا. وهنا أشير
إلى ضرورة اعتماد الأموال المخصصة في صندوق
الجنوب إلى فتح الطرق عوض صرفها في قنوات
تصريف المياه القذرة وتزيين المدن.. إلخ.

أما النقل بالسكة الحديدية فظل محصورا في
مجال ضيق وكان بإمكانه القضاء على جميع
المشاكل لو تمت توسعته ومدّه إلى المناطق
البعيدة. وفي هذا الإطار ندعو إلى اعتماد سياسة
واضحة ومتكاملة تتسم بالاستمرارية وطول
النفس ولا تعتمد فقط على التنظير والحلول
الظرفية.

الهامة في بناء وطننا الشاسع وأسأل أيضا ما مصير مشروع الخط الحديدي الجلفة، الأغواط، غرداية، ورقلة، تفتت وهو مشروع قديم، مع العلم أن هذا الخط له من الأهمية ما يضمن تعمير المنطقة والتجسير الاقتصادي بين الجنوب والشمال علما أن هذه المنطقة تعتمد على قطبين صناعيين هاميين: حاسي الرمل بولاية الأغواط وحاسي مسعود بولاية ورقلة، كما نلاحظ تباطؤا كبيرا في ترميم الخط الحديدي للسكك الحديدية الرابط بين العاصمة وولاية الجلفة الذي نراه يتدهور يوميا وربما يكلف هذا الأمر أعباء إضافية نحن في غنى عنها.

(3) أحيب إشراف ممثلي النقل الحضري الجماعي والغير جماعي في مخططات النقل السنوية عن طريق من يختارونهم لذلك لمعرفة بواقع النقل في بلدياتهم أو ولايتهم وإعطائهم فرصة الاشتراك في اتخاذ القرارات الصادرة عن قطاعهم فضلا عن المنتخبين المحليين الذين أشرتم إليهم فضلا عن الهيئات الإدارية الأخرى لأن ذلك قد يساهم في التقليل من التوترات والاحتجاجات التي كثيرا ما يدفع ثمنها المواطن المسافر أو الناقل لبضائعه.

(4) إسمحو لي سيدي معالي الوزير أن أرفع لكم انشغالا من بعض مستعملي سيارات الأجرة عن فرض بعض مديريات النقل استعمال السيارات الجديدة فقط أي لسنة 2000 فما فوق، وما دونها فهو مرفوض ربما قد يدخل هذا في تحسين المركب للمسافرين وتحسين الأداء وربما قد يدخل أيضا في إطار استراتيجية تجديد الحظيرة الوطنية ولكن ألا ترون أن هذا التجديد قد يضر بالكثير ويؤثر ذلك سلبا على النقل بصفة عامة وربما يقلص عدد المركبات لعجز الكثير عن توفير الجديد ويزيد في رفع نسبة البطالة ثم انخفاض في توفير خدمات النقل للمواطنين؟ ولذلك إنني أميل إلى تحديد النصوص التنظيمية بمراسيم محددة ومضبوطة ومدروسة وفق معطيات وواقع البلديات مع مراعاة المخططات والبلديات مع مراعاة المخططات البلدية والآراء المقترحة من أصحاب القطاع ومن المسيرين دون إهمال رأي المنتخبين المحليين الذين يعيشون هموم هذا الشعب

للحدود الجزائرية مثل مالي، تشاد، ليبيا، السودان وغيرها من دول عمق إفريقيا فضلا على صحراء الجزائر وربما تشهدون معي أنه كان لهم الفضل الكبير في بناء مدن صحرائنا وفي توزيع حاجيات المواطنين وحاجيات الدولة ونقل قطع الغيار والمواد الأولية وغيرها من متطلبات الحياة بل كان لهم الفضل في إنقاذ حياة البشر في بعض الظروف في أماكن لا يصلها إلا أهلها القاطنون بها بل أعرف أن منهم من ألبسهم ألبسة عسكرية وأدمجوا في قوافل تمويلية لمعارك حربية مثل حرب 1973 بمصر حيث شاركت الجزائر برجالها وجيشها وعتادها فإني أحيي هؤلاء الرجال الذين يتقاضون اليوم راتبا تقاعديا زهيدا يعيشون به ويبلغ بك التأثير حين تسمع منهم نوع المعاناة التي كانوا يعانونها في اقتحامهم مسالك الصحراء الشاسعة غير المعبدة عبر بحار الرمال والزوابع العاتية وأثناء اطلاعي على مشروع القانون المطروح أمامنا تساءلت عن مصير هذه الشركات ومصير الرجال الذين لا يزالون أعمالهم وهم لا يدرون أيقبلون ضمن المساهمين في رأس مال الشركة وهم لا يملكون القسط المشروط أم ستدوسهم آلة الأقوى والأكثر مالا وخاصة أن دورهم أصبح لا يفي بالحاجيات والمتطلبات المتزايدة.

(2) سؤالي الثاني أو انشغالي الثاني، لقد ورد في المادة 21 والمادة 31 من نص المشروع أنه يمكن للدولة المالكة منح حق الامتياز وذلك بالتعاقد مع المتعهدين لاستعمال وسائل الدولة وفق شروط مضبوطة ولكن هل هذا يضمن دوام صلاحية هذه الوسائل بعد الاستعمال التأجيري - إن صح القول - وهل المندوب المراقب يضمن مراقبة صيانة المنشآت مثل الدور الذي كانت تلعبه الشركات من قبل وما هي هذه الهيئة التنسيقية والأمن والحماية؟ ألا يشكل ذلك إحداث شركات ضخمة يكون لها نفس الأعباء على الدولة التي تريد التخلص منها تماما؟

ألاحظ أيضا غياب استراتيجية وطنية للنقل بالسكك الحديدية ونحن في حاجة ماسة إلى هذه الوسيلة

ويرفعون انشغالاته. وفي الأخير وفقكم الله لصالح الأعمال وسدد خطاكم لما فيه الخير والكمال والسلام عليكم.

السيد رئيس الجلسة: شكرا للسيد قداري بن حرز الله والكلمة الآن للسيد لزهاري بوزيد.

السيد لزهاري بوزيد: شكرا سيادة رئيس الجلسة. السيد رئيس الجلسة، السيد وزير النقل، والوفد المرافق للسيد الوزير، زميلاتي المحترمات، زملائي المحترمون. في البداية شكري يذهب إلى اللجنة المختصة على الجهد المبذول.

سيادة رئيس الجلسة، إن النص المعروض علينا اليوم للمناقشة جاء لا ليعدل ولكن ليلغي أحكام القانون رقم 88-17 المؤرخ في 10 ماي 1988 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه وهذا ما ينص عليه النص المعروض علينا في إحدى مواده وبصراحة، إذن نحن بصدد إلغاء وليس بصدد تعديل. هذا النص يأتي بعد مصادقة البرلمان على قوانين تتعلق بالنقل الجوي (قانون الطيران) وبالقانون البحري وبالتالي فهو يهدف كما هدف القانونان السابقان إلى وضع الأسس التي تسمح للنقل البري بمختلف أنماطه بدخول اقتصاد السوق وذلك بفتح المنافسة بين المتعاملين وبدون أي تمييز بين الخواص والعوام، لكن ما يلاحظ وبالرجوع إلى أحكام النص المعروض علينا اليوم نجد أن تواجد الدولة لا زال قويا وقويا جدا ليس فيما يخص مجال التنظيم والمراقبة فقط فهذا مطلوب ولا بد منه ولكن أيضا في مجال الاستثمار والاستغلال وهذا ما يمكن أن نستشفه مثلا من المادة 10 بحيث إن الدولة والجماعات المحلية (البلديات والولايات) حسب هذه المادة تتكفل بتطوير منظومة النقل الحضري وهذا عن طريق إنجاز واستغلال شبكة النقل الحضري، ألا ترون سيادة الوزير أنه كان من المفروض إعطاء الأولوية للامتياز وتلزم الدولة فقط بالتدخل في حالة عدم وجود الامتياز أو في حالة عدم كفايته

لحاجيات المواطنين؟
النقطة الثانية التي أريد أن أشير إليها تتعلق بالمادة 11 التي أرى أن صياغتها غير موفقة تماما فهي غير مفهومة، ماذا يقصد «بأن المستعملين يضمنون تمويل استخدام خدمات النقل العمومي الحضري»؟ أرجو أن توضحوا لنا ماذا تقصدون بهذه المادة خصوصا وأنها لا تحيل على التنظيم.

النقطة الثالثة تتعلق بالمادة 12 أيضا، رأيي أنها مبهمة، هل يمكن أن نفهم منها أن الدولة يمكن أن تتدخل بكيفية أو أخرى في تحديد تعريفات النقل العمومي للأشخاص في غير حالات الخدمات الاستراتيجية وهل ذلك لا يمس بأحد قوانين السوق الأساسية وهي أن الأسعار تحددها ساحات السوق والمنافسة؟

النقطة الرابعة تتعلق بالمادة 16 - سيادة الوزير - التي تلزم متعاملي النقل البري بإعلام مستعملي النقل البري بالشروط العامة للنقل وخاصة الآجال والتوقيت، لكن المادة لا تحدد أي نوع من العقوبات على عدم احترام الآجال والتوقيتات وبالتالي فحقوق المستهلكين في هذه الحالة غير مضمونة تماما.

النقطة الخامسة، إن المادة 7 - سيادة الوزير - تؤكد أن النقل العمومي البري للمسافرين خدمة عمومية هذا جيد لكن المادة 18 تأتي وتنص على أن الدولة والجماعات المحلية تمنح تعويضا عن كل تبعة للخدمة العمومية، هذا لم أفهمه شخصا، هل نفهم أن الدولة ملزمة بأن تدفع لأصحاب وسائل النقل البري تعويضات أخرى بالإضافة إلى ما يأخذونه من المستهلكين أم أن الأمر يتعلق بشيء آخر.

النقطة السادسة، تؤكد المادة 21 أن الدولة مالكة لشبكة السكة الحديدية الوطنية وهذا جيد لأنه يتماشى مع روح المادة 17 من الدستور لكن المادة تشير أيضا أن الدولة يمكنها أن تمنح امتياز الاستغلال أو الاتجار إلي مؤسسة أو مؤسسات خاضعة للقانون الجزائري، سؤالي سيادة الوزير، هل الأمر هنا يتعلق أيضا بالأجانب؟ لأن المادة تتكلم عن مؤسسة أو مؤسسات خاضعة للقانون الجزائري وبدون أي توضيح آخر.

الوزير أخذها بعين الاعتبار عند إصدار النصوص التنظيمية والتوجيهات العملية.

أولاً، التنصيص على ضرورة مراعاة صيانة الطرقات العابرة للصحراء من الشمال إلى الجنوب ومن الشرق إلى الغرب خاصة منها طريق الوحدة الإفريقية لأهميتها الاقتصادية والتجارية والسياحية وتسهيل النقل والاتصال مع البلدان الإفريقية المجاورة، وفي هذا الشأن أرى أن الوقت مناسب والظروف المالية ملائمة لتأمين السير على الطريق الوطني رقم 1 بأكثر جدية وأمان وذلك بإنشاء محطات للمسافرين عند كل 100 كلم تتوفر فيها المياه والإنارة بالطاقة الشمسية، تجنب المسافرين خطر التيه والضياع في صحراء لا ترحم من مجهل مسالكها ولا تخلو سنة من ضحاياها فلولا العناية الربانية لكان السيد رئيس مجلس الأمة ضمن قائمة ضحاياها عام 1962.

ثانياً، تناول نص القانون بصفة عامة النقل بالسكك الحديدية ومنشآتها القاعدية من المادة 19 إلى المادة 24 دون الإشارة إلى طريقة توجيه وتنظيم هذا القطاع في مناطق الجنوب التي تختلف أوضاعها الطبيعية عن غيرها من المناطق وكأن لا شيء جديد في الأفق يوحى بتحمل الدولة أعباء وتكاليف إنجاز خط السكك الحديدية على مراحل مدروسة لربط تفرقت مع الجلفة مروراً بحاسي مسعود، ورقلة، غرداية، حاسي رمل والأغواط، أعتقد أن منح الامتياز أو الشراكة لم يف بإنجازات بهذا الحجم مستقبلاً لضعف مردوديتها وعليه أرجو - سيادة الوزير - مزيداً من التوضيح عن الأفق التي يتضمنها هذا القانون بالنسبة لتوجيه وتنظيم هذا القطاع عبر مناطق الجنوب باعتباره محركاً أساسياً للتنمية الاستراتيجية الشاملة لإعمار الصحراء وهي آمال كل الجزائريين والجزائريات بعد عهد البترول والغاز. شكراً لكم على حسن الانتباه والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

السيد رئيس الجلسة: شكراً للسيد محمد جبريط الكلمة الآن لآخر متدخل وهو السيد حني بكير.

النقطة السابعة والأخيرة تتعلق بالمادة 35 وقد أشارت إليها اللجنة مشكورة وهي تتكلم عن النقل المدرسي وهي تلزم الجماعات المحلية باتخاذ الإجراءات التي من شأنها تشجيع النقل المدرسي بالنسبة للمناطق البعيدة ونحن نعرف - كما قال أحد الزملاء - سيادة الوزير بأن أغلبية بلدياتنا في حالة مالية صعبة إن لم نقل منهكة تماماً وهي لا تستطيع أبداً أن تساهم في هذه العملية، إذن فالمادة 35 تتكلم عن حالة مستحيلة التطبيق عملياً والحل الوحيد هو أن يكون على عاتق الدولة في بعض الحالات تمويل النقل المدرسي البعيد وأن تعطي إعانات في هذا المستوى بالنسبة للبلديات المحرومة وبالتالي نجسد حق التعليم المنصوص عليه دستورياً خصوصاً بالنسبة لأبنائنا الذين يعيشون في المناطق المحرومة. تلكم هي الملاحظات التي أردت إبداءها بصددها القانون الهام وشكراً.

السيد رئيس الجلسة: شكراً للسيد لزهاري بوزيد والكلمة الآن للسيد محمد جبريط.

السيد محمد جبريط: بسم الله الرحمن الرحيم، والصلاة والسلام على رسول الله.

سيدي رئيس الجلسة، السيد وزير النقل، السيد الوزير المكلف بالعلاقات مع البرلمان، السادة المرافقون لممثلي الحكومة، السيدات والسادة أعضاء مجلس الأمة، السيدات والسادة الحضور، ممثلو الصحافة والإعلام السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

إن الأهداف الأساسية التي تضمنها قانون توجيه النقل البري وتنظيمه لجديرة بالتقدير كما أن انشغالات السادة أعضاء اللجنة المختصة المقدمة إلى سيادة الوزير والإجابة عنها من طرفه كانت معبرة عن معظم الانشغالات والإجابة عن أهم التساؤلات فشكراً لمعالي الوزير وشكراً للسادة أعضاء اللجنة المختصة.

سيدي رئيس الجلسة، لدي بعض الانشغالات أريد التأكيد عليها في مداخلتني راجياً من السيد

سيادة رئيس الجلسة، السادة الوزراء، زميلاتي زملائي أما عن مناقشة النص فأقول: تنص المادة 2 من القسم الأول في التعاريف وفي آخر تعريف النقل البري «عبر الطريق أو السكك الحديدية مركبة ملائمة».

إن إطلاق لفظة «الملائمة» بهذا الشكل في مجال القانون يفتح ولا ريب اجتهادات وتفسيرات متناقضة؛ وتجنباً لذلك كان من المفروض توضيح حدود ومقاييس وشروط هذه الملائمة وعلى الأقل تذييل الفقرة بتحديداتها وتبينها عن طريق التنظيم. أما المادة 6 من القسم الثاني في المبادئ العامة تنص في فقرتها السادسة والأخيرة «التأكد من مطابقة المنشآت القاعدية والتجهيزات للمقاييس المطلوبة في التشريع والتنظيم المعمول به».

سيادة الوزير، إن أهم المنشآت القاعدية في مجال النقل لهذه الطرق وما دام مستعملوها ومستغلوها لا يسدون إتاوات وواجبات معتبرة علاوة على ارتفاع التكاليف لإنجازها من طرف الدولة، ونظراً لغلاء قطع الغيار بصفة عامة وهشاشة السيارات والشاحنات لأن صانعيها فضلوا الحرفة عن المهنة والمظهر الخارجي وغشا فظيماً فيما يخفيه. نجد الطرق سواء الوطنية أو الولائية أو الحضرية في غالبيتها القصى حفراً تتفاوت عمقا إن تجنبت واحدة لا بد أن تقع في الأخرى ولا يقطعها السائق إلا بتؤدة وعند إتمام قطعها لا بد وأن سيارته قد أصابها خلل في توازنها.

– بقاء خنادق يتفاوت عمقها أيضا على عرض الطريق نتيجة خدمات خاصة وعامة دون إجبار مسببها على إرجاعها على حالتها الجيدة الأولى.

– كل بلدية تتفنن وتبتكر أساليب للتخفيف من الإفراط في السرعة، فتارة ممهلات تتفاوت في العلو والعرض وتتابعها في مكان واحد دون سابق إنذار ومن غير علامات ينتبه السائق لها ومهما تكن سرعة السيارة يضطرب السائق والمسافرون والبضائع ويسبب إخلالات في وسيلة النقل، وتارة مسامير يتفاوت عددها وترتيبها وصفوفها وعلوها عرض الطريق كله، لا شك أنها تلحق أضرارا بليغة

السيد حني بكير: بسم الله الرحمن الرحيم والحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على رسول الله. السيد رئيس الجلسة، نائب رئيس مجلس الأمة المحترم، السيد وزير النقل ومرافقوه، السيد الوزير المكلف بالعلاقات مع البرلمان ومرافقوه، زميلاتي، زملائي المحترمين أعضاء مجلس الأمة الموقر، أيها الحضور، السلام عليكم جميعا ورحمة الله تعالى وبركاته.

أولا، تهاني للجميع بالذكرى الـ 39 لعيد الشباب والاستقلال وبودي تبيان معنى هذه الازدواجية للشباب.

ثانيا، تضامننا الكامل مع زميلنا المختطف محمد بوديار ونرجو بكل إلحاح تزويدنا من طرف المكتب بالمعلومات الشافية والكافية عن ظروف هذا الاختطاف وماهي مجرياته وماهي تطوراتها وما مصير زميلنا؟

ثالثا، تعازينا الخالصة للسيد رئيس المجلس لوفاة صهره راجيا من الله له المغفرة ولعائلته الصبر والسلوان، إننا لله وإنا إليه راجعون وبعد،

إن النقل بصفة عامة والنقل البري بصفة خاصة لهو بمثابة الشرايين والعروق على مختلف أنواعها لجسم الإنسان التي تضمن التغذية والتنقية لكل الأعضاء والحواس وحركية الجسم بصفة عامة، لذا فإن النقل البري الذي هو موضوع مشروع هذا القانون بمنشآته الأساسية من طرق محطات ووسائل.. إلخ لهي عصب حياة المدن والقرى والمداشر داخلها وخارجها وما بينها والرابط بينها. لذا يجب أن يحظى بعناية فائقة واهتمام خاص، غير أنني من خلال قراءتي المتأنية للتقرير التمهيدي للجنة المختصة وهي مشكورة عليه، مهما كان الأمر فكم تمنيت تسهила لمهمة مناقشتنا هذه أن ترتب أجوبة معالي السيد الوزير على الأسئلة والانشغالات والاستفسارات الهامة للجنة والبالغ عددها 18 أن تكون مرتبة ومصنفة طبق موضوع السؤال والانشغال والاستفسار كما عودتنا هذه اللجنة المحترمة في السابق ولربما ضيق الوقت حال دون ذلك.

التلاميذ.

فيما يخص الفصل الرابع «المنشآت القاعدية والتجهيزات» نجد المادتين 48 و49 تتحدثان وتحثان على تطوير الشبكات الوطنية للسكك الحديدية والطرق. أتساءل سيادة الوزير بلسان سكان الصحراء والبوادي والأرياف، لماذا لا يتحدث هذا القانون إلا عن تطوير تلك الشبكات فقط؟ لماذا لا يتحدث أيضا عن تعميمها لما لذلك من استحداث مناطق فلاحية وعمرانية وإنعاش في جميع المجالات وتعمير الصحاري التي تشهد فراغا مهولا ومخيفا في جميع المجالات سياسيا وأمنيا وحدوديا وكذا التخفيف من حدة النزوح إلى الشمال والهضاب حيث تتوفر الوسائل بصورة مكثفة.

وأتساءل سيادة الوزير عن مصير ربط خط السكك الحديدية تفرت - ورقلة - غرداية - الأغواط في المرحلة الأولى؟ وما هو المخطط لربط أقاصي الجنوب الشرقي والوسط والغربي بالطرق والسكك الحديدية؟ ومن هذه الطرق أيضا طريق بربيزينة الرابطة شمال الصحراء بغربها والذي يشهد توقفا وتعطلا كبيرين لا شك أن الجزء المنجز منه سيندثر حينما لا تتواصل الأشغال ولا تستغل وكذلك الطريق الرابط بين المنيعه وورقلة وكذا زلفانة إلى بوسعادة مرورا بالقرارة.

فيما يخص «المخالفات والعقوبات» نجد المادة 60، الفقرة 2 «معاينة الحمولات» أما المادة 61 البند 6 «خاصة بالقيام بإجراء الرقابة وإجراء التحريات»، سيادة الوزير، باسم سكان الصحراء الذين يعانون معاناة شديدة في التموين مع ما هو عليه الاقتصاد والتجارة الوطنية خاصة من فوضى عارمة وتداخل لا يعلم ولا يمكن أن يحدد تشعباتها إلا الله سبحانه وتعالى ومن ذلك فإن السلع التي يزود بها سكان الجنوب على غرار مناطق الوطن لا تصل إلى هناك إلا بشق الأنفس ومعاناة واضطراب نفسي عميق حينما يسلط عليها أعوان المخالفة التابعون لمصلحة التحقيقات الاقتصادية المنصوص عليها بالمادة 58 ومن الغريب أنهم يبتاعونها من المستوردين وبائعي الجملة بالحميز والجرف ووادي

في العجلات علاوة على ما تقدم أعلاه. وتارة أخرى ممهلات عوضا للأعلى فهي للأسفل، إلى آخره من الأنماط والكيفيات. أتساءل سيادة الوزير هل هناك قانون أو نص تنظيمي يحدد هذه الممهلات موقعا ونمطا وكيفية ونوعا على أساس أن تأخذ بها جميع البلديات في الطرق وغيرها؟ أم الأمر متروك على ما هو عليه من الفوضى وخاضع لاجتهادات البلديات والمصالح المعنية دون وجود نص تشريعي؟ وإذا كان هناك نص قانوني تنظيمي أرجو منكم سيادة الوزير إفادتنا به والسهر على توحيد في جميع التراب الوطني تدعيما للوحدة الوطنية وسيادة القانون والتسيير العام للدولة.

تنص المادة 13 على أنه «يمكن تسخير وسائل النقل البري للمسافرين والبضائع موضوع تسخير لمقتضيات الدفاع الوطني...» إلى آخر المادة.

بودي سيادة الوزير، تسهيلا لمهمة السلطات المحلية والوطنية أن يمتد هذا التسخير الرائع إلى السلطات المحلية لمواجهة المصلحة العامة كحملات النظافة ونزع الأتربة أو التصدي للكوارث الطبيعية وآثارها وذلك حتى تكون المادة 18 واضحة وأن تكون إحداها مرجعا للأخرى.

وفي القسم الثاني «النقل بالسكك الحديدية» فإن المادة 23 مخصصة لمجالات الامتياز الذي تمنحه المدة 21 أعلاه وهي تضع ثلاثة اختيارات بصيغة «إما»، أتساءل سيادة الوزير، تلك المجالات الثلاثة لاختيار الاستفادة بالامتياز في استغلالها أو تسييرها، هل تعني لا يحق لشخص مادي أو معنوي واحد أن يستفيد إلا بوحدة منها فقط؟ أو أنه لا يمنح هذا الحق إلا لواحد منها والباقي - بحكم ذلك - يصبح غير مسموح به؟

وفي القسم الثالث «نقل الأشخاص عبر الطرق» فإن المادة 34 تبين مشمولات النقل النوعي ثم تذييلها بأنها ستكون موضوع تنظيم خاص. إننا نلح على ضمان الحقوق المكتسبة للمجاهدين وذوي حقوق الشهداء في هذا الشأن.

أما عن النقل المدرسي، فتشجيعا للتقدم على أن تتكفل الدولة بجزء معتبر من نفقات نقل

الوضع الفوري هو إجراء تخفيضي بودي أن يضمن القانون للمحجوزة له سيارته حقوقه خلال تلك المدة حين استفادته بالبراءة من طرف السلطات المعنية. شكرا لكم والسلام عليكم.

السيد رئيس الجلسة: شكرا للسيد حني بكير. في نهاية هذه المناقشة أَدعو السيد الوزير إلى تناول الكلمة للرد على تساؤلات واستفسارات الأعضاء، شكرا.

السيد وزير النقل: شكرا سيدي رئيس الجلسة وشكرا لكل الإخوة المتدخلين. ورداً على ملاحظاتهم - فيما يخص هذا النص - التي يمكن حصرها في خمس أو ست نقاط وسأحاول أن أجيب عنها. في الحقيقة هذه التساؤلات أو البعض منها كانت قد طرحت في اللجنة المختصة، وكان المقرر الذي قرأ التقرير التمهيدي قد أعطى عدة أجوبة ولكن ربما من الضروري أن نعطي بعض التوضيحات.

هناك بعض الأعضاء تكلموا عن الوضعية الخاصة بالنقل في الصحراء، على كل حال هذه النقطة تخص بالدرجة الأولى قطاع الأشغال العمومية، فيما يخص مسألة صيانة شبكة الطرق في الصحراء، وأعلم أن لها علاقة بالنقل ولكنها ليست من صلاحيات قطاع النقل ولكن بالتنسيق مع قطاع الأشغال العمومية نحاول معاينة بعض الطرق الأساسية لتتكفل بها مصالح الصيانة.

فيما يخص الصحراء دائماً، حقيقة فإن نوع العربات لا بد أن تكون ذات نوعية خاصة نظراً للظروف الخاصة بالصحراء وأظن أن هذا معمول به، فالسيارات من نوع (4x4) يمكن أن تستعمل كسيارات أجرة؛ وأنا لا أدخل في التفاصيل ولكن أشير أن استعمال هذا النوع من السيارات غير ممنوع.

وردت بعض الملاحظات من طرف بعض الأعضاء فيما يخص مسألة «الطاكسي الجماعي» المستعملة في عدة مدن كبرى، في الحقيقة فإن هذه الوضعية غير عادية وفي اجتماع هذا الصباح تكلمنا عن هذه القضية، لأن المعمول به في أي بلد متحضر هو أن

السمار وغيرها وهي معروضة بشكل واضح وبين في الدكاكين وعلى الأرصفة ويمتنعون هؤلاء عن تسليم أية فاتورة لهم أو تبيان للطريق ولا حيلة أمام هؤلاء التجار وناقلي البضائع للجنوب إلا الإتيان بها ثم بعد قطع مسافات طويلة جدا بداية من الأغواط وبين غرداية والمنيعية وبين عين صالح وتمنراست... إلخ يطالبون بتفريغ الشاحنة وعزل كل سلعة على حدة وتقديم فاتورة كل نوع، حينئذ تصدر أملاكهم ويهددون بمصادرة الشاحنة ثم مضاعفة قيمة كل ذلك إلى أربع مرات، بينما مموّنهم بالشمال وتجار الشمال لا يتعرضون لذلك أصلاً والمستوردون وأندابهم يجنون المال على مرأى من هؤلاء الأعوان وبكل حرية أليس في ذلك استفزازاً؟ أليس في ذلك حقيرة؟ سيادة الوزير، أرجو أن تقصدوا وتحاربوا الانحراف والتحايل في منابه وفي رأسه لا في الذيل وأخصم القدم لأنهما لا حيلة لهما ولا باع لهما في الأمر، لذا سيادة الوزير، تأكدوا وبكل صدق كم من تجار ومواطنين عموا وضموا وأصيبوا بمرض ضغط الدم والسكر وارتجاف واضطراب نفسي... إلخ بسبب ذلك، وكم من مواطنين حرموا من تلك السلع بحكم تلك الضغوطات وجنوح التجار وناقلي البضائع من المهنة ونزوحهم إلى الشمال حيث الأمن وحرية التعامل والتنقل والحركة والنشاط وقصر المسافات وتجنب الأخطار من حوادث الطريق والإرهاب والمراقبة القاسية التي لا ترحم ولا تبقي ولا تذر، فرققا بسكان الجنوب سيادة وزير النقل والمالية والمدير العام للجمارك.

وأخيراً نجد في القسم الثالث في «العقوبات» المادة 62 تنص في آخر البند الأول على «إعداد محضرين لإثبات» حالة المركبة عند دخولها وعند خروجها (أي المحشر) ويمضيها المعني ضماناً لحق المواطن، ألح سيادة الوزير على أن يمضي على ذلك المحضرين المفتش والعون الضابط للمخالف ثم إذا وضعت المركبة فوراً بالمحشر لمدة تتراوح ما بين 15 يوماً إلى 45 يوماً أو من 3 أيام إلى 45 يوماً، بودي ألا يذهب توا للعدد الأقصى مدة لأن في ذلك مدعاة للتفاوض والمساومات ثم إذا كان ذلك

خدمات معينة فكل ذلك يحدد بدقة في دفتر الامتياز ثم هناك متابعة فيما يخص تطبيق هذه الإجراءات والعقود المبرمة التي تربط بين مؤسسة ما والمؤسسة الخاصة صاحبة الامتياز.

هناك بعض الأعضاء تكلموا عن السكة الحديدية في الجنوب، على كل حال هناك رؤية مرتبطة بإمكانيات الدولة. فيما يخص توسيع شبكة السكة الحديدية للجنوب بحيث يكون امتداد الخط من تفرت إلى حاسي مسعود، ورقلة ثم إلى غرداية، الأغواط والجلفة ليعود مجدداً في سكة عادية، وهناك كذلك خط خاص بالجنوب الغربي، ومن أجل ذلك قمنا بمشاريع وعدة دراسات ولكن يبقى ذلك مرتبطاً بالإمكانات المالية للدولة، هذا الأوضح الصورة للناس، أنا أتفق مع كل الإخوة، لكي لا تبقى السكة الحديدية منحصرة في المنطقة الشمالية فقط، فمنذ عهد الاستعمار كانت هناك مشاريع لإيصال خط السكة الحديدية إلى النيجر وهذا المشروع بدأ في بداية الأربعينات من المغرب ولكنه توقف حينما وصل إلى العبادلة أقول ذلك لأعلمكم أن التفكير في مد خط السكة الحديدية نحو الدول المجاورة كان موجوداً منذ زمن طويل.

فيما يخص مسألة منح تراخيص النقل (les autorisations de transport) لقد قلت في اللجنة المختصة إنه لا بد أن تكون هناك مشاركة للسلطات المحلية، كل واحدة حسب قدراتها، فإن كان النقل يخص البلدية فلا بد أن تلعب هذه الأخيرة دورها، إذن هناك لجنة مشتركة يكون فيها ممثلي البلدي وذلك لإعطاء رأيهم، والقرار يتخذ في المستوى المحدد بعد إبداء رأي كل السلطات المحلية.

أظن أن هذه هي النقاط الأساسية التي أردت أن أركز عليها وأعتذر مسبقاً لبعض الإخوة فيما يخص بعض النقاط التي لم أتمكن من التطرق إليها لأنني حاولت أن أركز على بعض النقاط الأساسية وأتمنى أن أكون في مستوى اهتمامات الإخوة الأعضاء، وشكراً لكم والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

«الطاكسي» لا يستأجره إلا فرد أو فرد رفقة عائلته، فمن جهة مسألة التسعيرة التي حددت بقيمة معينة خلفت مشكلاً لأصحاب الطاكسي إن في تصور هؤلاء أنهم لو طبقوا التسعيرة كما حددناها لهم فلا يمكنهم الربح ولذلك فهم يستعملون طريقة نقل 3 أو 4 أشخاص ونحن نعرف الناس التي تعيش هذه الوضعية ونحن نفكر في تغيير هذه الوضعية شيئاً فشيئاً لإعادة النظر فيما يخص تسعيرة بعض سيارات الأجرة فمن أراد أن يأخذ «طاكسي» من هذا النوع عليه أن يتأكد بأنها مجهزة بعدد وعدة شروط ومن أجل ذلك لا بد أن نحدد مهلة لنرجع شيئاً فشيئاً إلى استعمال «الطاكسي» مثلما هو معمول به في كل الدول.

أما عن مسألة النقل المدرسي، لقد قلنا بأن النقل المدرسي - كقاعدة عامة - تتكفل به البلديات، إننا نعرف وضعية البلديات التي تفتقر إلى الإمكانيات، لكن هذا يدخل في إطار التضامن لأن هناك صندوق تضامن وطني فلا بد عندما نخصص ميزانية لبلدية ما أن نأخذ بعين الاعتبار الوضعية الخاصة بكل بلدية، ولا يمكنني أن أتطرق لهذا الموضوع ونقول بأنه يتوجب على الدولة أن تتدخل للتكفل بهذا النمط من النقل.

فيما يخص مسألة الطعن أظن أنني قد تكلمت عنها، فإن كانت الإجراءات موجودة فإن اعتبر الشخص أن القرار أو الإجراء الذي اتخذ تجاهه غير قانوني فله حق الطعن وعليه أن يتوجه إلى السلطات القضائية وهذا معمول به في جميع دول العالم.

هناك بعض الأعضاء تحدثوا عن تعويضات عند التسخير. كما هو معلوم فإن السلطات العمومية هي التي تقوم بتسخير الشاحنات أو الحافلات فإنها حرة. ففي حالة تدخل السلطات العمومية لفرض تسعيرة معينة فإنه من الطبيعي أن تقوم بتعويض الربح الفائت عند الاقتضاء.

فيما يخص مسألة حق الامتياز، أظن أننا تكلمنا عنه خاصة فيما يخص السكك الحديدية وأظن أن قانون الامتياز سيطبق في كل القطاعات، هناك دفتر للشروط، عندما تعطي أي مؤسسة الامتياز في

السيد رئيس الجلسة: شكرا للسيد الوزير على هذه التوضيحات وبهذا ننهي أشغال جلستنا وسيستأنف المجلس أعماله يوم غد الإثنين على الساعة الرابعة مساءً وذلك لطرح أسئلة شفوية. أشكر السادة ممثلي الحكومة كما أشكر اللجنة المختصة وأشكر الجميع والجلسة مرفوعة.

رفعت الجلسة في الساعة الرابعة والدقيقة الثالثة والخمسين مساءً.

**محضر الجلسة العلنية الخامسة عشرة
المنعقدة يوم الإثنين 25 ربيع الثاني 1422هـ
الموافق 16 جويلية 2001م**

أوجه إلى سيادتكم سؤالا يتعلق بقطاع الشبيبة والرياضة، حيث إن مدينة عين مليلة تعاني بقسوة شديدة من نقص الهياكل في هذا القطاع الهام جدا الذي تأوي إليه كل الشبيبة حيث إن مدينة عين مليلة تحتوي على 88 ألف نسمة، والسؤال متعلق بالملعب الأولمبي لهذه المدينة، الذي طال إنجازاه وهو لزال في طريق الإنجاز، الشيء الذي أدى إلى فساد العشب الطبيعي.

سيدي الوزير، الأسئلة الخاصة بالملعب، أريد باسم سكان عين مليلة ومن خلال هذا السؤال، أن أطلب من سيادتكم شرح الأوضاع الخاصة لهذا الملعب.

ثانيا: إطلاعنا على الإجراءات التي تعزمون اتخاذها لإنهاء الأشغال، وفي الأخير القيام بزيارة - حسب الإمكان - إلى مدينة عين مليلة للإطلاع على الأوضاع وشكرا.

السيد الرئيس: شكرا وأحيل الكلمة إلى السيد وزير الشباب والرياضة للرد على السؤال، فليفضل مشكورا.

السيد وزير الشباب والرياضة: بسم الله الرحمن الرحيم. سيادة الرئيس المحترم، السيدات والسادة أعضاء مجلس الأمة الأفاضل. السيد بوزيد بركاني صاحب السؤال، أود في البداية أن أشكركم على الاهتمام البالغ الذي تولونه لقطاع الشباب والرياضة من خلال هذا السؤال الوجيه المتعلق بمشروع الملعب الأولمبي لمدينة عين مليلة. لقد تم تسجيل عملية إنجاز هذا الملعب سنة 1991 في إطار البرنامج القطاعي اللامركزي، عن طريق تمويل مشترك بين الدولة والجماعات المحلية ووفقا لقاعدة «ثلاثا التكلفة على كاهل الدولة وثلاث على عاتق الجماعات

الرئاسة: السيد محمد الشريف مساعدي، رئيس مجلس الأمة.

تمثيل الحكومة: - السيد عبد الحميد برشيش،

وزير الشباب والرياضة.

- السيد عبد الحميد أبركان، وزير

الصحة والسكان.

- السيد عمار صخري، وزير التعليم

العالي والبحث العلمي.

- السيد عبد الوهاب دربال، الوزير

المكلف بالعلاقات مع البرلمان.

إفتتحت الجلسة على الساعة الرابعة والدقيقة السابعة عشرة مساء.

السيد الرئيس: بسم الله الرحمن الرحيم، الجلسة

مفتوحة.

أرحب بالسادة الوزراء ممثلي الحكومة، وبالسادة ممثلي الصحافة الوطنية وبالجميع.

يقتضي جدول أعمال هذه الجلسة توجيه أسئلة شفوية للإخوة الوزراء، وأحيل الكلمة إلى السيد بوزيد بركاني عضو مجلس الأمة لطرح سؤاله الشفوي على السيد وزير الشباب والرياضة، فليفضل مشكورا.

السيد بوزيد بركاني: السيد رئيس مجلس الأمة

المحترم، زميلاتي زملائي، السادة الوزراء، لدي سؤال كنت قد أعدته للطرح في 02 أبريل 2001 ولكن نظرا لظروف لا أعرفها تأجل إلى اليوم ولا بأس في ذلك وهو سؤال موجه إلى السيد وزير الشباب والرياضة، وخاص بالملعب الأولمبي لمدينة عين مليلة.

سيدي الوزير، طبقا للمادة 134 من الدستور، والمادة 76 من النظام الداخلي لمجلسنا، يسرني أن

أقرب وقت إن شاء الله بعد انتهاء مهرجان الشباب. وفي الختام، أرجو أن أكون قد زودت صاحب السؤال بالمعلومات الكافية للتقرب من السلطات المحلية بغية تنشيط المشروع، وأخيرا أشكركم على حسن الإصغاء والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته.

السيد الرئيس: أشكر السيد الوزير، وهل يريد صاحب السؤال تناول الكلمة؟

السيد بوزيد بركاني: شكرا سيدي الرئيس. سيدي الوزير، سأبين لكم لماذا وجهت لكم هذا السؤال، لأنني لم أجد آذانا صاغية، ورجالا واقفين على الملعب، وأنا أعلم أنك مسؤول على قطاع كبير من أكبر القطاعات في الجزائر ولو وجدت ذلك ما كنت لأوجه لك السؤال! ولكنني أقول - بحكم مجاورتي لذلك الملعب وتدربي فيه - تعال لتتأمل فقط، هذا هو طلبي، وسنتركك تعبر وحدك، هذا ما أطلبه.

لقد تكلمنا هنا وهناك، طوال عامين، ولما أعيانا الكلام رأينا التوجه للوزارة، ليس لاتخاذ إجراءات انطلاقا من هنا مباشرة ولكن على الأقل لتحريك القطاع هناك، لأنه مهمل وأؤكد لكم ذلك! إنه مهمل سيدي الوزير وهذا يمس مصداقيتي وأؤكد لكم ذلك لأنني أتدرب فيه كل مساء، لهذا سيدي الوزير اغتامت هذه الفرصة لكي أطلب منكم برمجة زيارة تتفقد فيها مدينة عين مليلة وننظر بأعيننا ونقوم ما نستطيع تقويمه، ولكيلا نترك الشعب يأخذ عنا صورة مشوهة عندما يرى إنجازات كبرى معطلة. هذا هو انشغالي الذي أطلعتكم عليه وبارك الله فيك يا سيدي الوزير.

السيد الرئيس: شكرا، تفضل سيدي الوزير.

السيد وزير الشباب والرياضة: جوابا على سؤالكم، أفيدكم أن الوضع عام لا يقتصر فقط على ولايتي عين مليلة وأم البواقي، فقد قمت منذ شهر

المحلية» وفي هذا الإطار خصصت الدولة إلى يومنا هذا 73 مليون دج في حين بلغت المساهمة المحلية 7.5 مليون دج أي أقل بكثير من الثلث القانوني (36.5 مليون دج)، ومن الناحية المالية فإن الأشغال المنجزة شملت الحصص التالية:

- 1- تهيئة أرضية الملعب.
- 2- المنصة المغطاة تتسع 3500 متفرج.
- 3- خزان ماء.
- 4- تغطية الملعب بالعشب الطبيعي.
- 5- جزء من الأعمال الثانوية أو الترسيص، الطلاء، النجارة... إلخ.

وتجدر الإشارة إلى أن الغلاف المالي الذي وفر إلى حد الآن قد استهلك تماما، بينما الأشغال المتبقية تتطلب غلafa ماليا إضافيا، أما بالنسبة للشطر الثاني من السؤال فإن الولاية تطلب إعادة تقييم المشروع بمبلغ قدره 253 مليون دج لإنجاز الحصص التالية:

- 1 - منصة تسع لـ 11500 متفرج.
- 2 - جدار سياج.
- 3 - المسالك وحظيرة السيارات.
- 4 - الأرضية الملحقة المخصصة للتدريبات.
- 5 - إضاءة الملعب.
- 6 - الإضاءة الخارجية.
- 7 - مضمار ألعاب القوى المشكل من ثمانية أروقة.

غير أن هذا الطلب لا يمكن تلبيةه في ظرف سنة واحدة، نظرا لقلّة الاعتمادات المالية، ولهذا خصصت الوزارة مبلغا قدره 20 مليون دج في ميزانية سنة 2001، ويتعين بالتالي على الجماعات المحلية تخصيص مبلغ 39 مليون دج لبلوغ الثلث الذي يقع على عاتقها.

أما بالنسبة لاقتراحكم بتنظيم زيارة لولاية أم البواقي أحيطكم علما أن الزيارات الميدانية تخضع لبرمجة مسبقة وفقا لعدة اعتبارات، وعليه نعدكم بأننا سنعمل على برمجة زيارة لهذه الولاية بمجرد توفر الشروط الضرورية لذلك، ولقد قمت حاليا بزيارات لولايات أخرى وسنخصص لكم زيارة في

والمساعدين الصحيين لمهنتهم، ومنها ما يلي:

1 - توزيع المواد الصيدلانية يخضع لمراقبة الصيدلي ويكون تحت مسؤوليته، والأدوية ذات الصنفين «أ» و«ب» لا توزع إلا تبعا لوصفات طبية يتم تسجيلها فيما بعد على سجل خاص.

2 - على الصيدلي ممارسة مهنته ضمن هويته القانونية وعليه مراقبة الوصفات الطبية، لذا فإن حضوره في صيدليته يكون أمرا إجباريا.

3 - يجب أن تخضع ممارسة مهنة المساعد الصحي لدى الصيدليات برخصة من الوزارة وهذا بالطبع بعد تكوينه في هذا الميدان وحصوله على شهادة بعد ذلك.

وللأسف الشديد - سيادة الوزير - فإن الواقع المعيش غير هذا تماما حيث أصبحنا نلاحظ الظواهر الآتية:

1- غياب العديد من الصيدليين عن صيدلياتهم وهذا عكس القانون الذي يلزمهم بأن يراقبوا بأنفسهم الوصفات الطبية.

2 - توزيع الأدوية بدون وصفات طبية، وقد يترتب عن هذا الأمر استعمال عشوائي للأدوية مما يشكل في بعض الأحيان - إن لم يكن في أغلبها - خطرا على صحة المرضى.

3 - عدم تأهل أغلبية المساعدين الصحيين وهذا يشكل خطرا على صحة المرضى في حالة خطأ في توزيع الأدوية.

4 - لاحظنا كذلك بعض التجاوزات التي ليست في صالح المواطنين ومنها إيجار الشهادات الجامعية للصيدليين ومواصلة عمل بعض الصيدليات رغم غياب أصحابها عنها.

سيدي معالي الوزير، أمام هذه الوضعية غير العادية التي قد يلاحظها أي مواطن كان، ما هي الإجراءات التي ستتخذها وزارة الصحة لوضع حد لهذه التجاوزات والسهر على احترام القوانين المتعلقة بهذا المجال، شكرا سيدي الرئيس.

السيد الرئيس: شكرا والكلمة للسيد الوزير فليتفضل مشكورا.

وبضعة أيام بثمانية زيارات إلى شرق وغرب ووسط البلاد، وملاحظتك صائبة فهذا القطاع أي قطاع الشباب والرياضة قطاع منكوب! منكوب! وقد دخت عند زيارتي للميلية بولاية جيجل، إذ تعاني نفس المشكل، ومشروع 1989 لا يزال بها معطلا! وحتى الغلاف المالي الذي دفع كاملا و100% ظهرت نتيجته 20% من الإنجاز!!

فكيف لا يدوخ المرء؟ لقد دخت وأقولها، ولقد طلبت من السلطات المحلية إجراء تحقيق حول هذا الأمر، وهو الذي أوصل شبابنا إلى هذه الحالة، وأتكلّم مع الشباب مباشرة عن مطالبهم، وهي مطالب في محلها، كما أذكر بأن الدولة قد قامت بجهود لكنها لا تصل إلى الشباب، وقلت ودائما أقول بأنني سأحارب الرشوة كما ينبغي وأقسمت بالله أنني سأحارب من يحول الأموال الموجهة للشباب إلى جيبه، فمن شاء الاستغناء فعليه بالتجارة، نحن الآن في اقتصاد السوق ولا نريد هؤلاء في قطاع الشباب والتربية والتعليم العالي وقطاعنا أو قطاع التكوين المهني لتكوين ثروة! فمن شاء ذلك فعليه بالتجارة وهو حر فيها.

لقد لاحظنا هذا الأمر، وسطرنا برنامجا لزيارة كل الولايات، هذا وشكرا لكم.

السيد الرئيس: شكرا للسيد الوزير، وننتقل إلى السؤال الثاني، وأحيل الكلمة إلى السيد حبيب دواقي، نائب رئيس مجلس الأمة ليتوجه بسؤاله الشفوي إلى السيد وزير الصحة والسكان فليتفضل مشكورا.

السيد حبيب دواقي: بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين.

السيد رئيس مجلس الأمة المحترم، السادة الوزراء، السيدات والسادة أعضاء مجلس الأمة، السيدات والسادة الحضور، السيدات والسادة الصحفيون، السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

معالي السيد وزير الصحة والسكان، إن المواد 188، 207 و219 من القانون المتعلق بحماية الصحة تحدد بوضوح شروط ممارسة الصيدليين

بهذا القطاع على مستوى وجود الأدوية، لكن في المستشفيات والهيكل الصحية نذكر أن 60% من المرضى الذين يلتحقون بالمستشفى من أجل العلاج يلجأون إلى استيراد الأدوية من الخارج أو من الصيدلة الخواص وهذه الإحصائيات لم نتأكد بعد من مصداقيتها حتى نتعرف جيدا على هذه الإشكالية.

أما فيما يخص ممارسة الصيدلة للحساب الخاص فقد وضعت الإدارة المركزية المكلفة بالقطاع النصوص التنظيمية الضرورية لتحديد شروط ممارسة هذه المهنة وقد حدد القرار الوزاري رقم 110 المؤرخ في 27 نوفمبر 96 كفاءات وشروط إنشاء محل الصيدلة وفتحته وتحويله، كما وضّح المعايير التقنية والصحية المطلوبة لممارسة الصيدلة.

وفي هذا الصدد يجب أن تكون مساحة المحل الموجه لفتح صيدلية 50م² على الأقل وبأرضية غير منقطعة كما يجب أن يحتوي على المقرات التالية: قاعة بيع مستقلة، قاعة لاستعمالها كمكتب، قاعة تتم فيها المستحضرات الصيدلانية ودورة المياه. إذن الشروط اللازمة لفتح صيدلية موجودة نصا ولكن التطبيق عشوائي.

كما أنه يجب أن تكون المسافة بين كل صيدلية وأخرى لا تقل عن 200م وهذا شيء غير مطبق ميدانيا.

إذن فشروط فتح صيدلية وممارسة مهنة الصيدلة موجودة في النصوص ولكن المتابعة الكافية منعدمة.

شروط ممارسة مهنة الصيدلة في المحلات، حددت بموجب القرار الوزاري رقم 67 المؤرخ في 09 جويلية 96 الذي يلزم الصيدلي الذي يفتح محلا للصيدلة بممارسة مهنته شخصيا، وتقتضي هذه الممارسة الشخصية للمهنة أن يقوم الصيدلي بنفسه بتنفيذ الأعمال الصيدلانية بداية من التحليل الصيدلاني للوصفة إلى غاية تزويد المريض بالمعلومات الضرورية للاستعمال السليم للأدوية. ولتحقيق ذلك يجب على الصيدلي أن يكون حاضرا إلزاما في الصيدلية، وهنا سنذكر كيفية البدء في

السيد وزير الصحة والسكان: بسم الله الرحمن الرحيم. سيدي رئيس مجلس الأمة، السيدات والسادة أعضاء مجلس الأمة، السادة الحضور، السيد الأستاذ صاحب السؤال، السلام عليكم.

في الحقيقة أنني أعتبر هذا السؤال هاما جدا لأنه عنصر أساسي لسياسة القطاع والتحكم في هذه القضية سوف يعطي انطلاقة جديدة لطرق العلاج والأعمال الطبية بالنسبة للمواطنين، ولهذا أشكركم على هذا السؤال، وهذه فرصة لتنوير هذا المجلس الموقر بالمعلومات الرئيسية عن قطاع الأدوية في البلاد نظرا للمشاكل التي يعيشها القطاع ولديون القطاع التي هي متعلقة خاصة بالأدوية الأساسية والمؤسسات الصحية وبديون القطاع بصفة عامة التي قدرت بمبلغ 14 مليار دج، خصص منه 5.5 مليار دج لتسديد الديون التابعة للأدوية الخاصة بالصيدلية المركزية للمستشفيات (la pharmacie centrale des hopitaux) التي هي الآن في عجز مالي كبير فهذه الصيدليات التي تزود المستشفيات وكل الهيكل والمؤسسات الصحية في البلاد مفلسة! وهذا السؤال مناسب لتقديم المعطيات الأساسية وأستسمحكم لأذكركم في البداية بالقوانين والنصوص التي تسيّر قطاع الصيدلة في الجزائر. في الحقيقة إن التحولات الكبيرة التي عاشتها البلاد أثرت على هذا القطاع وخاصة بدخول الجزائر في اقتصاد السوق، بالنسبة لقطاع الصحة وبالنسبة للخدمات الصحية فسوف تكون هناك انعكاسات على القطاع لذا يجب أن نتأقلم مع هذا التغيير حتى نضمن حدا أدنى أو حدا مقبولا ومحترما للصحة العمومية على الأقل.

لقد شهد القطاع الصيدلاني خلال العشرية الأخيرة تحولات عميقة صاحبت إعادة الهيكلة الاقتصادية التي عرفتها الجزائر في بداية التسعينات. وقد أدى هذا التغيير إلى ارتفاع محسوس لعدد المتدخلين في مجال توزيع الأدوية بداية من استيراده إلى غاية تسويقه من طرف الصيدلية، من موردين، من بائع الجملة ومحلات الصيدلية، وسجل منذ ذلك الوقت تحسن في تغطية الحاجيات الخاصة

التحكم في هذه القضية؟

ومن جهة أخرى يحدد هذا القرار الاحتمالات الممكنة لاستبدال الصيدلي حسب المدة والشروط المطلوبة سواء من صاحب الصيدلية أو الصيدلي الذي يحل محله.

ولا يمكن للصيدلية أن تظل مفتوحة في غياب الصيدلي وهنا نرى بأن هناك خلافا كبيرا في هذا الميدان.

التدابير التي يتعين اتخاذها من طرف وزارة الصحة والسكان للسهر على احترام النصوص التنظيمية السارية المفعول.

أ - إنشاء المفتشية الصيدلية: تزودت وزارة الصحة والسكان بصدور نص تنظيمي يحكم المفتشيات الصيدلية بأداء خبرة ومراقبة لمختلف الفاعلين في مجال المواد الصيدلانية من منتجين أو موردين وموزعي الجملة والصيدليات. وستسمح مفتشية الصيدلة بوجودها في الميدان للسلطات العمومية بالتقييم العملي للنصوص التي تحكم الصيدلية، ويوجد حاليا مشروع تكوين هؤلاء المفتشين قيد الصياغة النهائية، وسيكون جاهزا في أقرب وقت إن شاء الله على كل حال في السداسي الحالي قبل نهاية هذه السنة عند الدخول الاجتماعي في سبتمبر القادم إن شاء الله.

ويعتبر هذا التكوين أولوية قصوى لوزارة الصحة والسكان للاستجابة في أفضل الظروف للأهداف التي سطرته لمديرية الصيدلة والدواء.

يتضمن برنامج التكوين ثلاث مراحل: تكوين إداري وقانوني، تكوين تقني وتربصات تطبيقية.

وسيتكفل بتأطير هؤلاء المفتشين مكونون جزائريون وأجانب إلا أنه وفي انتظار إنشاء هذا السلك من المفتشين تقوم وزارة الصحة والسكان حاليا في إطار برنامج عملها الاستعجالي الذي قدم وقبل من طرف الحكومة ضمن البرنامج والإجراءات المستعجلة - إذا قلت مستعجلة فهذا يعني في مدة 3 أشهر -

وبالتعاون مع مديريات الصحة والسكان التي هي مسؤولة مع الولاية بعمليات التفتيش على مستوى الصيدليات للسهر على احترام النصوص التي تسيّر

هذا النشاط.

ب- تكوين المحضرين في الصيدلة (les préparateurs en pharmacie) يتكفل بهذا النوع من التكوين مدرسة التكوين شبه الطبي، ويحدد عدد التقنيين المحضرين في الصيدلة الذين يتم تكوينهم حسب الحاجيات التي تعبر عنها مديريات الصحة والسكان في 48 ولاية لحساب القطاع العام والخاص، فبالنسبة للسنة المدرسية 2001، تم إحصاء 240 تلميذا يتلقون تكويننا في تسع مدارس للتكوين من بينهم 106 في السنة النهائية، ويعتبر هذا العدد ناقصا بالنظر إلى الطلب الحقيقي، وبغاية إلزام الصيدلة الخواص بتوظيف محضرين تم إعطاء تعليمات لمختلف مديريات الصحة والسكان للقيام بإحصاء كاف يسمح بالتقييم الحقيقي للحاجيات حسب الولايات، وتبعث بالمعلومات المحصل عليها إلى المديرية المركزية للتكوين لإعداد مخططات التكوين وفقا لعدد الأماكن البيداغوجية المتوفرة، ونحن على كل حال قادرين على التكفل بهذا الحجم من التكوين ويظهر بأنه سوف يعطي كفاءات جديدة لكل الحاجيات الصيدلانية في الميدان.

ج - إنشاء بطاقيّة وطنية للصيدلة: تمكنت وزارة الصحة والسكان بفضل هذه البطاقيّة من إحصاء مجموع الصيدلة الذين يمارسون في القطاع العام وفي القطاع الخاص ويخضع أي طلب لتنصيب صيدلي بصفة صيدلي في محل الصيدلة أو صيدلي مدير تقني لمؤسسة البيع بالجملة أو الإنتاج أو الاستيراد أو مندوب طبي إلى الموافقة المسبقة لمصالح وزارة الصحة والسكان وعلاوة على دراسة الملف الإداري فإن التأكد من وجود المعني ضمن بطاقيّة الصيدلة المنظمين يتم بشكل آلي.

د - التكوين الطبي المستمر للصيدلة الخواص والمعاونين في الصيدلة:

يتم التكفل بهذا التكوين من خلال التظاهرات العلمية المنظمة سواء من طرف المؤسسات العلمية الصيدلانية وكذا الفرع الوطني النظامي للصيدلة (l'ordre national des pharmaciens) والنقابة الوطنية

تعويضه من الأدوية وما لا يجب تعويضه وبأي نسبة سيعوض ذاك الدواء، ونظرا للتباين المعتبر بين سعر بيع الأدوية الخاصة والمستحضرات الصيدلانية الأولية فإن هذه الأخيرة تشكل بدون منازع أحد العناصر الأساسية لسياسة التحكم في النفقات الصحية.

هذه الأدوية والمستحضرات الصيدلانية الأولية هي ما يسمى ب (les génériques) أي هناك أدوية في العالم موجودة بسعر ينخفض إما ب 3 مرات أو 10 مرات لأن (la dénomination commune internationale) فالمؤسسات المتعددة الجنسيات لم تعد تتحكم في هذه الأنواع من الأدوية وهناك أدوية لديها نفس الفعالية ولكن بسعر أقل وهي (les médicaments génériques) ويجب أن يتم وصفها عند وجود أدوية مماثلة عديدة تحتوي على نفس الخصائص العلاجية، ونحن نضمن ذلك فلدينا المخبر الوطني للمراقبة الصيدلانية والأدوية الذي هو قادر على تحديد فعالية هذه الأدوية.

إن التزام مقدمي الوصفات على كل المستويات بهذه المسؤولية يعتبر وسيلة ناجعة لضبط النفقات في مجال الدواء والصحة، ولذلك يجدر بنا التطوير السريع للمستحضرات الصيدلانية الأولية وضرورة ضمان نوعية وموضوعية الإعلام والأدوات التي يستعان بها في الوصف الطبي (هذه قضية التكوين) ولقد تم إدخال التسهيلات الضرورية لإجراءات التسجيل للمستحضرات الصيدلانية الأولية وقد حضر تصميم استمارة خاصة بهذا وهو قيد الدراسة، وتحسبا لتقليل حجم النفقات المرتبطة بالتعويض، ينبغي اتخاذ الإجراءات لتحفيز الإنتاج المحلي للمستحضرات الصيدلانية الأولية ذات الجودة، وتتمثل هذه الإجراءات في:

إعداد تسعيرة مرجعية حسب التسمية الدولية المشتركة، هذه التسعيرة المرجعية هي (le tarif de référence) أي هناك أدوية تأتي من طرف هذه الأدوية الأولية (les génériques) ذات السعر الزهيد، وهناك أدوية - داخل اقتصاد السوق - بالإمكان اقتناؤها من عدة مصادر وعلى الشخص اختيار المصدر الذي

للصيادلة الخواص، وسوف ندعم هذه المجموعة من الإجراءات التي تقوم بتكوين الأشخاص حتى يرتفع الوعي والضمير المهني.

فيما يخص تعويض الأدوية، فنظرا للضغوطات الاقتصادية التي تعرفها بلادنا، يجب فرض تسيير صارم للنفقات، ما دنا مفلسين في القطاع العام وما دامت تؤثر على المواطنين خاصة على الشرائح المحتاجة، فلا بد إذن أن يكون هناك تحكم في النفقات الصحية وفي نفقات الأدوية، وما دامت هناك علاقة بين الضمان الاجتماعي الذي يعوض للأشخاص نفقات الأدوية والدولة هي التي تمويل القطاع الصحي أو النظام الصحي الوطني فلا بد أن نتحكم في النفقات التابعة للأدوية، ولهذا الغرض فإن النفقات التي يخصصها الصندوق الوطني للضمان الاجتماعي لتعويض الأدوية يجب أن تكون مرتكزة إلزاميا على متطلبات الصحة العمومية أو في أغلبيتها على طلبات الأدوية غير الإلزامية أو التي هي غير موجودة في قائمة الأدوية الأساسية التي يحتاجها قطاع النظام الصحي.

هناك نظام الاستيراد الذي يخضع لحرية السوق ولاقتصاد السوق، وهناك احتياجات النظام الصحي الوطني الذي يخضع لقيم الصحة العمومية وأخلاقيات الصحة العمومية.

وكذلك كفاءات التكفل بتعويض الأدوية التي تمت دراستها من قبل اللجنة التقنية للتعويض (c'est le comité technique du remboursement) التي تتكون من ممثلين عن وزارة الصحة، وزارة الشغل والضمان الاجتماعي، وزارة التجارة، وهذه اللجنة لم تبدأ العمل بعد، فعندما تشرع في العمل سوف تفرز الأدوية حتى نعرف نوع الأدوية التي ندعمها ويأخذ عليها المريض التعويض والتي تعد (les médicaments de confort ou des médicaments qui ne sont pas totalement indisposables).

يجب أن توضع حسب الخدمة الطبية المقدمة والتحسينات التي تدخلها إضافة إلى معايير أخرى، أي أن الخدمة الحقيقية الطبية التي توفرها هذه الأدوية هي المقياس الذي يجعلنا نقرر ما الواجب

(les malades chroniques) والمحرومين من خلال فتح وكالات التضامن على مستوى الصندوق الوطني للضمان الاجتماعي نص عليها المرسوم التنفيذي 97-472 المؤرخ في 08 ديسمبر 97 الذي يحدد الاتفاقية النموذجية التي يجب أن تخضع لها الاتفاقيات المبرمة بين الصناديق الاجتماعية والصيديات وهي اتفاقيات الالتزام بدفع الثلث، وهذه الاتفاقية لم تطبق على أكمل وجه من طرف الصيديات والأنظمة الصيدلانية، إلا القليل، فيجب تطوير هذه القضية ويلاحظ أن المشاكل المرتبطة بشروط تطبيق هذا المرسوم هي التي تعوق حصول المواطنين على حقوقهم وحرصا على الاستجابة لانشغالات المواطنين وتجنباً لحدوث اختلال في سلسلة وتوفر الوصول إلى المساواة في التوزيع والذي يشكل الأساس في كل سياسة صيدلانية، فقد تدخلت وزارة الصحة والسكان لتقديم مساهمتها في حل هذا المشكل وذلك باقتراحات ووساطتها على مختلف المتدخلين والممثلين في الصناديق الاجتماعية والنقابة الوطنية للصيادلة الخواص والفرع النظامي للصيادلة التابع للمجلس الوطني للأخلاقيات، يعني أن المستخدمين والمسؤولين على هذا القطاع هم سلسلة تتدخل في هذا الميدان والتي سوف تسمح بعملية أساسية للمواطن وهي الحصول على الأدوية الأساسية، وسوف نتدخل نحن لأن هناك اقتصاد سوق، حرية الصيادلة، التمويل، الرسوم وسوف نرى كيف نحسن هذه الاتفاقية وفعاليتها. السلام عليكم وأتمنى أن أكون قد أجبته أساساً على سؤال الأستاذ وشكراً سيدي الرئيس.

السيد الرئيس: أشكر السيد الوزير، وأدعو السيد صاحب السؤال إلى تناول الكلمة إن كان يريد ذلك، فليفضل.

السيد حبيب دواقي: شكراً سيدي الرئيس. أشكر السيد الوزير على ملاحظاته واقتراحاته وتوضيحاته لكنني أعتقد أن هذا المشكل جدي

يقتينها منه، فهذه هي الاتفاقية، ولكن التعويض يكون حسب هذه التسعيرة المرجعية وسوف يكون الأمر مدروساً بهذه الطريقة التي تخص الجودة والأسعار أي ما بين السعر البسيط والسعر العالي، وهذه الدراسة تقنية حسب ما يسمى بـ (D.C.I) أي (la dénomination commune internationale) والتي يصرح عليها بإمكانية تعويضها وتكون معروفة لدى الجميع.

تطبيق حدود ربح تحفيزية للمستحضرات الصيدلانية الأولية، فسوف نرى ما هي الإجراءات التي سوف تكون حافزاً لاستعمال هذه الأدوية الأولية (on va inciter à l'utilisation des génériques et à l'importation des génériques) دون المساس بإمكانية الحصول عليها.

- تسهيل دخول المستحضرات الصيدلانية الأولية إلى السوق الجزائرية بتسجيلها ضمن الفئة ذات التعريفات الجمركية الدنيا وتنويع مصادر التمويل.

- ترقية استعمال المستحضرات الصيدلانية الأولية من طرف الموزعين والجمهور الواسع بغاية تحفيز وصفها.

- تعميق التشاور بين ممثلي الصيادلة والأطباء والسلطات الوطنية للتنظيم حول مسألة المستحضرات الصيدلانية الأولية، لتمكين تأطير أفضل للمنتوج وتحديد الشروط والتعاون بوضوح.

- التكفل في إطار الاتفاقيات الملتزمة بدفع الثلث (le tiers payant) أي توفير إمكانية اقتناء الأدوية مجاناً من الصيديات للمواطنين، فيكون هناك اتفاقية ما بين الضمان الاجتماعي والصيادلة (اتفاقية الالتزام بدفع الثلث).

إن وصول الفئات المحرومة إلى العلاج يعتبر انشغالاً أساسياً لوزارة الصحة والسكان، وفيما يتعلق بالخدمات الصيدلانية على وجه الخصوص فقد تم التماس مصالح وزارة الصحة والسكان لإيجاد حل لوضعيات مرتبطة بالإمكانات المالية للمواطنين أو ذوي حقوقهم للحصول على العلاج. وقد تم اتخاذ إجراءات لفائدة المرضى المزمنين

في هذا الميدان.

صحيح أن هناك مديرين للصحة على مستوى الولايات ولكن هناك أيضا ولاية، سلطات محلية وعدة قطاعات وهذا يرجع للتسيير، ربما حرية التسيير لكل قطاع ولتنظيم السلطة العمومية عندما يكون هناك خلل فلربما في أقرب وقت إن شاء الله سنصلحه لتكون هناك نتائج جديدة في هذا الميدان. شكرا سيدي الرئيس.

السيد الرئيس: شكرا للسيد الوزير، وقبل أن ننتقل إلى السؤال الثالث أحيل الكلمة إلى السيد عبد الوهاب دربال، الوزير المكلف بالعلاقات مع البرلمان لتقديم بعض التوضيحات، فليفضل.

السيد الوزير المكلف بالعلاقات مع البرلمان: بسم الله الرحمن الرحيم. شكرا سيدي الرئيس. السؤال الثالث القادم مثلما تفضل بذكره السيد الرئيس كان لا بد من توضيح بعض الأمور للسادة والسيدات أعضاء مجلس الأمة بخصوص طرحه، فالشيء المعروف في النصوص المنظمة للعلاقة بين الحكومة والبرلمان وفي عملهما أنه لا يجوز لعضو البرلمان سواء كان في الغرفة الأولى أو الثانية أن يتقدم في جلسة واحدة بسؤالين لوزيرين، لكن السيد المحترم عضو هذه الغرفة الموقرة السيد بوجمعة صويلح قلب المسألة رأسا على عقب فماذا نقول عن سؤال واحد موجه لوزيرين في نفس الوقت؟ هذه المسألة لم يعالجها القانون ولذلك وربما لمعرفة أيضا بالقانون أراد أن يساهم مساهمة جادة وحقيقية في إيجاد عرف دستوري جديد وقياسا على ذلك ولأسباب معينة أريد أن أشرحها بسرعة كبيرة فإنه لا يمكن أيضا أن يجيب عن الحكومة في سؤال واحد لوزيرين إلا وزير واحد للاعتبارات التالية:

1 - أن هناك تضامنا حكوميا بالضرورة وأن من يمثل الحكومة أيا كان اختصاصه أمام هذه الغرفة أو أمام الغرفة الأخرى - أمام البرلمان عموما - يعبر عن وجهة رأي الحكومة المتضامنة، ومن ثم

ولتحسين هذه الوضعية نهائيا، بطبيعة الحال أتوافق تماما مع ما قدمه سيادة الوزير على إشراك مديري الصحة والمفتشين الصيدليين في عمليات المراقبة.

كذلك سيدي الوزير أقترح إشراكا أكبر وأكثر لمجلس أخلاقيات الصيدلة أكثر (les conseils de l'ordre des pharmaciens doivent s'impliquer davantage dans les opérations de contrôle)

في إعادة النظر في التنظيم العام للصيدليين سواء على القطاع الخاص أو القطاع العمومي مع التطبيق الصارم والدقيق للنصوص الحالية وذلك للمصلحة العليا للمرضى.

ثالثا سيدي الوزير، إن الحجة المقدمة من طرف الصيدلي لتفسير سبب غيابه من الصيدلية هي التكفل بعملية تزويد الصيدلية بالأدوية (ils invoquent leurs absences en disant qu'ils se sont allés chercher les médicaments dans les laboratoires)

ولذلك سيادة الوزير أقترح بأن يقوم موزعو الأدوية بهذه المهمة تماما مثل ما هو الحال في معظم البلدان في العالم، بهذه الطريقة فقط نستطيع سيادة الوزير تحسين التكفل بالمرضى في هذا الميدان الجدي، الحساس والمميز. أشكركم سيدي الرئيس وشكرا للجميع.

السيد الرئيس: شكرا وأدعو السيد الوزير إلى تناول الكلمة إذا كان لديه أي تعقيب، فليفضل.

السيد الوزير: شكرا سيدي الرئيس. حقيقة أن هذه الحجة التي هي نقص تموين الصيدلة بالأدوية - وأنت أدري بالميدان - كثيرة التردد، ولا أظن أن هذا الغياب يطول لعدة أشهر أو سنوات بحجة التموين، فهذه فوضى على هذا الميدان، ولو كان الأمر يحتاج إلى قرار فقط، فربما اتخذ الزملاء الوزراء السابقون هذه القرارات!

ولكن هناك نظام عام وطني للصحة ووعي عام، وقطاع الصحة مثل القطاعات الأخرى يتطلب تجنيدا على عدة مستويات حتى تكون الجدية والانضباط

الوقت معالي الوزير ممثل الحكومة فتح في نفسي شهية أن أشيد أيضا بالإثراء الذي تقدم به فيما يخص قضايا العرف البرلماني أو الأعراف المتعامل بها. لما طرحت السؤال كان مقصودا في الجهة الموجه إليها على أساس سؤال واحد يوجه لوزيرين اثنين وقد يوجه لثلاثة وزراء أو عدة وزراء، حتى إن الدولة الحديثة اليوم، الدولة المتطورة اليوم تتداخل فيها الاتجاهات وتتداخل فيها الصلاحيات، وكثير من المهام والمسؤوليات المسندة للجهات فيها مشاطرة واشتراك منها هذه الشهادة التي تشرف على التأطير فيها لجنة خاصة (commission Ad hoc) مشكلة من أربع أساتذة مبرزين في القانون واثنين من المحامين اللذين لديهم عشر سنوات خبرة واثنان من القضاة على درجة رئيس غرفة، إذن هذا الاختصاص المشاطر هو الذي جعلني أطرح سؤالاً واحداً لوزيرين اثنين باعتبار أن المهمة متداخلة من حيث الموضوع، لكن من حيث الجانب الشكلي ومن حيث جانب الإجراءات فهذه النقطة تفتنت إليها كثيرا وأعرف جيدا أن القانون العضوي المنظم للعلاقة بين الغرفتين والحكومة يمنع طرح سؤال واحد في جلستين أو في عدة جلسات وإنما عكست الآية والهدف من هذا هو خلق اجتهاد وعرف برلماني نسري عليه في قوانيننا الداخلية وفي تعليماتنا الداخلية والهدف من سؤاله هو التحري ولفت النظر للموضوع.

الموضوع العام: بالنسبة لموضوع شهادة الكفاءة المهنية للمحاماة، المبدأ معالي الوزراء، السيد وزير التعليم العالي والسيد وزير الدولة ووزير العدل أن طالب الحقوق، القاعدة العامة هو أنه يدرس أربع سنوات فيما بعد التدرج، وبعد إنهائه لشهادة الليسانس يتأهل أو يترشح لنيل شهادة الكفاءة المهنية للمحاماة وقانون 90 رقم 4 في المادة 3 منه يعتبر أن هذه الشهادة لمدة سنة وأيضا المترشحون لها من حاملي شهادة الليسانس في الحقوق أو ما يعادلها.

بعدما يتخرج طالب الحقوق ينتهي دور وزارة التعليم العالي الذي هو الشطر الأول «أ» الشطر

فإن الإجابة ستكون على السيد عضو البرلمان من طرف معالي وزير التعليم العالي والبحث العلمي ولو كان السيد وزير الدولة وزير العدل متفرغا لكان هو الذي سيتولى هذه الإجابة، هذه المسألة تثير قضايا كثيرة جدا منها المادة 134 من الدستور، منها المادة 100 من الدستور والتي تعطي لعضو البرلمان حق إبداء السؤال لأي عضو في الحكومة في أي وقت وأن يجاب في الأجل القانونية أيضا، ولما كانت هذه المواد أحيانا تطبقها في نفس الوقت يخلق نوعا من الاعتراض، ولما كان أيضا بعض وجود الفراغات يجعلنا في العلاقة بين الحكومة والبرلمان في مثل هذه المسائل فإنني بهذه المناسبة أولا أتقدم للسيد عضو هذا المجلس الموقر على هذه اللفتة التي أتاحت لنا أيضا شرح وتبيان هذه المسألة من ناحية ومن ناحية أخرى فإننا بعد موافقة السيد رئيس المجلس وكذا رئيس الغرفة الأولى سنتولى دراسة موضوع الرقابة تحديدا في أيام دراسية مستقبلا عل ذلك يتيح لنا خلق أعراف دستورية جديدة تكون في فائدة هذه المؤسسة وكذا الحكومة خدمة للبلاد.

شكرا لكم سيدي الرئيس.

السيد الرئيس: شكرا للسيد الوزير، وأحيل الكلمة إلى السيد بوجمعة صويلح لطرح سؤاله الشفوي فليفضل مشكورا.

السيد بوجمعة صويلح: بسم الله الرحمن الرحيم. سيدي رئيس مجلس الأمة المحترم، السيدات والسادة أعضاء مجلس الأمة المحترمون، السادة معالي الوزراء والوفود المرافقة لهم المحترمون، رجال الإعلام، الحضور سلام الله عليكم.

بادئ ذي بدء قبل أن أبدأ في طرح السؤال الشفهي الذي كان مسجلا في شهر أفريل وبالتحديد يوم 23 أفريل 2001 حول موضوع حساس يتعلق بتحضير شهادة الكفاءة المهنية للمحاماة (certificat d'aptitude à la profession d'avocat- CAPA) التي يشكو منها الكثير من أبنائنا وطلبتنا، لكن في نفس

وفي الأخير نرغب في معرفة مقترحات وزارة التعليم العالي والبحث العلمي في ذلك. أما الجزء الثاني والمتعلق بالنقطة «ب» وهو أن الطالب المتحصل على هذه الشهادة بعد السنة الخامسة - أربع سنوات لشهادة الليسانس والسنة اللاحقة التي هي السنة الخامسة - وتصيح لديه شهادة تسمى شهادة الكفاءة المهنية للمحاماة، هذه الشهادة يأخذها ويلتحق بالنقابات الجهوية للمحامين وهي 11 نقابة على المستوى الوطني منضوية تحت لواء اتحاد منظمة المحامين الجزائريين. السؤال المطروح هو أن النقابات الجهوية أبوابها مغلقة اليوم ولا أقول موصدة «فموصدة» يمكن للرياح أن تفتحها، فأقول مغلقة، لماذا مغلقة؟ بحجة العدد الكمي للطلبة؟ أو بحجة نقص المستوى؟ أو بحجة (la compétition) والتنافس؟

وعلى هذا فالسؤال المطروح لمعالي السيد وزير الدولة وزير العدل ومعرفة ماهي النقابات التي فتحت هذا التكوين الخاص بالتربص منذ 92 إلى غاية 2001 وحتى لا أطيل في سؤالي، أختصره لمعرفة فقط ما هي النقابات الجهوية التي فتحت من سنة 2000 إلى غاية سنة 2001؟ وكل أبنائنا إلى غاية يومنا هذا يشتكون من هذا الموضوع، كنت عازما على سحب هذا السؤال لأن بعض المستجدات ظهرت خاصة في بدء وزارة العدل في مراجعة وتتمة القانون المعدل للمحاماة ومن معطياته اللجنة الوطنية لإصلاح العدالة التي كانت توصي بهذا التكوين على أساس أنه يستمر، الآن هناك مخاوف كبيرة وكبيرة وبدون إطالة سيدي الوزير السلام عليكم.

السيد الرئيس: شكرا، وأحيل الكلمة إلى السيد وزير التعليم العالي والبحث العلمي.

السيد وزير التعليم العالي والبحث العلمي: بسم الله الرحمن الرحيم. شكرا سيدي الرئيس، بداية أتوجه لجميع السادة الأعضاء، أعضاء مجلس الأمة بكلمة ود ومحبة وتقدير وأشكر السيد العضو

الثاني والذي هو «ب»، ينتقل طالب الحقوق لينضم أو ينخرط أو ينتمي لإحدى النقابات الجهوية لمنظمات المحامين الجزائريين التي هي تحت لواء اتحاد المحامين الجزائريين. الإشكال أن القانون يشترط أيضا سنة أخرى للتربص ويصبح الطالب لديه (06) ست سنوات حتى يتخرج كمحام، لكن الواقع العملي (le constat) من خلال المعاينة ومن خلال الشكاوي الواردة إلى مجلسنا الموقر والمحالة إلى الجهات المختصة حاولنا أن نطرح هذا السؤال. السؤال هو أن الملاحظة والمعاينة أثبتت أن أبواب التكوين لشهادة الكفاءة المهنية للمحاماة غالبا ما كانت موصودة لما أقول كلمة موصودة وأضع تحتها خطأ لأن كلمة موصودة فأنا أعرف ما أقول في هذه النقطة بالنسبة للمرحلة «أ» وللمرحلة «ب».

للمرحلة «أ» وهي مرحلة فتح التكوين في هيئات وزارة التعليم العالي، ففي الغالب معاهدنا للعلوم القانونية وكلياتنا وأقسامنا وملحقاتنا في هذا التخصص لا تفتح هذا التكوين ولما نتقرب منها ونسألها لماذا لا تفتح هذا التكوين؟ ما هو السبب؟ ما هو السر في ذلك؟ تجيب أولا بأن الجانب المالي لتغطية هذه الشهادة غير موجودة في الميزانية وأن الشهادة تمول نفسها بنفسها، هذا ينعكس على المؤطرين، فالمؤطرين غير موجودين لأن المؤطر ليس لديه ما يتقاضاه مقابل تأطيره.

ومن جهة أخرى فإن الهيكل (la commission Ad hoc) المشتركة بين ثلاث جهات تخلف التباطؤ والالتكالية وعدم حضور جهة على جهة أخرى، فلماذا لم تسند هذه الشهادة للمجالس العلمية لمعاهد الحقوق وانتهى الأمر؟ من هذه الزاوية نستطيع أن نقول وبطرح سؤال بسيط وهو أنه من سنة 90 إلى غاية سنة 92 لم يظهر أي تكوين لمدة سنتين لهذه الشهادة. من سنة 92 إلى غاية يومنا هذا، السؤال المطروح على معالي الوزير، هو إرادة معرفة البقع الجامعية التي اعتمدت لتنظيم هذه الشهادة في الفترة ما بين 1992 و2001 والعدد الإجمالي للطلبة المتخرجين وماهي الغطاءات المالية المخصصة لذلك؟

بالمعادلة الجزئية؛ والمتمثلة أساسا في دعوة حاملي شهادة الليسانس في الشريعة الإسلامية إلى دراسة مقاييس متممة أو مكملية للحصول على الليسانس في الحقوق مع مراعاة الأحكام التنظيمية التي تحكم تحضير شهادة الليسانس ثانية، وذلك لتحصيل المعارف اللازمة والضرورية لممارسة نشاط المحاماة وحينها فقط يمكن إدراج هؤلاء لتحضير شهادة الكفاءة لمهنة المحاماة.

أما بخصوص شهادة المدرسة الوطنية للإدارة فالمادة التاسعة من القانون السالف الذكر وفي فقرتها الثالثة الخاص بشروط ممارسة نشاط المحاماة لم تدرجها بتاتا لذلك فهذا الإشكال لا يمكن تجاوزه إلا بتعديل بعض أحكام هذا القانون.

إلا أن هذه المسألة يمكن معالجتها عن طريق ما يسمى بالمعادلة الجزئية على الأقل في الوقت الحاضر بنفس الكيفية التي اعتمدها كليات الحقوق في تسوية حاملي شهادة الليسانس في علوم الشريعة وذلك بإتمام دراسة المقاييس الناقصة المتممة للحصول على شهادة الليسانس في الحقوق. أما شهادة الليسانس حقوق الممنوحة من جامعة التكوين المتواصل فهي تتيح لحاملها التسجيل والاستفادة من التكوين لنيل شهادة الكفاءة لممارسة مهنة المحاماة إلا أن الإشكال يطرح بخصوص اعتماد هؤلاء كمحاميين على مستوى منظمات المحامين مع العلم أنه ابتداء من سنة 1994 لم تعد جامعة التكوين المتواصل تمنح هذا النوع من التكوين بل تخصصت في أشكال أخرى من التكوين قصير المدى.

أما فيما يتعلق باللجنة الثلاثية المتكونة أساسا من أساتذة جامعيين وقضاة ومحامين والتي مهمتها السهر على السير الحسن لعملية التكوين في جانبها العلمي والبيداغوجي فضلا على تقييم نجاعة هذا التكوين فمثل هذا الدور نعتبر أنه من الضروري أن يظل موكلا لها ذلك أن إسناده إلى هياكل الكلية وهيئاتها الإدارية والعلمية والبيداغوجية دون سواها قد ينفي عن هذا النوع من التكوين الطابع المهني له

المحترم على اهتمامه بقطاع التعليم العالي والبحث العلمي ونقله انشغالات المواطنين إلى مجال وزارة التعليم العالي والبحث العلمي.

إن التكوين لنيل شهادة الكفاءة لممارسة مهنة المحاماة تم اعتماده بكلية الحقوق بالجامعة الجزائرية خلال السنة الدراسية 92-93، بعد صدور القانون رقم 91-04 المؤرخ في 08 جانفي 91 المنظم لمهنة المحاماة والمرسوم التنفيذي رقم 91-222 المؤرخ في 14 جويلية 91 المتضمن تنظيم التكوين لنيل شهادة الكفاءة لمهنة المحاماة والقرارات الوزارية المشتركة المحددة لتشكيل اللجان الخاصة وبرامج التكوين، وبناء على هذه الأرضية القانونية تم الشروع في هذا النمط من التكوين بداية على مستوى كلية الحقوق بجامعة الجزائر ليتوسع تدريجيا بعد ذلك لينتظم في عشر جامعات هي:

الجزائر، البليدة، سيدي بلعباس، تيزي وزو، تلمسان، سطيف، وهران، قسنطينة، عنابة وباتنة. وقد روعي في هذا التوسع التدريجي الجامعات التي تتوفر على مستوى من التأطير يسمح بالتكفل العلمي البيداغوجي بهذا النمط من التكوين فضلا عن المرافق الضرورية لذلك.

لقد نص القانون رقم 91-04 المتضمن تنظيم مهنة المحاماة في المادة التاسعة منه في الفقرة الثالثة على نوع الشهادات التي تمكن حاملها من الالتحاق بالتكوين الخاص بشهادة الكفاءة لممارسة مهنة المحاماة حيث تم حصر ذلك في:

أولا: شهادة الليسانس في الحقوق.
ثانيا: شهادة الليسانس في الشريعة الإسلامية عند معادلتها.

ثالثا: دكتوراه الدولة في الحقوق.
وفي هذا الحصر يبرز إشكال بخصوص شهادة الليسانس في الشريعة الإسلامية عند معادلتها حيث لا يمكن معادلة شهادة الليسانس في اختصاص معين بشهادة الليسانس في اختصاص آخر، لذلك تلجأ كليات الحقوق والعلوم الإدارية في مختلف الجامعات على حل هذه الإشكالية بما يمكن تسميته

أخرى في تنظيمه وتخصيص الهياكل اللازمة له وتأطيره بكيفيات مناسبة وللتدليل على ذلك يكفي أن تؤكد أن عدد المسجلين في هذا النمط من التكوين خلال السنة الدراسية 2000-2001 في كلية الحقوق بجامعة الجزائر وحدها بلغ ما يربو عن 2600 مسجّل. أما فيما يخص البقع البيداغوجية فلا القانون ولا المرسوم حددا ضوابط بخصوصها، كما أسلفنا. مما جعل الإقبال على هذا التكوين في الجامعات كبيرا حيث بلغ عدد المسجلين الإجمالي خلال الفترة 92-2001 ما يقارب 27554 مسجلا، وبلغ عدد المتخرجين إجمالا إلى غاية جوان 2000 ما يقارب 14881 متخرجا أي تقريبا 50% موزعين على الجامعات العشر، وهذا لم يأخذ في الحسبان خريجي دفعة 2000-2001 لكون المنتسبين إليها مازالوا في طور التكوين وعددهم 2600.

أما ما تعلق بحقوق التسجيل المحددة في القرار الوزاري رقم 107 الصادر في 04 نوفمبر 92 بـ 2500 دج فقد تبين أن هذا المبلغ غير كاف لتغطية تكاليف التكوين لذلك فإن الاقتراح الذي سيبادر به القطاع هو رفع حقوق التسجيل مع مراعاة العاملين وغير العاملين في هذا الشأن وبالتنسيق والتشاور مع وزارة العدل.

وفي الأخير نشارككم الرأي في أن هذا التكوين وبعد مرور تسع سنوات من الشروع فيه هو في حاجة إلى عملية تقويم شاملة تأخذ في الحسبان تأسيسه القانوني والتنظيمي وتأطيره العلمي والبيداغوجي والإداري وكيفية التكفل المالي به وذلك كله قصد تجاوز العوائق والصعوبات التي أشرتم إلى بعضها وإنما نفع ذلك من أجل نجاعة أفضل ومستوى أرفع له. وقد سبق للقطاع في هذا المجال أن بادر بتقويم لهذا التكوين ولقد شاركنم وساهمتم فيه فكانت هناك اقتراحات عديدة منها ما تعلق بطبيعة المواد المقررة والحجم الساعي الخاص بكل مادة ومنها ما تناول مهام اللجنة الثلاثية وتعيين المؤطرين إلى غير ذلك من الاقتراحات التي انصبت على مختلف الجوانب العلمية والبيداغوجية والإدارية.

وعن الشهادة التي يتوج بها علاوة على أن مشاركة المحامين والقضاة في عملية التكوين تستند إلى أرضية قانونية خاصة بالأساتذة المشاركين متضمنة في المرسوم رقم 90-37 المؤرخ في 23 جانفي 90، المعدل والمتمم الذي يحدد شروط قبول وممارسة التدريس بصفة مشارك في التعليم والتكوين العالين. أما انشغالكم المتمحور حول أن يظل هذا التكوين متكفلا به في الجامعات والكليات التي بها تأطير عال وهو انشغال نراه محقا فقد تم أخذه في الحسبان، حيث إن خريطة التكوين الخاصة بشهادة الكفاءة لمهنة المحاماة موزعة حاليا على عشر جامعات فقط وهي التي ذكرتها منذ قليل.

أما بخصوص امتداد التكوين وتأخره إلى سنتين أو أكثر بينما من المفروض أن تكون مدته سنة فقط فذلك راجع إلى حجم التدفقات الطلابية للناجحين الجدد في البكالوريا خاصة في السنوات الأخيرة، هذا التدفق الكبير الذي يرافقه نقص في هياكل الاستقبال مما يجعل الكليات بهيئاتها العلمية والبيداغوجية والإدارية تجد صعوبة في تنظيم الدراسة وانطلاقها في آجالها، بالنسبة للطلبة العاديين والجدد الذين يحضرون لشهادة الليسانس مما يؤجل برمجة تخصيص ما يلزم من هياكل وتأطير خاص بالأعداد الكبيرة من الطلبة المسجلين للاستفادة من التكوين لنيل شهادة الكفاءة لممارسة مهنة المحاماة إلى بداية السداسي الثاني من كل سنة جامعية وفي هذه الحالة يمتد التكوين إلى السنة الجامعية الموالية ويزداد الأمر صعوبة إذا علمنا أن كل من تتوفر فيه شروط التسجيل للاستفادة من هذا التكوين بإمكانه الالتحاق به لكون القانون لم يضع شروطا لانتقاء المترشحين لهذا النمط من التكوين الشيء الذي جعل عدد المسجلين يعرف ارتفاعا مستمرا من سنة إلى أخرى زاد من حدته ما يعرفه خريجو تخصصات العلوم القانونية ولحقوق من انعدام لفرص العمل في مختلف القطاعات بفعل أزمة التشغيل التي عرفتها البلاد في السنوات الأخيرة فيلجأ هؤلاء لهذا النمط من التكوين بأعداد هائلة مما يضيف صعوبات

التاسعة والدقيقة الثلاثين صباحاً، فشكراً للجميع والجلسة مرفوعة والسلام عليكم.

رفعت الجلسة في الساعة الخامسة والدقيقة الثانية والثلاثين مساءً.

وإننا نرى في هذا الشأن ضرورة تشكيل فوج عمل مشترك بين وزارة التعليم العالي والبحث العلمي ووزارة العدل يشارك فيه فضلاً عن ممثلي القطاعين عمداء الكليات المعنية وأساتذة جامعيين متخصصون وقضاة ومحامون لبلورة رؤية شاملة تضع هذا النمط من التكوين في مساره السليم الذي يمكنه من بلوغ أهدافه، وشكراً لكم مرة ثانية.

السيد الرئيس: أشكر السيد الوزير وأحيل الكلمة إلى صاحب السؤال إن كان يريد تناولها فليتفضل.

السيد بوجمعة صويلح: شكراً سيدي الرئيس. سيدي الرئيس، معالي السيد الوزير، وزير التعليم العالي والبحث العلمي. بكل اعتزاز وافتخار تلقيت بصدر رحب وبأذن صاغية ما جاء في ردكم على سؤالي الشفهي وأشاطركم الرأي في تقابس الأفكار وتبادل الرأي في هذه النقاط الصعبة التي تشتكي منها وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، إلا أنه في طرح البقع والجانب العلمي يتركني مهما كان وأنا أيضاً واحد من المسؤولين على هذا الجانب أهتم به خاصة إذا كان هناك نوع من التدني.

طرحي للسؤال، السيد معالي الوزير هو فقط للفت النظر ولفت الانتباه وللتحري والانشغال الذي يشغل شببيتنا وأنا جد سعيد وفخور ومعتز بهذا اللقاء والنقاش الذي تم بيننا وبين السادة والسيدات الحضور أعضاء مجلس الأمة. شكراً سيدي الوزير.

السيد الرئيس: شكراً والكلمة للسيد الوزير إذا كان لديه تعقيب على هذا، فليتفضل.

السيد الوزير: لا، وشكراً.

السيد الرئيس: شكراً. بهذا ننهي أشغال جلستنا وأشكر السادة الوزراء، كما أشكر السادة أصحاب الأسئلة الشفوية. نستأنف أعمالنا غداً على الساعة

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

طبعت بمجلس الأمة يوم الأربعاء 26 جمادى الأولى 1422 هـ

الموافق 15 أوت 2001م

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