



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

# مجلس الأمة

## الجريدة الرسمية للمدافلات

---

الفترة التشريعية الخامسة - السنة الثانية - الدورة الخريفية 2011 - العدد: 16

---

الجلسة العلنية العامة

المنعقدة يوم الخميس 27 محرم 1433  
الموافق 22 ديسمبر 2011

# فهرس

03 ص ..... 1- محضر الجلسة العلنية العشرين

■ أسئلة شفوية.

محضر الجلسة العلنية العشرين  
المنعقدة يوم الخميس 27 محرم 1433  
الموافق 22 ديسمبر 2011 (صباحا)

السيدات والسادة، زملائي أعضاء مجلس الأمة،  
السادة الحضور،

السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

سؤالي موجه إلى معالي وزير الأشغال العمومية،  
ووجه بتاريخ 3 سبتمبر 2011 وهو كالتالي:  
لقد عرف - كما هو معلوم - الجزء الممتد من  
العاصمة إلى شرق البلاد من الطريق السيار تأخرا كبيرا  
في الإنجاز، وسوف يستمر هذا التأخر - بدون شك -  
رغم الوعود المقدمة إلى حد الآن، لاسيما في الأجزاء  
الممتدة بين قسنطينة والطارف مرورا بسكيكدة، وكذا  
الجزء الرابط بين البويرة وبومرداس.

سؤالي هو:

- هل خضعت الصفقات المتعلقة بالمقاطع  
المشار إليها إلى عملية إعادة التقييم أم لا؟  
- هل تم تطبيق القانون، بخصوص فرض  
عقوبات التأخير، أم لا؟  
- وأخيرا، إلى أي جهة يمكن تحميل مسؤولية  
تعطل المشروع؟ هل إلى الدراسة التي لم تأخذ  
بعين الاعتبار خصوصية المناطق المعنية أم إلى  
شركات الإنجاز؟  
وتفضلوا، معالي الوزير، بقبول فائق عبارات  
التقدير والاحترام.

السيد رئيس الجلسة: شكرا للسيد رشيد  
عساس والكلمة للسيد وزير الأشغال العمومية  
لتقديم الجواب، فليفضل مشكورا.

السيد وزير الأشغال العمومية: بسم الله  
الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على رسول الله.  
سيدي الفاضل، رئيس جلسة هذا المجلس الموقر،  
السيدات والسادة الأفاضل، أعضاء هذا المجلس  
الموقر،

زملائي، أصحاب المعالي، السادة الوزراء،

الرئاسة: السيد عبد الله بن التومي، نائب رئيس  
مجلس الأمة.

تمثيل الحكومة:

- السيد وزير الأشغال العمومية؛  
- السيد وزير السكن والعمران؛  
- السيد وزير العلاقات مع البرلمان.

افتتحت الجلسة على الساعة العاشرة  
والدقيقة الخامسة صباحا

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

بعد الترحيب بالسادة أعضاء الحكومة ومساعديهم؛  
يقتضي جدول أعمال هذه الجلسة طرح عدد من  
الأسئلة الشفوية تقدم بها أعضاء مجلس الأمة  
وتتعلق بقطاعات وزارية مختلفة، والاستماع إلى  
أجوبة أعضاء الحكومة عليها. إذن، استنادا إلى  
أحكام المادة 134 من الدستور، والمواد من 68 إلى  
71 من القانون العضوي رقم 99-02، الذي يحدد  
تنظيم المجلس الشعبي الوطني ومجلس الأمة،  
وعملهما، وكذا العلاقات الوظيفية بينهما وبين  
الحكومة، واستنادا إلى المادة 76 من النظام  
الداخلي لمجلس الأمة، نشرع في الاستماع إلى  
الأسئلة الشفوية المبرمجة وكذا إلى الردود عليها.  
بداية، أحيل الكلمة إلى السيد رشيد عساس  
ل طرح سؤاله الشفوي المتعلق بقطاع الأشغال  
العمومية، فليفضل مشكورا.

السيد رشيد عساس: بسم الله الرحمن الرحيم.  
السيد رئيس الجلسة،  
السادة أعضاء الحكومة،

أيها الحضور،

السلام عليكم.

أولا أشكر الأخ رشيد على هذا السؤال الهام جدا والذي من خلاله بطبيعة الحال سوف أعطي بعض المعطيات وكذلك بعض التوضيحات، وأشكره كذلك على أنه تطرق إلى نقاط تفصيلية تحتاج إلى أجوبة دقيقة وتحتاج كذلك بطبيعة الحال إلى الآفاق المستقبلية لهذا المشروع الضخم، وللتذكير فقط فإن مشروع الطريق السيار ليس مجرد مشروع بسيط، وإنما هذا المشروع - وكما يعلم الجميع - طوله الإجمالي 1.720 كلم وبه أكثر من 3.100 جسر، منشأة فنية، وبه 16 نفقا و70% من هذا الرواق تعتبر منطقة صعبة جدا، 20% تعتبر صعبة و10% تعتبر سهلة بالنظر للمشروع.

ولقد تم من خلال عرض هذا المشروع من طرف الوكالة الوطنية للطرق السريعة بالمؤتمر الدولي الأخير للطرق بمكسيكو تم تصنيف مشروع الطريق السيار شرق - غرب من أكبر وأضخم المشاريع في هذه العشرية، إن على مستوى الحجم أو على مستوى الانعكاسات الإيجابية التي سوف يوفرها؛ ولقد تم تصنيفه كذلك - لأننا قلنا إن أكثر من 70% من المشروع تعتبر منطقة صعبة جدا - من بين المشاريع التي بها تحديات تقنية كبرى وتعقيدات جيولوجية وتضاريس صعبة جدا.

أعتبر هذا كمقدمة وجيزة للمشروع.

فيما يخص الآن، هل صفقات الطريق السيار - كما تفضل الأخ الفاضل السيد رشيد عساس - قد تم إعادة تقييمها؟ هذا بالنسبة للسؤال الأول، فالصفقة الكلية للطريق السيار شرق - غرب رست من خلال المناقصات الدولية على المبلغ الإجمالي التالي للطريق السيار وهو 752 مليار دينار جزائري، يعني ما يعادل حوالي 11 مليار دولارا وهذا المبلغ أي 752 مليار دينار جزائري هو رقم مسقف، إلى حد الآن لم يضاف سنتيم واحد لـ 752 مليار دينار، إذن فالجواب الأول على السؤال هل تم إعادة التقييم؟ أقول لا، لم يتم إعادة التقييم للمبلغ، فالمبلغ لا يزال كما هو.

فيما يخص السؤال الثاني، الذي تفضلتم به، هل هذه الدراسات أخذت بعين الاعتبار صعوبة المشروع؟ وهل شركات الإنجاز هي التي على عاتقها عدم التكفل بهذا الإنجاز أم الدراسة؟ بطبيعة الحال إن مشروعا ضخما كهذا فالدراسات قد أخذت بعين الاعتبار منذ البداية أن 70% - كما قلنا - من المشروع هي متواجدة بمنطقة صعبة جدا، لكن أقول رغم هذه الدراسات فإن ما وجدناه في الميدان أصعب بكثير مما توقعته الدراسات، لماذا؟ لأنكم تعلمون أن المسألة لا تقتصر على التضاريس الصعبة فقط والوعرة وإنما يضاف إلى ذلك هشاشة التربة من جهة، ومن جهة أخرى، إشكاليات الانزلاقات العميقة وليست فقط انزلاقات سطحية، ففي بعض الأحيان لما نريد شق مقطع من طريق ما لمسافة 1 كلم لا نباشر فقط بتهيئة الطريق، لكن يستلزم الأمر أن نقوم بتهيئة كل الجبل لاستقراره، لأنها مناطق معروفة بعدم ثبوتها، وهي معروفة بالانزلاق لا السطحي، إنما العميق أي في العمق؛ ضف إلى ذلك فكل هذا الرواق هو موجود في شمال الوطن وكما تعلمون أنها منطقة زلزالية، ولذلك تم الأخذ بعين الاعتبار كل هذه المعطيات من أجل مباشرة العمل؛ فعلا قلت إن الدراسات كانت قد حددت صعوبة الرواق وصعوبة المسلك، لكن في نفس الوقت تفاجأ المنجزون وتفاجأ الكثير من الشركاء في المشروع بصعوبات إضافية خاصة على مستوى المنطقة التي ذكرها الأخ الفاضل وهي منطقة قسنطينة وسكيكدة، لأنها منطقة بها أنفاق كبيرة جدا، فلما نرى مثلا في جبل «الكنطور» - ما بين قسنطينة وسكيكدة - نفقا طوله 2.5 كلم بمنطقة معروفة بتضاريسها، بانزلاق تربتها وهشاشتها وبالتعقيدات الخاصة بها، فهي ليست بالأمر السهلة، لكن الحمد لله فيما يخص الأنفاق التي نتكلم عنها على مستوى جبل «الوحش»، فالنفق الأول قد تم حفره 100% والنفق الثاني بلغ نسبة 85%، وفيما يخص جبل «الكنطور» والأنفاق المتواجدة ما بين سكيكدة وقسنطينة؛ جهة من النفق تم بها

فقط، لماذا؟ مخافة احتمال وجود انهيارات داخلية، فهذا عمل تقني وهو خاص بالخبراء. فيما يخص الآن ما جاء به الأخ رشيد أي العقوبات، بطبيعة الحال خارج الآجال القانونية هناك عقد وهو واضح، والوكالة الوطنية السريعة سوف تطبق إجراءات رديعية واضحة فيما يخص العقوبات المالية وغيرها على المؤسسات إذا خرجت عن الآجال التعاقدية، وإلى حد الآن لم تنته الآجال التعاقدية مابين الوكالة الوطنية للطرق السريعة والمجمعات المنجزة للطريق السيارة.

هذا من جهة، ومن جهة أخرى إن نحن رجعنا إلى مسألة التكلفة، نرجع إلى معطيات المشروع من جهة أخرى، فالمبلغ الإجمالي - كما قلنا 752 - مليار دج، يعني ما يقابل 11 مليار دولار، قيمة هذا المبلغ حسب الكيلومتر، ماهي قيمة الكيلومتر من الطريق السيارة؟ معدل الكيلومتر من الطريق السيارة، هو حوالي 08 ملايين أورو للكيلومتر، فلما نقارن حسب الدراسات والتقارير الذي هو بحوزتنا ويمكن للسيد رشيد عساس الاطلاع عليه فيما بعد، الدراسات تقر بأن معدل مبلغ الطرق السيارة المماثلة عبر العالم مثلا في أوروبا هو 14 مليون أورو للكيلومتر، بفرنسا مثلا 15 مليون أورو للكيلومتر، وإيطاليا بتضاريسها يصل إلى 27 مليون أورو للكيلومتر، سويسرا 47 مليون أورو للكيلومتر وإسبانيا 13 مليون أورو للكيلومتر، أمريكا الشمالية حوالي 14 مليون أورو للكيلومتر، إذن حسب التضاريس وحسب مواصفات كل طريق، هذا يبين لنا: أولاً أن المجهود الكبير قد بذل والتحدي الكبير كذلك، ولم يبق لنا - حقيقة - إلا جزء قليل من المجهود ولقد أعطيت كل التعليمات اللازمة لكي تحرص الوكالات الوطنية للطرق السريعة وكذا مكاتب الدراسات - إن شاء الله - من جهة لتخرجنا في الطرف أو الجزء الثاني من بوزقة وسننتهي منه نهائياً على مستوى البويرة وبومرداس، وثانياً لكي ننتهي كذلك من أصعب مقطع من الطرق والمتواجد مابين سكيكدة وقسنطينة الـ 30 كلم فقط، بالنسبة للجسور لا نجد

الإنجاز بنسبة 94% وجهة أخرى من النفق تمت بنسبة 86%، إذن يوجد تقدم ملموس في الميدان رغم الصعوبات. لما نتكلم عن تأخر المشروع، لكي نكون واضحين، نحن نتكلم عن 1.720 كلم من الطريق السيارة، منها 91% من هذا المشروع، ومن هذه المسافة قد سلمت قبل الآجال التعاقدية القانونية، واليوم حوالي 96% من المشروع هي مسلمة لحركة المرور وما بقي إلا حوالي 40% لأنه حتى الجزء الخاص بعنابة وقالمة وجزء من الطارف قد سلم لحركة المرور، وبالتالي لم يتبق لنا إلا منطقتان فقط ما بين قسنطينة وسكيكدة أي حوالي 30 كلم إلى 35 كلم المتواجد بها الأنفاق وجزء خارجي يسمى بالمنطقة الفيضية بالطارف، ما عدا هذا فقد تم الإنجاز.

وفيما يخص منطقة بوزقة التي تكلم عنها الأخ الفاضل، فتح الجزء الأول، إن شاء الله، قلنا إننا نحتاج إلى 30 يوماً عادياً للعمل فقط، ونسلم - إن شاء الله - الجهة الأخرى ونصل إلى النتائج المرجوة؛ فقط لكل هذا، هل شركات الإنجاز لا تمثل جزءاً من هذا التأخر الذي تحدث عنه الأخ؟ نعم شركات الإنجاز تتحمل جزءاً من التأخير في هذا المقطع، لكن يجب أن نوضح أمراً مهماً جداً، وهو أنه، أحياناً، مكتب المراقبة ومتابعة الأشغال هو الذي يفرض على الوكالة الوطنية للطرق السريعة وعلى شركات الإنجاز لكي تخفض من الوتيرة، خشية انهيار الطريق أو انهيار النفق لأنك إذا واصلت العمل بوتيرة قوية تصل إلى تربة لها نوعية معينة جيولوجياً وهذه وجدناها وهي معقدة، فلو تسرع يحدث انهيار داخل النفق، وإن حدث ذلك يستحيل عليك المتابعة، وبالتالي تضطر للتوجه إلى الجبل الآخر وبالتالي نتلقى تعقيدات تقنية، في بعض الأحيان يفرض مكتب المراقبة والمتابعة ذلك فهو لا ينصحهم بالإسراع في الوتيرة بل بالعكس يطلب منهم العمل بوتيرة منخفضة، مثلاً: يقال إن كنتم تنجزون من الكيلومتر الواحد متراً واحداً في اليوم يطلب منهم إنجاز 20 سنتمتراً في اليوم

أي - تقريبا - أكثر من نصف المدة المقررة، إذن 24 شهرا إضافيا تنتهي في جانفي 2012، يعني سوف تنتهي بعد أيام رغم المدة الإضافية المحددة بـ 24 شهرا؟ إذا كان المبرر هو التقلبات الجوية ونشرات الأحوال الجوية فهي بحوزتي وهي تؤكد أنه لم تتجاوز 495 يوما بكل المقاييس، يعني حتى الأيام التي توقعت فيها مصالح الأرصاد الجوية سقوط أمطار بنسبة لا تتعدى 2ملم، يعني نشير أن الأشغال لا تتوقف بنسبة 50% من هذه المدة المقررة بسبب الأحوال الجوية السيئة والمرتبقة من طرف ديوان الأرصاد الجوية، إذن المشروع معروف من حيث التقييم، لكن أعرف أن الزيادة أو التمديد في الأجل فهي مبالغ فيها إلى حد الآن ومبالغ فيها جدا.

المشروع معروف من حيث التقييم إلى حد الآن، شيء غريب، ما هو متوفر لدي من معلومات هو أن الشركة تطالب الآن إعادة التقييم وهي متوقفة في الجزء الممتد بين عنابة والطارف، نعم مشروع مهم جدا ولكن حتى الغلاف المرصود لهذا المشروع هو أيضا غلاف مهم جدا، فإن أنجزت 400 كلم في بعض البلدان المجاورة بلغت تكلفتها 01 مليار و900 مليون دولار ففي بلدنا نجد أن المبلغ مضاعف، بطبيعة الحال لصعوبة التضاريس كما كنتم تقولون.

الآن شطر بوزقزة هو أعرج، ومن سار على هذا الطريق يفتقر إلى كثير من الأمن ومن المقاييس المعتمدة، فإذا قدر الله ووقع حادث نجد أنفسنا أمام مشكلة كبيرة فكيف بنا نفتح طريقا سيارا وأنفاقا من جهة واحدة بدون توقع الخطورة التي يمكن أن تنجر عن هذا القرار؟ نعتقد بأن هذا القرار غير سليم، وكما صبر الناس شهورا يمكنهم أن يصبروا أيضا شهرا أو شهرين، ولكن يجب أن تفتح الأنفاق من الجهتين، رغم أن النفق الأول الذي تم فتحه يفتقر لكل المقاييس، بما فيها الإنارة ومخارج النجدة، إلى غير ذلك.

إذن، المشروع هو فعلا مهم والآن استنفدت الشركة صاحبة المشروع حتى الآجال الإضافية التي تقررت وسوف تستنفدها في غضون 20 جانفي

أي مشكل لأننا قد انتهينا من إنجازها، وبالنسبة للطريق فإن جل النقاط أو ما يسمى بنقاط انزلاقات التربة تم معالجتها ونحن اليوم على مستوى الأنفاق المتواجدة بسكيدة - كما قلت - لم يتبق منها إلا حوالي 10% وسننتهي من هذا الملف بحول الله ونطلق إلى مشاريع ضخمة وأكبر عبر التراب الوطني، كالطريق السيار للهضاب العليا، والطرق السريعة التي تربط كل موانئ الوطن بالطريق السيار أو طريق الهضاب العليا التي تربط ولايات الهضاب العليا مع الشمال كذلك الطريق السريع شمال - جنوب بإذن الله.

شكرا للأخ رشيد عساس على هذا الاهتمام وعلى هذا السؤال، وإنني مستعد - إن على مستوى التقارير أو على مستوى المعطيات - ونحن دائما عند خدمتكم وما تطلبونه من توضيحات أخرى، وبارك الله فيكم.

**السيد رئيس الجلسة:** شكرا للسيد الوزير، أسأل السيد رشيد عساس هل يريد التعقيب على ما جاء به السيد الوزير؟

**السيد رشيد عساس:** شكرا سيدي رئيس الجلسة.

مع الأسف، السيد الوزير مشكور على ما تم تقديمه ولكن الإجابة كانت تقريبا عامة وافتقرت إلى الدقة بكثير.

أولا: أتكلم عن الآجال؛ سيدي الوزير إن أجل إنجاز المشروع هو 40 شهرا وانتهت في جانفي 2010، وقد حصل تمديد مرتين، دام التمديد الأول مدة 06 أشهر والثاني 18 شهرا، والأسباب إلى حد الآن غير معروفة، فهل المشروع تعرض إلى إعادة تقييم؟

كنتم تقولون إن المشروع لم يعرف إعادة التقييم إلى حد الآن، لكن 24 شهرا إلى حد الآن كأجل إضافي تقرر، لكن هل تقرر في إطار اللجنة الوطنية للصفقات العمومية أو خارج هذا الإطار، لا ندري؟ ثانيا: ماهي مبررات تمديد الأجل بهذه الحدة

– في نظرنا – لدى الوزارة المعنية بدليل أن الزيارات القليلة جدا التي حظي بها هذا المشروع، فالشطر الأول من المشروع قد حظي بعشرات الزيارات لكن الشطر الحالي رغم ما يعرفه من صعوبات...

**السيد رئيس الجلسة:** شكرا للسيد رشيد عساس، أظن أنكم قد استفدتم من دقيقة أخرى، لكنني أود أن أذكر كذلك بالنظام الداخلي، في الحقيقة فإن مدة التعقيب الخاص بأعضاء المجلس محددة في القانون بـ 05 دقائق والمدة المحددة لأعضاء الحكومة للرد على التعقيب هي 10 دقائق وشكرا.

**السيد رشيد عساس:** شكرا.

**السيد رئيس الجلسة:** السيد الوزير يمكنكم الرد على التعقيب.

**السيد الوزير:** بارك الله فيك، أنظر يا أخ رشيد، بكل وضوح وبكل صراحة، نحن لا نتكلم عن مجرد طريق فمند استقلال الجزائر لم تر مشروعاً بهذه الضخامة، فإن لاحظتم عبر البحر الأبيض المتوسط أو جيراننا أو أي مكان آخر انطلق فيه مشروع طريق سيار بثلاثة أروقة بـ 1.720 كلم وبـ 16 نفقا وأكثر من 3.000 جسر دفعة واحدة، لا عليه، الأنترنت أمامكم ويمكنكم أن تبحثوا في كل أرجاء العالم.

إنه مشروع تحدي ضخم جدا وليس بالأمر البسيط، فالانطلاق في هذا المشروع يحتاج إلى شجاعة سياسية كبيرة جدا وقد منحها السلطات العليا للبلد، رصد 11 مليار دولار دفعة واحدة في مشروع مثل هذا ليس بالهزل ولا بالسهل؛ ضف إلى ذلك هذا المشروع، قلنا إن أردت تقارير رسمية فهي أمامك ويمكنك الاطلاع عليها بالتفاصيل لكي لا نتكلم كلاما عموميا، قلت إن تكلفته 752 مليار دج، طرحت السؤال أيها الأخ الفاضل وقلت لي هل فيه إعادة تقييم؟ لا، لم تكن هناك إعادة تقييم، لأن

2012؛ إذن ماهو القرار المرتقب؟ فهل نمكن هذه الشركة من آجال إضافية أخرى؟ وهل سيخضع المشروع إلى إعادة التقييم؟ وهو وارد جدا، وهنا لما نقول هل عرف المشروع إعادة تقييم أنا أعني ما أقول، ولما تكلمت عن تطبيق عقوبة التأخير أنا أيضا أعني ما أقول.

ماهو متوقع الآن أن الأشغال لاتزال مدتها طويلة فيما يخص الأنفاق على مستوى شطر قسنطينة وجبل «الوحش» في حدود 400 متر ما زالت قيد الإنجاز و200م أو أكثر على مستوى «الكنتور» وجسر عملاق على مستوى جسر سكيكدة بطول 500م...

**السيد رئيس الجلسة:** أحتاج إلى دقيقة أخرى؟

**السيد رشيد عساس:** تمنيت أن يطبق هذا المقياس على الجميع بما فيهم أعضاء الحكومة، فالسؤال مهم والتعليق على ما أعتقد أنه مهم كذلك في مثل هذه الحالات.

إذن السيد الوزير، نحن الآن أمام أمر واقع، شطر من الطريق، إذن هي صفقة واحدة وتتمثل في صفقة الطريق السيار شرق – غرب منحت من طرف لجنة وطنية في 20 سبتمبر 2006، جزء منه أي العاصمة – غرب الوطن سلم منه في الأجل المحدد أو حتى قبل الأجل، النصف الآخر والممتد من الجزائر إلى شرقها سوف يعرف أو سوف يستغرق نفس المدة التي استغرقها إلى حد الآن أي لا يحدد في 40 شهرا فنحن في مدة 7 سنوات تقريبا أو سنصل قريبا إلى 7 سنوات، فالشطر الشرقي من الطريق السيار ستنتهي الأعمال به في مدة 7 سنوات على الأقل ناهيك عن التكلفة.

وبصراحة سيادة الوزير، أريد أن أكون صريحا معك، نحن لا ننكر الجهود المبذولة حتى ناداك بعض المواطنين بوزير الطريق السيار شرق – غرب بدلا من وزير الأشغال العمومية، لكن في المدة الأخيرة لم يعد هذا المشروع يحظى بنفس الاهتمام

المرحلة الثانية، أما الأجزاء التي سميتها بالمتأخرة فهذه لم تكن بها دراسات؛ وبالتالي باشرنا أولا في إعداد الدراسات، ثم انطلقت بعدها الأشغال، إذن (ODS) لا تحسب من سنة 2006 لأن منها ما منح في سنة 2008؛ هذا خاص بالتوضيح الأول.

أما التوضيح الثاني والمتعلق بالآجال؛ فحسابها لا دخل لي فيه لا أنا ولا أنت ولا شخص آخر، بل مسألة تمديد الآجال أو إضافتها فيما يخص ما يسمى بالآجال التعويضية ترجع للميدان من خلال مكاتب المراقبة ومكاتب الدراسات وعن طريق خبراء وبواسطة تقارير رسمية، ثم تقدم هذه الآجال إلى اللجنة الوطنية للصفقات العمومية، ولها الخيار في المصادقة عليها أو رفضها وتم كل هذا تحت إشراف هذه اللجنة التي أشرت على كل الآجال باليوم المحدد ولذلك فلما قلت إننا في إطار الآجال القانونية، أكرر وأقول نحن لا نزال في إطار الآجال القانونية التعاقدية. قام الخبراء بعد الأيام الممطرة، وأنت تعرف أن الأشغال العمومية لا نجدها تتم محصورة داخل غرفة! فلما تواجه طريقا به حفر ويكون الجو ممطرا وفي الغد تشرق الشمس، فأنت مضطر لتجفيف المكان وردم التربة وتسويتها من جهة أخرى... إلخ، إنها أشغال شاقة ترجعك إلى الخلف، يوم تسقط الأمطار تتأخر في بعض الأحيان خمسة أيام فضلا عن يوم المطر؛ أنت مشكور أنك عدت يوما واحدا ممطرا و ذكرت أيام المطر لكنك ستتتعطل بعده، يجب أن تحسب كذلك المدة التي تتعطل فيها بعد خمسة أيام كاملة بعيدا عن الورشة ضف إلى ذلك الحساب الثاني توجد أمور مفهومة - كما قلت لك - في كل ورشات العالم خاصة الورشات الصعبة يوجد ما يسمى بتمديد الآجال، هناك في حالات نجد بها صعوبات تقنية، قلت لك سبحان الله! مهما كانت درجة جدوى الدراسات فالترربة والميدان يجعلاننا نواجه صعوبات لا تكون متوقعة ولا يستطيع مكتب الدراسات أن يحلها في حينها لأنها صعبة جدا، من السهل أن نسرع قليلا ولكن إن هي رُدمت

غلاف المشروع مسقف، من الذي أقر هذا؟ أقره الخبراء ومكتب المراقبة ومكاتب الدراسات وقد تقدموا بالملف، وصادقت اللجنة الوطنية للصفقات العمومية على الآجال أو على التسقيف وغيرها فقط. الأخ رشيد، لما انطلق المشروع في البداية انطلق بحوالي أقل من 50% لدى الدراسات، ولما تتكلم عن الآجال المحددة بهذه المناطق الصعبة التي أدرجتها في كلامك كقسنطينة وسكيكدة فلأنه توجد ضمن المشروع ثلاث مراحل: فالمرحلة الأولى، الدراسات بها منتهية، تم البدء بها هي الأولى ولم نفضل لا الغرب ولا الشرق ولا الشمال ولا الجنوب، فكل الجزائر مرفوعة فوق رؤوسنا وبدون جميل، الجزائر كلها بكل أبنائها، هذه واحدة.

الأمر الثاني: قلنا فيما يخص هذا المشروع، فإن المرحلة الأولى تخص الدراسات المنتهية وقد بدأنا بها هي الأولى لأن الدراسات بها منتهية، وجدت مقاطع كانت الدراسة على وشك الانتهاء أي كانت في طور الإنجاز فتم مباشرة العمل بها في المرحلة الثانية وهناك مقاطع لم نجد بها دراسات تفصيلية وقررت اللجنة الوطنية للصفقات العمومية ومكاتب المراقبة على أن تقوم بها شركات الإنجاز، تحت مراقبة ومرافقة مكاتب المراقبة؛ وبالتالي عندما تتكلم عن تمديد الأجل بـ 40 شهرا فلأن هناك حقيقة ما يسمى ببداية الأشغال (ODS) وقد منح في 2006 ومنها ما منح في 2007 وهذه المقاطع بما فيها بوزقزة منحت (ODS) في ماي 2008 لما انتهت الدراسات، إذن قم بعملية حسابية وسترى؛ وبالتالي يجب أن نكون واضحين لأنه لم تكن هناك دراسات قط، إنما مجرد أقوال، مثلا نبدأ بجبل بوزقزة والزبير وانتهى.

لقد قمنا بالدراسات وهذا الإجراء يتطلب منا وقتا، فالمشروع كان هكذا والسلطات العليا للوطن أي الدولة الجزائرية قررت البدء في المشروع دفعة واحدة، إلا أن جزءا من المشروع كانت الدراسات به منتهية وكان يجب علينا أن نبدأ به وجزء ثاني كانت الدراسات به في طور الإعداد وجاءت في



فالقرار المتضمن فتح النفق لا يصدر من جانب واحد، أظن أن الأمر سهل؛ حقيقة هناك قرار اتخذ وتوجد بعض التجهيزات..

**السيد رئيس الجلسة:** إستمر معالي الوزير، نمحك دقيقة إضافية كما منحت للأخ الزميل، السيد رشيد عساس.

**السيد الوزير:** قلت يضاف لهذا - فيما يخص الأشغال - أنه تمت الدراسات وموافقة المراقبة التقنية.

هل مررت بالنفق السيد رشيد عساس أم لا؟ لقد مررت به، هل تنعدم فيه الإنارة؟ لم يبق إلا القليل، الإنارة متوفرة والنور وإشارات تسمى بعيون القطط في الأرض وكذلك الطلاء، لقد احتطنا للأمر حتى إذا انقطع التيار الكهربائي في كل الأنفاق يمكنها أن تضيء، لا يوجد أي إشكال، وتوجد فرق الحماية المدنية وفرق للوقاية والأمن وأشخاص يحرصون ليلا نهارا على تأمين الرواق بأكمله، فقلنا نرفع الحرج ونخفض الضغط عن الطريق الوطني رقم 05، وقد اتخذنا الاحتياطات من خلال هذه اللجان على مستوى ولاية بومرداس وولاية البويرة ولا يوجد أي إشكال، أعتقد أنك مررت بصفة طبيعية!! لا يوجد مشكل...

**(مقاطعة السيد رشيد عساس للسيد الوزير بكلام غير مسموع)**

**السيد رئيس الجلسة:** رجاء السيد عساس، تفضل سيدي الوزير واصل حديثكم.

**السيد الوزير:** عندما قلنا 91% من المشروع سلم قبل الأجل القانوني أما ما تبقى فمأهلي إلا نسبة 4% سبحان الله! قيل لقد تبقى 04 سنتيم من 10 دنانير، نبقى في هذه الحكاية، نحن واقفون ونسهر ونتابع الخطوات يوميا، لدينا (BRQ) يومي في المشروع للحالة والله، لكن الأمور ليست

غدا من هو المسؤول؟ لا، وبالتالي فالآجال تأخذ بعين الاعتبار مدة إشكالية التعقيدات التقنية وأعطيك مثلا: لما تابعنا الأشغال «بجبل الوحش» وقمنا بحفر الأنوب الأول 100% انتهينا من العمل ولكن قبلها - أي في بداية الحفر - عندما وصلنا إلى حوالي 30% أو 40% وجدنا صعوبات وتعقيدات بداخل الجبل، أي وصلنا - وأعني الخبراء ومكاتب المراقبة - إلى الجزم باستحالة متابعة الحفر، بحيث وجدوا صعوبات تقنية خارقة للعادة لم يروا مثلها عبر أنفاق العالم، وكان من اللازم تغيير ذلك الرواق كلية بعد حفر 30% أو 40% منه ويحتاج هذا الإجراء إلى ثلاث أو أربع سنوات للدراسة وأربع سنوات أخرى من أجل الإنجاز، إذن سوف نخسر حوالي 08 أو 09 سنوات أخرى؛ وبالتالي أوقفنا الأشغال لمدة حوالي أربعة أشهر لكي نتخذ القرار السليم، هل نواصل أو نغير الرواق؟ 04 أشهر كاملة، واستدعينا حينها كل الخبراء عبر العالم، فدرسوا - والحمد لله - وجدوا لنا حلا بتقنيات جديدة وبواسطة نظام الليزر، فتمكنا رويدا رويدا من متابعة الأشغال وخرقنا الجبل وحفرناه بنسبة 100% والحمد لله؛ لكن هذه الأمور غير سهلة فهو واقع، وليست الوكالة الوطنية للطرق السريعة التي تحسب بل الخبراء ومكتب المراقبة وكذا المختصون، قلت كل هذا وفق التأسيرات الرسمية، هذا فيما يخص الآجال.

لقد تكلمت عن «جبل بوزقزة» والخ، أيعقل أن نذهب مباشرة لفتح أي طريق وانتهى الأمر؟! إن وافقتني في قراري نغلق بوزقزة ومنتظر لمدة شهر أو شهرين، ليس لدي أي مشكل، تعال معي لنغلقه أين هو المشكل؟ لكن النفق لا يفتح أو يغلق هكذا! فقبل فتحه يحضر واليا المنطقتين ولجان الأمن المكوّنة من وزارة الدفاع الوطني، الدرك الوطني، الحماية المدنية، الخبراء، مكاتب المراقبة ومكاتب الدراسات مصالح الأمن، بحيث يجتمع كل الإطارات لعقد جلسات لجان الأمن، ومن ثمة تدرس كل الأمور ويتخذ القرار، أيمن أن نفتتح أم لا؟

للرد من طرف السيد الوزير، وأذكر كذلك بأن هناك إمكانية أخرى للنظر في الموضوع، تتمثل في عقد جلسة استماع إذا حصل اتفاق بين اللجنة المختصة ومعالي الوزير وشرح الموضوع بأكبر قدر للمسائل. إذن، نبقى دائما مع قطاع الأشغال العمومية والكلمة للسيد عبد الرحمان يحيى لطرح سؤاله الشفوي، فليفضل مشكورا.

**السيد عبد الرحمان يحيى:** بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على رسول الله الكريم. السيد رئيس الجلسة المحترم، السادة معالي الوزراء المحترمون، زميلاتي، زملائي أعضاء المجلس الموقر، الأسرة الإعلامية، 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 الوطني ومجلس الأمة، وعملهما، وكذا العلاقات الوظيفية بينهما وبين الحكومة؛ يشرفني أن أطرح على السيد وزير الأشغال العمومية السؤال الشفوي التالي نصه:

تجري بالطريق الرابط بين ميناء جن جن ومدينة الميلية بولاية جيجل أشغال توسيع الطريق الوطني رقم 43 على مسافة تفوق 40 كلم، كما يشهد طريق الكورنيش بين جيجل وبجاية هو الآخر أشغال التوسعة وإعادة التهيئة وحفر الأنفاق، خاصة على المحور الرابط بين المخرج الغربي لمدينة زيامة منصورية التابعة لولاية جيجل ومدينة مالبو التابعة لولاية بجاية.

لقد أثرت هذه الأشغال كثيرا على حركة المرور في المنطقة وجعلت الطريق الرابط بين ولايتي جيجل وقسنطينة مرورا بولاية ميلية، يشهد اختناقا حادا في حركة المرور ووقوع حوادث خطيرة ومميتة، راح ضحيتها أرواح جزائرية عديدة، كما أثرت هذه الأشغال سلبا على موسم الاصطياف في المنطقة، وجعلت العديد من المواطنين يعزفون

بالسهولة، أنت تسير شريكا أجنبيا بكل طلباته المشروعة وغير المشروعة وبكل تعقيداته، ولديك عمال جزائريون قليل إنهم اليوم في إضراب لكنهم يعملون تحت سلطة اليابانيين ولادخل لنا فيهم، ماذا نفعل في هذه الحالة؟ كانت في بعض الأحيان تظهر بعض التعقيدات التقنية في الميدان لذا اضطررنا لإحضار الخبراء والتدقيق خبرة تلو أخرى من أجل اتخاذ القرار، لكن أنا أؤكد للأخ رشيد أن المشروع متابع ميدانيا ومتابع يوميا وكذلك نحن نولي عناية وحرصا كبيرين عليه، فقط هناك أمور (الله غالب) حتى إن الله قال في تنزيل كتابه «ولا تكلفنا ما لا طاقة لنا به» هناك أمور لا طاقة لنا بها، أقول هناك بعض المناطق لا يمكننا أن نسرع فيها، وأنت تطلب مني التسرع! لا، هناك مناطق تستدعي العمل ببطء لأنك لو استعجلت ستنتج مشاكل - سبحان الله - لم تبق إلا نسبة 04% دعونا نتممها ونكملها هل فهمت؟ بالعقل وبالرزانة سنكملها حسب النوعية اللازمة وإن أقلقتمونا بسبب هذه النسبة أي 04% فسنقدمها خاما وتصرفوا فيها كما يحلو لكم، لا! الشخص العاقل يصبر فلم يتبق إلا 04% من ترابنا الوطني، إن شاء الله، من هذا المقطع وسوف نكملة - إن شاء الله - ونحن عازمون على الانتهاء منه كليا وأول شخص سيكون سعيدا بهذا المشروع هو أنا، لأنني أنتظر بفارغ الصبر يوم نهاية الأشغال وكان بودي أن يكون اليوم! هل يوجد شخص يرضى بهذا التأخر؟! وهذا لا يعتبر تأخرا لأننا لم نخرج - كما قلت - عن الأجل التعاقدية؛ شكرا للأخ الفاضل ولك واسع النظر في التقارير المفصلة عن التكلفة وعن التقنيات وفي كل الملفات التي هي بحوزتي ثم بعدها أحكم وشكرا.

**السيد رئيس الجلسة:** شكرا للسيد الوزير؛ أجد نفسي مرة أخرى مضطرا - بالرغم من أهمية الموضوع والذي قد يتطلب وقتا كثيرا فهو جد مهم - للتذكير بالنظام الداخلي وهو تخصيص 05 دقائق للتعقيب من طرف عضو مجلس الأمة و10 دقائق

– تعلمون وضعية إشارة المرور فيما يخص الورشات – على السائقين ومستعملي الطريق الحذر في هذا الإطار وبمعنى أن هذا الطريق به أشغال، فلا يمكن وأنت تعلم الأخ الفاضل، السيد عبد الرحمان يحي أننا لا يمكن أن نغلق الطريق الوطني رقم 43 حتى تنتهي الأشغال به فهو تحت الضغط وفي نفس الوقت هو مفتوح لحركة المرور، خاصة الوزن الثقيل المتجه لميناء جن جن، فالوزن الثقيل يمر بقوة عبر هذا الطريق وبالتالي يعتبر شريانا من شرايين الاقتصاد ليس لجيجل فحسب وإنما للوطن كله، وبالتالي فيما يخص هذا المقطع أي 43 كلم، الحمد لله، الأشغال توشك على النهاية وسوف – إن شاء الله – تختتم في أقرب الآجال حسب التقارير التي جاءت من ولاية جيجل بالتحديد، وحسب اللجنة التي أرسلتها الوزارة مؤخرا إلى عين المكان. يبقى الشطر الآخر يعني من زيامة منصورية بجيجل إلى مالبو ببجاية إلى بجاية مرورا بمقطع آخر وهو طريق الكورنيش والطريق الوطني رقم 43 كنا مضطرين لقطع الطريق ويوجد طريق أجتنابي فعلا لأنه جبلي وبه صعوبة... إلخ، إلا أننا يجب أن نتحلى بالصبر فلم يبق الكثير إن شاء الله.

بما أن الأنفاق الموجودة على مستوى منطقة ولاية بجاية، الحمد لله تم إنجازها وهي الآن تخضع لعملية التجهيز أو ما يسمى بالأشغال المكتملة؛ فيما يخص مسألة حماية الساحل على مستوى تلك المناطق من خلال بناء جدران الوقاية، يجب أن تتم ونحن نعمل في الميدان.

المهم أن المقطع من الطريق رقم 43 يوجد به حوالي 11.5 كلم ستنتهي بإذن الله تعالى حسب الآجال المحددة، يعني في السداسي الأول لسنة 2012 إن شاء الله ويفتح الطريق الوطني رقم 43 مابين بجاية وجيجل؛ هذا فيما يخص الطريق الوطني رقم 43.

فيما يخص البرنامج التكميلي 2005–2009، استفادت ولاية جيجل من حوالي 90 عملية يعني 90 مشروعا في قطاع الأشغال العمومية بتكلفة

عن زيارتها وتمضية عطلهم بها لما تتمتع به من مناظر طبيعية خلابة ومصايف جميلة.

معالي الوزير،

(1) متى تنتهي هذه الأشغال؟

(2) ما هو البرنامج التكميلي المخصص لولاية جيجل في مجال الأشغال العمومية من الطرق والموانئ؟

(3) ماهي الآفاق المستقبلية التي سطرتهما دائرتكم الوزارية لهذه الولاية في إطار البرنامج الخماسي 2010–2014؟

وتقبلوا – السيد الوزير – فائق التقدير والاحترام، شكرا لكم على حسن الإصغاء والسلام عليكم.

**السيد رئيس الجلسة:** شكرا للسيد عبد الرحمان يحي والكلمة مجددا للسيد وزير الأشغال العمومية للرد على السؤال، فليفضل مشكورا.

**السيد وزير الأشغال العمومية:** بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على رسول الله. شكرا للأخ عبد الرحمان أولا، على إعطائنا الفرصة للإجابة على هذا السؤال الوجيه الذي يخص ولاية جيجل ومن خلالها كل هذه المشاريع الهامة في آفاق 2010–2014 التي تخص ولاية جيجل وكذلك الولايات المجاورة لها.

فيما يخص الطريق الوطني رقم 43 الذي يربط اليوم بجاية بجيجل ويصل إلى سكيكدة، هذا الطريق الوطني رقم 43 تم إعادة الاعتبار لأكثر من 153 كلم منه، بما فيه حوالي 80 كلم أصبح طريقا مزدوجا على مستوى ولاية جيجل، الجزء الذي نجده اليوم في إطار الازدواجية لكي يصبح طريقا سريعا يعني من جيجل إلى الميلية وبالتحديد من الأشواط إلى الميلية هناك حوالي 44 كلم والأشغال بها تشرف على النهاية – إن شاء الله – وسوف تسلم في أقرب الآجال، لم يتبق منها الكثير.

فيما يخص هذا المقطع؛ فعلا فإن هذا المقطع الوطني رقم 43 هو في طور الإنجاز، وما نطلبه

الوطني رقم 27 من الميلية إلى الميلية، فهذا مهم جدا؛ كذلك فتح ممر أو طريق سريع من الطريق السيار شرق - غرب على مستوى ولاية قسنطينة على مستوى منطقة زيغوت يوسف نحو ميله ثم نحو الميلية، يعني فتح رواق من خلال الطريق السريع مبرمج من خلال محول هو موجود في الطريق السيار شرق - غرب والمتواجد مابين سكيكدة وقسنطينة.

ضف إلى ذلك لا ننسى المشروع الهام جدا والذي سيفك من جهة الاختناق ويقلل من الضغط على الكورنيش ومن جهة أخرى سنخفض من درجة الاكتظاظ في الطرق الوطنية ونعطي ديناميكية لميناء جن جن وذلك لبعده الوطني والإفريقي من خلال الحركية والتنمية الاقتصادية بالمنطقة، كل هذا من خلال الطريق السريع جيجل - ميله - سطيف على مستوى العلة، هذا الطريق السريع الذي يبلغ طوله الإجمالي 100 كلم الدراسات اليوم على مستوى مكتب دراسات كندي، برفقة مكتب دراسات جزائري في إطار التحضير لما يسمى بالدراسات التفصيلية، أعطيت من خلال الوكالة الوطنية للطرق السريعة لمكتب الدراسات لكي يمنحنا لنا - بطبيعة الحال - الدراسات التفصيلية الخاصة بالأنفاق والجسور الكبرى، لماذا؟ لأن هذا الطريق السريع الرابط بين كل من جيجل - ميله وسطيف على مستوى العلة لا يمكننا المرور بالطريق الوطني رقم 77 السابق لأنه طريق متواجد بمناطق صعبة جدا، وهو طريق يعرف يوميا انزلاقات كبيرة جدا؛ وبالتالي واصلنا على أرض متينة عبر جبال هامة جدا سنشق عبرها أنفاقا وجسورا هامة جدا، من أجل اجتناب السد الذي يفصل بينكم وبين ولاية سطيف، فهذا ما يجعل الطريق السريع جيجل - العلة - سطيف، سنكسب من خلال هذا الترتيب - إن شاء الله - 09 أشهر من الأجل المحدد، إن بمجرد الانتهاء من الدراسة التفصيلية للأنفاق والجسور نباشر في الإنجاز، ثم تأتي مقاطع الطريق لكي نربح حوالي تسعة أشهر من الأجل المحدد بإذن الله؛ ضف إلى ذلك أن

مالية تفوق 40 مليار دج، مست تهيئة وعصرنة وازدواجية وصيانة الطرق الوطنية، البلدية والولائية ومست في الإجمال حوالي 1.000 كلم من طرقات الولاية، ناهيك عن عدة جسور جديدة بنيت على مستوى ولاية جيجل، ناهيك عن العديد من المسالك التي كانت مجرد مسالك ترابية أصبحت اليوم كلها طرقات بالإسفلت، ناهيك عن العديد من الطرق البلدية التي تم ترقيتها إلى طرق ولائية وكذلك العديد من الطرق الولائية التي تم ترقيتها إلى طرق وطنية، ناهيك عن دور الصيانة التي بنيت في الفترة 2005-2009، ضف إلى كل هذا - بطبيعة الحال - الحظيرة الجهوية لعتاد الأشغال العمومية لجيجل فهذا أعطى كذلك دفعا لجيجل، ضف إلى ذلك كاسحات الثلوج التي كانت ناقصة جدا في الماضي بحيث عندما كان يسقط الثلج في منطقة ما مثل أولاد عسكر أو الطاهير أو أية جهة من جهات ولاية جيجل يؤدي إلى قطع الطرقات لأيام، أما اليوم - الحمد لله - كل تلك المناطق مجهزة بكاسحات الثلوج ويتم من خلالها فتح الطريق مباشرة وهذا أمر إيجابي جدا!

فيما يخص البرنامج 2010-2014 هو أهم وأضخم من برنامج 2005-2009 إذ سنستكمل أولا مشاريع فك العزلة إن على مستوى الطرق البلدية أو الطرق الولائية، وسنستمر في إعادة تأهيل وعصرنة كل الطرق الوطنية بالولاية، ضف إلى ذلك وهو أمر إيجابي جدا كذلك، سوف يتم ربط كل الطرق الوطنية والولائية لجيجل مع الولايات المجاورة، على سبيل المثال الجهة الشرقية لولاية جيجل وبالتحديد المنطقة الرابطة بينها وبين ولاية سكيكدة هي منطقة - ولظروف تعرفها خاصة وادي الزهور... إلخ، كانت مهجورة كليا، فالיום ومن خلال الطريق ومن خلال البرامج المسجلة - إن شاء الله - ستحيا تلك المنطقة وترجع لها الحياة لأنها منطقة ولظروف أمنية سابقة أصبحت مهجورة وستعود إليها اليوم الحيوية اليوم والحياة بإذن الله. ضف إلى ذلك تم استكمال مشاريع ازدواجية الطرق منها - مثلا - استكمال ازدواجية الطريق

مجرد مسالك لا طرقا بلدية وأصبحت الآن معبدة، لكن - بطبيعة الحال - لا تزال هناك برامج أخرى مكملة لأنه - وكما تعلمون - بعض المناطق خاصة الصعبة التي تمر بها الطرق المزدوجة أو الطرق السريعة تحتاج إلى دراسة تفصيلية جادة، حتى - بطبيعة الحال - ننجزها بالتنوع اللازمة. إذن نشكر مرة أخرى الأخ الفاضل، السيد عبد الرحمان على سؤاله الوجيه، وإن أراد الأخ عبد الرحمان أن يتقرب من الوزارة فيما بعد لنعطيه كل ما هو مسطر فمرحبا به، وهو مشكور مرة أخرى لأنه كلمني عدة مرات خارج السؤال الشفوي وفي عدة لقاءات، عبر فيها عن اهتمامه بمشاريع جيجل، فبارك الله فيك على الاهتمام وبارك الله فيك على العناية والحرص الذي توليه لولايتك، فهذا أمر طبيعي وهام جدا ويقدر وينوه به وشكرا.

**السيد رئيس الجلسة:** شكرا للسيد الوزير، أسأل السيد عبد الرحمان يحي - وليس السيد عبد الله يحي كما قال الوزير - هل لديه تعقيب؟ فليفضل مشكورا.

**السيد عبد الرحمان يحي:** شكرا.

شكرا للسيد الوزير على هذه التوضيحات حول قطاع الأشغال العمومية، بطبيعة الحال هذا القطاع هو قطاع حيوي ويعتبر القاعدة الأساسية لتحريك التنمية وحتى تكون التنمية شاملة ووطنية وإقليمية، لا بد أن تتحرك بقطاع الأشغال العمومية، ولكن هذا التحريك لا يمكنه أن يتم إلا بتجانس الطرق بمختلف أصنافها، سواء الطرق السيارة أو الطرق الولائية أو الطرق الوطنية أو الطرق البلدية أو الجبلية، فلا بد أن يكون تجانس بين الطرق وربطها بالموانئ وبالمطارات إلى غير ذلك حتى تكون سيولة على مستوى الوطن.

بالنسبة لنا فهذه الولاية - الحمد لله - قد استفادت من غلاف معتبر والكل يشكر ويثمن المجهودات المبذولة في هذا القطاع الحساس لوزارة الأشغال العمومية وكل الوزارات الأخرى، هناك بالفعل

المقطع الصعب والذي هو عندكم يصل طوله إلى حوالي 40 كلم، أما لما نصل إلى منطقة سطيف نجد كذلك أنه ليس بالمقطع السهل ولكن لا يوجد أي إشكال كبير يعني هو سهل نوعا ما.

لكن الأمر الهام جدا أن هذا الطريق السريع لا يمكنه أن يتوقف على مستوى الطريق السيارة بالعلمة بل سنكملة حتى يصل كلا من جيجل بالعلمة ومن العلمة ينزل إلى باتنة ومن باتنة نكمل عبر الرواق الوطني رقم 03 حتى نصل إلى بسكرة، فيصبح بسكرة - باتنة - العلمة - ميلة - جيجل ونستطيع أن نقول من بوابة الجنوب الجزائري إلى جن جن كله طريق سريع في إطار المخططات التوجيهية الوطنية وكل هذا الطريق هو على مستوى التكامل، فيصبح الشخص مثلا مباشرة في باتنة أو في بسكرة وهذا يهم السياحة كما ذكرت وخاصة السياحة الداخلية في بسكرة أو باتنة، فمباشرة عبر الطريق السريع يصبح في جيجل التي وحسب المعطيات التي قدمت لنا من طرف مصالح السياحة فقد عرفت هذه السنة حوالي أكثر من 07 ملايين سائح، لكن ومن خلال هذه الطرقات السريعة ومن خلال تحديث شبكة الطرقات ومن خلال عمل القطاعات الأخرى إن شاء الله، سيتدفق السواح على ولاية جيجل، هذه المنطقة الهامة جدا والسياحية الخلابة التي تنتظر اكتشافها لأنها منطقة جميلة جدا جدا، وفعلا فإن زيارتها مهمة جدا! أضف إلى هذه الطرق الازدواجية أو السريعة، هناك برامج حددت خلال سنة 2012 خاصة بالطرق البلدية وحدها، وهناك برنامج خاص بالطرق الولائية والوطنية، مع الربط الشامل لكل الطرقات الوطنية لجيجل مع الولايات المجاورة؛ إذن أنتم ترون أن آفاق ولاية جيجل هي آفاق رحبة وتفاؤل وخير، إن شاء الله، وأمل لجيجل ولكل الوطن؛ وبالتالي فإن كل ما أنجز وباعتبارك ابن جيجل - السيد عبد الرحمان - كيف كانت جيجل قبل برنامج 2005-2009 وأنت تعرف المناطق الجبلية، هل كانت تعرف الإسفلت؟ اليوم الحمد لله فقد وصل إلى قمم الجبال وقد كانت في الماضي

مجهودات جبارة وهذه تعتبر ملكا للمجموعة الوطنية، فهذه الطرقات تعتبر ملكا وشاخصة للعيان ونحن نسير في الطرق يوميا فنثمن ذلك، ولكن - السيد الوزير - في انتظار ربط الطريق 77 أو ما يسمى الطريق الموصل 77، هناك اكتظاظ في الطريق 43 و 27 أي 43 بين بجاية وميناء جن جن و 27 الرابط بين جيجل - ميلة - قسنطينة فهو يشهد حالة اختناق يومي نتيجة تفعيل الميناء، هذا الميناء الضخم الذي استفاد بموجب قرار وزاري لتحويل وتفريغ الآليات ومختلف الشاحنات فهذا الطريق دائما يكون به اختناق كبير، وفي إطار تفعيل منطقة بلارة مستقبلا - إن شاء الله - نحيد أن تكون ازدواجية في هذا الطريق لتسهيل حركة المرور، كما أطلب السيد الوزير - لأن ولاية جيجل وبعض الولايات الأخرى هي ولاية جبلية والأغلفة المالية صغيرة نوعا ما بالتقريب حوالي 90 مليار كغلاف مالي ممنوح لولاية جيجل هذه السنة للطرق البلدية، وهذه الأخيرة لا تكفي لأن هذه الولاية كبيرة بالنسبة لمسألة شق الطرق التي تقدر بحوالي 03 أو 04 كلم - برفع الحصة مستقبلا.

نشكر السيد الوزير على هذه التوضيحات ونثمن فتح الطريق للسيار الرابط بين الأخضرية، العاصمة والذي سرنا فيه لعدة مرات، فهو يسهل حركة المرور داخل العاصمة، ولا يخفى على الإخوة القاطنين بالجهة الشرقية، بحيث كنا سابقا نسير مسافة 50 كلم وتستغرق المدة 04 ساعات، أما اليوم - الحمد لله - وبدخولنا للعاصمة يصل الواحد منا مرتاحا ويشكر ولا بد من ذلك لأنه بالشكر يثمن الإنسان نعمة الله الموجودة حاليا في انتظار - بطبيعة الحال - الرواق الثاني والمقطع المزدوج، نشكر السيد الوزير والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

**السيد رئيس الجلسة:** شكرا للسيد عبد الرحمان يحي والكلمة لكم مجددا السيد الوزير للرد على التعقيب.

**السيد الوزير:** معذرة للأخ عبد الرحمان، في الحقيقة كلنا عباد الله، فعندما قلت لك يا عبد الله،

فعلا لقد أخطأت في التسمية. الأخ عبد الرحمان أشكرك مرة أخرى شكرا جزيلا لأنكم رفعتم في عدة مناسبات ولقاءات هذه الانشغالات، ومن خلال ذلك فإن عدة مشاريع وعدنا بها قد أنجزت في الميدان وهذا بفضل حرصكم وبفضل وقوفكم على تطوير الولاية.

فيما يخص السؤال - الأخ الفاضل - نحن نعمل الآن بما يسمى بعملية التجانس، في الحقيقة هي لاتخص فقط الطرقات والموانئ، فعلا الطرقات والموانئ لكن ما يسمى بالكيفيات ما بين الطريق والميناء والمطار إضافة إلى السكة الحديدية لأن هذا التجانس مع كل وسائل النقل، هو الذي سيعطينا سيولة أكبر، ويعطينا كذلك ديناميكية أكبر وهو الذي يجعلنا نصل إلى الأهداف المنشودة.

فقط، الأخ، بطبيعة الحال أن الطريق الوطني رقم 77 أو 43 أو 27 اليوم هو فعلا مكتظ لأنه والحمد لله، منحنا ربنا الأمان والاستقرار في الوطن، والاقتصاد يتحرك بقوة وإلا من أين تأتي حركية هذه الشاحنات والبضائع... الخ؟ هذا أمر هام جدا، يجب أن نعرف أن هذه الطرقات ما كان لها أن تعرف في السابق مثل هذه الحركية، ضف إلى ذلك - الحمد لله - فإن ميناء جن جن - والأخ عبد الرحمان يعرفه جيدا - كيف كان في السابق، كان لا ينشط إلا بـ 05% فقط من طاقته، أما اليوم - فالحمد لله - تم تفعيله من خلال قرار الحكومة وأصبح في الميناء حركية ونمو وتطور وكما قلت إن هذا الأمر هو في صالح الولاية وفي صالح كل التراب الوطني، وهذا أمر نثمنه لأنه إيجابي جدا.

فيما يخص الطرق البلدية، هناك غلاف مالي في إطار ما يسمى بمشاريع التنمية المحلية (PCD) في إطار الجماعات المحلية، مخصص سنة 2012 للطرق البلدية للتكفل بما تبقى - إن شاء الله - من الطرق البلدية لفك العزلة عن المناطق النائية.

فيما يخص كل الطرق 43 أو 27 أو حتى 77 لأنه مستقبلا - إن شاء الله - وبعد الانتهاء من هذا الطريق السريع الرابط جيجل بسطيف يمكن لنا إعادة عصرنة أو حتى توسيع بعض المقاطع من

الطريق الوطني رقم 77 الحالي لأنه يعاني الآن ضغطا رهيبا وكبيرا خاصة مع وجود الانزلاقات، لا يمكن أن نقوم الآن بعمليات هامة لتوسعة وعصرنة الطريق؛ وبالتالي فهو مهياً - إن شاء الله - للعصرنة، المهم الآن والحل الأساسي في الطريق السريع هذا والذي - إن شاء الله - في أقرب الآجال ستنتهي الدراسات الخاصة بالأنفاق والجسور وننطلق فيه، ثم وكما قلت فإن الطريق ليس صعبا جدا، والحمد لله لدينا تجربة هامة جدا ولدينا خزان من الكفاءات والإطارات الجزائرية التي تكونت من خلال هذه البرامج التي أقرها فخامة رئيس الجمهورية الأخيرة، والتي تكونت وتدرجت بحكم احتكاكها بالأجانب سواء كانت مكاتب دراسات أو شركات إنجاز ووصلت إلى مستوى تقني عال جدا، وخبرة وطنية هامة جدا يعني نفتخر اليوم بها، فعندما نتكلم عن الطريق السيار الخاص بالهضاب العليا يمكن أن أقول لك إنه بواسطة وسائل الإنجاز الوطنية والخبرات والكفاءات الوطنية من مهندسين وخبراء ومكاتب دراسات وطنية، لا نحتاج إلى أجانب من أجل إنجاز مشروع كهذا، لأننا اليوم - والحمد لله - قد وصلنا إلى تكوين رأس مال جزائري من الطاقات الوطنية في مجال المشاريع الكبرى للبناء والحمد لله رب العالمين، وكذلك يا أخ عبد الرحمان - بإذن الله - سنواصل معكم من خلال إعطائكم كل المعطيات وكل المعلومات المفيدة، وبارك الله فيكم مرة أخرى على كل ما تقومون به من جهد، من أجل تطوير ولاية من ولاياتنا عبر التراب الوطني وشكرا.

**السيد رئيس الجلسة:** شكرا للسيد وزير الأشغال العمومية؛ والآن نمر إلى قطاع آخر لا يقل أهمية وهو قطاع السكن والعمران والكلمة للسيد بوعلام درامشيني لطرح سؤاله الشفوي، فليفضل مشكورا.

**السيد بوعلام درامشيني:** بسم الله الرحمن الرحيم.

سيدي الرئيس،  
السادة الوزراء،

زميلاتي، زملائي أعضاء مجلس الأمة،  
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 الوطني ومجلس الأمة، وعملهما، وكذا العلاقات الوظيفية بينهما وبين الحكومة، يشرفني أن أطرح على معاليكم السؤال الشفوي التالي نصه:

معالي الوزير،

لقد تعرضت بعض مناطق الوطن إلى العديد من الكوارث الطبيعية، منها التي أثرت على وضعيات المواطنين الاجتماعية، كالزلازل التي دمرت مساكن المواطنين وصعبت من محنتهم لسنوات، ولعل أعنف تلك الزلازل زلزال الأصنام وزلزال بومرداس سنة 2003.

وإذا كانت الدولة حينها لم تدخر جهدا من أجل إعادة الإسكان وإعادة الإعمار والتكفل بالمنكوبين، إلا أن بعض الحالات لم تعالج في - رأينا - بالشكل الكافي على مستوى ولاية بومرداس.

معالي الوزير،

حقيقة إن الدولة لم تقصر بواجبها، لكن نغتنم الفرصة هاهنا لنشكر كل نساءها ورجالها وإطاراتها الذين هبوا من مختلف الولايات والمناطق لمد يد العون لإخوانهم بومرداس، وضرب الجميع بذلك مثلا للواجب والوطنية يقتدى به لدى الأجيال وعلى مر الأوقات ولعل من جملة الإجراءات المتخذة حينها كان ما يلي:

1 - إعانة مالية بـ 1 مليون دينار جزائري لإعادة بناء المنازل المنهارة.

2 - إعانة بـ 1 مليون دينار جزائري لشراء مسكن، أو إعادة إسكان المنكوبين في سكنات اجتماعية.

فإذا كانت الفئتان الأولى والثانية قد استفادتتا من مبلغ مالي على شكل إعانة نهائية فإن الفئة

عمومية إيجارية الحق في شراء هذه السكنات بصفة استثنائية مع تكفل الدولة بمبلغ الإعانة الذي استفاد منه المواطنون لإعادة بناء مساكنهم المنهارة أو لشراء مسكن جديد.

ردا على هذين التساؤلين يشرفني أن أوضح ما يلي: فيما يخص التساؤل الأول، بودي أن أشير إلى أن العدد الإجمالي للمنكوبين الذين انهارت مساكنهم كليا بلغ 11.138 منكوبا وقد قررت الدولة لفائدة هؤلاء من خلال المرسوم التنفيذي رقم 03-314، المؤرخ في 16 سبتمبر 2003، والمحدد لشروط وكيفيات منح الإعانات لإعادة بناء السكنات المنهارة أو المصحح بعدم قابليتها للترميم من جراء زلزال 21 ماي 2003، حسب اختياراتهم، بحيث طرحت اختيارات آنذاك، وأعطت الدولة من خلال هذا المرسوم عدة حلول تكلمت عنها من خلال سؤالك قبل قليل، وكل شخص اختار الصيغة التي تليق به وارتأى أنها ملائمة له، سواء إعادة إسكان في سكنات عمومية إيجارية جديدة وكان السؤال مطروحا بهذه الصفة، أو منحهم إعانات لإعادة بناء مساكنهم أو لشراء مسكن جديد كما أشرت إليه في المقدمة.

عملا بهذه الإجراءات باعتبارها إجراءات تنظيمية، جاءت بموجب مرسوم ونحن في الجهاز التنفيذي، نحن ننفذ محتوى أو ما جاء به هذا المرسوم فكانت النتائج كالتالي 7.807 منكوب اختاروا أن تتم إعادة إسكانهم في سكنات عمومية إيجارية جديدة، منهم 7.406 من بين 7.807 تم إعادة إسكانهم في سكنات جديدة أي بنسبة 95%، أما بالنسبة لـ 04% أو 05% المتبقية أي حوالي 400 فإن إنجاز المساكن المخصصة لإعادة إسكانهم هو على وشك الانتهاء.

هذا، مع العلم أن تأخر عملية إعادة إسكان هؤلاء ترجع إلى أسباب موضوعية، لا سيما تغيير - كما سبق وأن قلت - اختيارهم الأول للاستفادة من إعانة الدولة لإعادة بناء مساكنهم، والتي حددها المرسوم المذكور آنفا بقيمة 1 مليون دينار. أما الباقي من 11.138 أي 3.331 منكوبا ففضلوا

الثالثة، صحيح أنه تم إسكانها، لكن أغلب هؤلاء كانوا يملكون مساكن سابقة، ونرى أنه ليس من المنطقي ولا من الإنصاف أن يحرّموا من نفس الإعانة المقدمة للآخرين.

وعلى هذا الأساس يكون سؤالي كما يلي:

1 - ما تقييم معاليكم لوضع إعادة الإسكان والإعمار بولاية بومرداس بعد مرور سنوات من الكارثة الزلزالية التي ضربت المنطقة؟  
2 - ألا يمكن استثنائيا لفئة المعنيين من المساكن الاجتماعية شراء مساكنهم مع تكفل الدولة بمبلغ الإعانة الذي استفادت منه الفئتان الأوليان خاصة أن المعنيين خسروا مساكنهم وأملآهم في الزلزال، مادام أن المنطقة منكوبة وكانت في وضع استثنائي؟  
تقبلوا - معالي الوزير - فائق التقدير والاحترام وشكرا.

**السيد رئيس الجلسة:** شكرا للسيد بوعلام درامشيني والكلمة للسيد وزير السكن والعمران للرد على السؤال، فليفضل مشكورا.

**السيد وزير السكن والعمران:** بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على رسول الله. السيد رئيس الجلسة الموقر، السيدات والسادة أعضاء مجلس الأمة المحترمون، نساء ورجال الإعلام، أيها الحضور الكريم، السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته. أشكر السيد بوعلام درامشيني، عضو مجلس الأمة الموقر، على تفضله بطرح هذا السؤال الشفوي الذي يتضمن تساؤلين:

1 - يتمثل الأول في مدى تقييمنا لوضع إعادة الإسكان والإعمار بولاية بومرداس، بعد الزلزال الذي مس هذه المنطقة في 21 ماي 2003.

2 - والثاني حول ما إذا كان ممكنا أن يمنح للمواطنين الذين تمت إعادة إسكانهم في سكنات



أملك الدولة تم إقراره بموجب المرسوم الصادر في سنة 2003 تحت رقم 03-269، الذي يحدد شروط وكيفيات التنازل عن الأملاك العقارية التابعة للدولة والذي أذكر بأنه قد استثنى بوضوح السكنات العمومية الإيجارية الموضوعة حيز الاستغلال ابتداء من 1 جانفي 2004.

لماذا تم استثنائها؟ لأن الدولة أرادت أن تكون لها حظيرة سكنية تتعامل بها مع المعوزين والمحتاجين واليوم - الحمد لله - هذه الحظيرة تتكون من أكثر من 800.000 وحدة سكنية وهي ملك للمجموعة الوطنية ومصنفة في خانة السكنات العمومية الإيجارية التي - مرة أخرى - هي ممولة من طرف الخزينة العمومية؛ وبالتالي ملك للمجموعة الوطنية ويتعذر أو يمنع على كل شخص استفاد منها أن يتعامل بها كما هو الشأن في بعض الحالات، هذا مع العلم أن هذا المرسوم الذي عرف التعديل فيما يخص مدة تطبيقه لم يعد ساريا منذ تاريخ 31 ديسمبر 2010.

السيد رئيس الجلسة المحترم،

السيدات والسادة أعضاء هذا المجلس الموقر، يتبين من خلال هاته المعطيات أن الاقتراح المقدم يصعب تجسيده حتى ولو بصفة استثنائية، وهذا نظرا لكل الإجراءات التنظيمية التي يتطلبها ذلك والتي هي - كما تعلمون - من صلاحيات الحكومة.

أشكركم على كرم الإصغاء والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

**السيد رئيس الجلسة:** شكرا للسيد الوزير، أسأل السيد بوعلام درامشيني هل يريد التعقيب؟

**السيد بوعلام درامشيني:** شكرا لكم سيدي الوزير على هذه التوضيحات، كما لا يفوتني أيضا أن أشكر الدولة وكل أسلاك الأمن وكل المواطنين الذين تضامنوا وتكفلوا بإخوانهم خلال محنة زلزال 2003، الذي ضرب منطقة بومرداس والجزائر آنذاك، من خلال إعادة إسكان المنكوبين (Les 5 rouges)

الاستفادة من الإعانات المالية التي خصصتها الدولة سواء لإعادة بناء سكناتهم المنهارة وهي 3.247 مستفيدا أو لشراء مسكن جديد وعددهم قليل وهو 84 شخصا.

وقد تجسدت فعلا عملية منح هذه الإعانات للمواطنين، الذين فضلوا هذا الخيار؛ وبالنظر إلى هذه الحصيلة يمكن التأكيد بأن وضعية المواطنين الذين انهارت مساكنهم كليا، قد تم التكفل بها من طرف الدولة، سواء من خلال إعادة إسكانهم في سكنات جديدة أو من خلال منحهم الإعانات المالية المخصصة لهم وهذا طبعا حسب الاختيارات - مرة أخرى - التي عبروا عنها.

أما فيما يخص التساؤل الثاني، حول منح - بصفة استثنائية لمستفيدي السكنات العمومية الإيجارية - حق شراء هذه السكنات والاستفادة في نفس الوقت من الإعانة التي خصصتها الدولة لإعادة بناء المساكن المنهارة كليا أو لشراء مسكن، تجدر الإشارة إلى أن مثل هذا الإجراء يحتاج إلى:

1 - تعديل المرسوم - الذي تكلمت عنه - رقم 03-314، الذي صدر في 16 سبتمبر 2003، المحدد لشروط وكيفيات منح الإعانات لإعادة بناء السكنات المنهارة، أو المصرح بعدم قابليتها للترميم من جراء زلزال 21 ماي 2003، الذي حدد بوضوح مثلما أشرت إلى ذلك أنفا الخيارات الممنوحة للملاك والشاغليين الشرعيين والذي - كما هو معلوم - لم ترد فيه هذه الإمكانية؛ هذا من جهة، ومن جهة أخرى، فإن تجسيد هذه الإجراءات يستدعي أن يتم توسيعه ليشمل كل الحالات المماثلة لأنه لا يمكن أبدا وطبقا لمبدأ الإنصاف أن يحصر الطابع الاستثنائي للإجراء المقترح فقط لمنكوبي زلزال 21 ماي 2003، وأنت تفهمني في هذه الحالة إذ لا يمكنني أن أدرج حالات استثنائية وأترك حالات مماثلة موجودة ربما في ولايات أخرى.

2 - يحتاج كذلك إلى تعديل التنظيم المسير لعمليات التنازل، أنت تعرف بأن عمليات التنازل عن

سكنية لو كان فيه تأمين وتضامن، فمن خلال هذا التأمين يسهل على الناس استرجاع الأموال لكي يشتروا أو.. أظن أن الجميع يعلم اليوم بأن ما رصد لبناء السكنات في الجزائر من خلال البرنامج الخماسي 2010-2014 بما في ذلك التهيئة الخارجية، ربما وأقولها بدون تحفظ لأنني أعرف الأرقام فهي تمثل ما رصد ربما في كثير من الدول الإفريقية مجتمعة 4.700 مليار دينار، يكفي الدولة أنها تتكفل بالمحتاجين وبالمعوزين من خلال البرامج السكنية العمومية الإيجارية، والتي هي ملك للدولة ويكفي الدولة أنها تعطي إعانات مباشرة وغير مباشرة من خلال الترتيبات والتدابير للفئة المتوسطة لكي يجد كل واحد خانته وبالتالي يدخل فيها، لكن كلما تكفلت بهم الدولة يطلب منها أن تقدم أكثر، لا! أظن أن كل الأمور تأتي في وقتها، يضرب بالجزائر المثل أنها تأخذ على عاتقها كل الكوارث الطبيعية التي مرت بها ومنها زلزال 2003 حتى في البلدان المتقدمة.

بالنسبة للكراء، الكراء في الجزائر غير محدد بصفة اقتصادية يعني لا يطابق شكل ذلك الاستثمار، الكراء شبه رمزي لأن تسعيرته لم تتغير منذ سنة 1998، ولو أن سقف الدخل الشهري للمواطنين قد تحسن، والكراء في الجزائر بالنسبة للسكنات العمومية يتراوح بين 300 دج إلى 1.800 دج خارج الرسوم، يعني 300 دج حسب المناطق والمناطق الفرعية والدرجة التي نجرها، أظن أن المبلغ أو التسعيرة هي رمزية وليس بالكراء الاقتصادي.

هذا ما وددت أن أقوله، لكن أعرف أن ولاية بومرداس كغيرها من الولايات المتضررة، تحظى بعناية خاصة من طرف الدولة والدليل على ذلك أننا زدناها مؤخرا بسكنات عمومية إيجارية، وزودناها كذلك بسكنات ريفية، وإذا كان البرنامج لم ينفذ بطريقة جيدة فالمشكل متعلق بـ (CADASTRE) لكن الأمور حاليا تسير على أحسن ما يرام والحمد لله.

مرة أخرى أشكر السيد العضو، وأنا شخصيا قد عشت كارثة بومرداس مع كل مواطني الولاية

في السكنات الإيجارية التي قدرت بـ 8.432 سكنا - حسب علمي - سيدي الوزير، وضعنا كل المنكوبين في كفة واحدة، المالك وغيره، طبعاً هذه إعانة الدولة اعتبرتهم سواسية وهي مشكورة، لكن في هذا السياق جاء هذا الاقتراح - إن شاء الله - على مستوى الحكومة يمكنكم تعديل المرسوم المتعلق بكل الفئات على مستوى الوطن، لأنها - كما قلت - هذه صفة خاصة، ونظراً لخصوصيتها - إن شاء الله - يمكن للدولة أن تمنحهم وتبيع لهم هذه السكنات بصفة خاصة وأقول للحد من هذا والكراء الذي سدد يكون ناقصاً من ثمن البيع ولعل - سيدي الوزير - أن المشكلة قائمة إلى حد الآن في تسديد الإيجار من هذه الفئة وشكراً.

**السيد رئيس الجلسة:** شكراً للسيد بوعلام درامشيني والكلمة مجدداً للسيد الوزير للرد على التعقيب.

**السيد الوزير:** شكراً مرة أخرى للسيد رئيس الجلسة المحترم وشكراً للسيد العضو، السيد بوعلام على تفهمه.

لقد أقرت الدولة آليات كثيرة ومنها تأمين السكنات (CAT-NAT)، سبق لي وأن قلت أثناء ردي على السؤال أنه كانت توجد اختيارات والمواطن اختار هذه الصيغة وأظن أن هذا الأمر كاف، لأن الاختيار كان الحل الأنجع آنذاك، بعد التفاوض مع المنتخبين ومع السلطات المحلية ومع المتضررين في نفس الوقت، وكل واحد وحسب اختياره، اليوم وإن كان لدينا عمل تحسيسي فهو تجاه هؤلاء وتجاه كل المواطنين، لأننا إذا نظرنا إلى حصيلة شركات تأمين فيما يخص تأمين الممتلكات العقارية أو المساكن فهو ضعيف جداً؛ وأنا أتذكر أنه قبل سنة كانت لدينا حصيلة التأمينات، وأظن أننا بحاجة إلى تحسيس وتوعية المواطنين لأنه ليس بإمكان الدولة أن تؤمن كل سكنات المواطنين، تصور أن الحظيرة الوطنية للسكنات قد وصلت اليوم إلى 7.5 مليون وحدة

**السيد وزير السكن والعمران: السيد رئيس الجلسة المحترم،**  
السيدات والسادة أعضاء هذا المجلس الموقر،  
أسرة الإعلام،  
السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته مجدداً.  
ردا على السؤال الشفوي الذي تفضل به السيد  
لزهارى بوزيد، عضو مجلس الأمة الموقر وهو  
مشكور، يشرفني أن أوافيكم بالتوضيحات التالية:  
لقد سبق لي بالفعل وأن تحدثت في مناسبات  
مختلفة عن النقص في وسائل الإنجاز الوطنية في  
ميدان البناء وذلك مقارنة مع ضخامة البرنامج  
سواء في مجال السكن أو في مجال التجهيزات  
العمومية أو في التهيئة الحضرية التي يشرف  
عليها أو على إنجازها قطاع السكن والعمران.  
للتذكير فإن البرنامج السكني المسجل برسم  
البرنامج الخماسي 2010-2014 بلغ، كما تعلمون،  
2.450.000 وحدة سكنية، بعد القرار المتخذ في  
شهر ماي الماضي، من طرف فخامة السيد رئيس  
الجمهورية والقاضي بتسجيل حصة إضافية تتمثل  
في 450.000 وحدة سكنية، والتي تتوزع حسب  
الصيغ كالتالي:

1- مليون وحدة سكنية عمومية إيجارية.

- 550.000 سكن ترقوي مدعم.

- 900.000 سكن ريفي.

كما تعلمون أيضا بأن القطاع ملزم بتسليم ما  
لا يقل عن 1.200.000 وحدة سكنية خلال الفترة  
الخماسية المعنية، يعني الفترة ما بين 2010 و2014.  
إن تحقيق هذا الهدف يعني في واقع الأمر إنجاز  
200.000 وحدة سكنية إضافية مقارنة بما تم  
إنجازه خلال البرنامج الخماسي المنصرم، أي  
زيادة تقدر بنسبة 20%، مما يفرض - كما هو  
واضح - رفع حجم وسائل الإنجاز الوطنية.

وعليه؛ فإن حديثي حول اللجوء إلى وسائل  
الإنجاز الأجنبية كحل استثنائي وجزئي، بالموازاة  
مع تطوير طاقاتنا الوطنية للإنجاز، كان مؤسسا  
على ضخامة البرنامج المذكور واللامسبوق.  
أما بخصوص النسبة التي يستطيع المقاول

وأحسست بما يحسون، لكننا نعمل - كما قلت -  
في إطار الترتيب والتنظيم وشكرا.

**السيد رئيس الجلسة: شكرا للسيد الوزير**  
ونبقى دائما مع قطاع السكن والعمران والكلمة  
للسيد لزهارى بوزيد لطرح سؤاله الشفوي،  
فليتفضل مشكورا.

**السيد لزهارى بوزيد: شكرا سيادة رئيس**  
الجلسة؛ بعد بسم الله؛  
السيد وزير السكن والعمران، ممثل الحكومة  
للإجابة على هذا السؤال،  
سيداتي، سادتي، أعضاء مجلس الأمة،  
الحضور الكريم.  
سيادة رئيس الجلسة،

ينصب سؤالي حول موضوع قرأناه في الصحافة،  
على أساس أن السيد الوزير قد صرح بأن أدوات  
الإنجاز الوطنية غير كافية لتنفيذ البرنامج التنموي  
الخاص بإنجازه 1.200.000 وحدة سكنية التي هي  
مبرمجة في إطار البرنامج الخماسي 2010-2014،  
ومن هنا أكد أن اللجوء إلى المقاولات الأجنبية  
أصبح ضرورة؛ وعليه، نريد بعض التوضيحات من  
السيد الوزير:

1) ماهي النسبة التي يستطيع أن يغطيها المقاول  
الوطني من عمومي وخاص؟

2) هل نطبق على المقاولات الأجنبية الشريكة  
في هذا القطاع نفس الشروط من حيث المزايا ومن  
ناحية التحفيزات وخصوصا من ناحية تكاليف  
الإنجاز بالنسبة للمتر المربع الواحد؟

هذا هو سؤالي الذي ألتمس من خلاله من السيد  
الوزير أن يعطينا مزيدا من التوضيحات حوله،  
وشكرا سيادة رئيس الجلسة.

**السيد رئيس الجلسة: شكرا للسيد لزهارى**  
بوزيد، والكلمة لكم السيد وزير السكن والعمران  
لتقديم الجواب، تفضل.

لتعزيز قدرات المؤسسات ومكاتب الدراسات الوطنية. السيدات والسادة أعضاء هذا المجلس الموقر، وحتى يتسنى لنا مرة أخرى التدقيق في هذه المسألة، أذكر بأن عدد المؤسسات الوطنية المؤهلة لإبرام صفقات عمومية هي 34.000 مؤسسة بينما كان عددها يبلغ 22.000 في بداية 2005، يعني استحدثت من خلال البرنامج السابق 12.000 مؤسسة أو أكثر، بطبيعة الحال يمكن القول بأن عدد المؤسسات المنشأة خلال الفترة الخماسية الفارطة هو معتبر، بحيث كان يقدر بـ 54% غير أن الإشكالية تكمن في حجم المؤسسات، فأكثر من 50% منها هي مؤسسات ذات حجم صغير وصغير جدا 18.000 مؤسسة تشغل أقل من 10 عمال، وهناك 346 مؤسسة لديها حجم وأهلية (من 05 إلى 09) وتنشط في السكن وفي الأشغال العمومية وفي الري وأنتم تعلمون أن كل المؤسسات الكبيرة يهملها القطاعات التي تجني من خلالها أموالا كثيرة.

بالموازاة مع ذلك فإن عدد المؤسسات ذات الحجم المتوسط يبلغ 341 مؤسسة فقط، مصنفة من الفئة 05 إلى 09.

أما فيما يخص الجزء الثاني من السؤال حول ما إذا كانت تطبق على المقاولات الأجنبية نفس الشروط التي تطبق على المقاولات الجزائرية أجييب بلا! لا تطبق نفس الشروط على المقاولات الجزائرية والأجنبية، وهذا نظرا لما قلته سابقا بأن للأداة الوطنية لها الأفضلية من حيث تكاليف الإنجاز بنسبة تقدر بـ 25% إذا كانت توجد مناقصة، فإن للمقولة الجزائرية الأفضلية بـ 25%، وهو ما تنص عليه المادة 23 من المرسوم الرئاسي رقم 10-236، المؤرخ في 07 أكتوبر 2010، المتضمن تنظيم الصفقات العمومية. المعدل والمتمم.

هذا ما وددت قوله ردا على هذا السؤال الوجيه، والسيد العضو المحترم، السيد لزهاري بوزيد مشكور على طرحه، لأن في بعض الأحيان قيل لنا إذا كان لديكم 34.000 مؤسسة وزعوا على كل واحدة 10 مشاريع حتى تقوم هذه المؤسسات ببناء أو إنجاز 34.000 مسكن في السنة!! يعني

الجزائري إنجازها، فإننا بطبيعة الحال نطمح كلنا إلى أن تكون هذه النسبة في أعلى مستوى ممكن، لكي تبقى القيمة المضافة في البلاد، وأنتم على دراية بالإجراءات التحفيزية التي اتخذتها الحكومة من أجل تعزيز وتنمية قدراتنا الوطنية، أذكر منها على وجه الخصوص تلك التي تمنح الأفضلية لوسائل الدراسات ووسائل الإنجاز الوطنية، وكذا الإجراءات المتخذة في إطار اجتماع الثلاثية فيما يخص تحصيل المؤسسات الوطنية من خلال الإجراءات التي اتخذتها الثلاثية، وأنتم تعرفون محتواها.

السيد رئيس الجلسة المحترم،

السيدات والسادة الأعضاء،

وحتى يتسنى لكم أخذ صورة عن نسبة مشاركة الطاقات الوطنية في إنجاز المخطط الخماسي المنفرط بودي إفادتكم بأن الوسائل الوطنية، أقول الوسائل الوطنية، وليس المؤسسات الوطنية، لأن نسبة كبيرة من السكن الريفي تفوق 50% كانت بصيغة بناء ذاتي، لأن الوسائل الوطنية تكفلت بإنجاز ما لا يقل عن 93%، أقول وسائل وطنية، ولا أقول المؤسسات الوطنية مرة أخرى 93% من 1.045.000 وحدة سكنية تم إنجازها بوسائل وطنية أما المؤسسات الأجنبية فقد تكفلت بإنجاز 07% من هذا البرنامج، أي 72.000 وحدة سكنية، في الخماسي الماضي، والظاهر أن ما يهمل المؤسسات الأجنبية وما يهملنا كذلك هي المشاريع الكبرى، إذا كان حجم المشروع يفوق 500 أو 1.000 وحدة سكنية فبالتالي هي تحتاج إلى تكنولوجيا وتحتاج إلى (Management) أنت تراها على سبيل المثال في المدن الكبرى كالجزائر وقسنطينة ووهران وعنابة، ولكن بعض الولايات تكفلت بمشاريعها المؤسسات الوطنية سواء كانت عمومية أو خاصة لأن حجمها يمكنها أن تأخذها على عاتقها وبالتالي تنجزها.

قلت 93% من الوسائل وطنية و 07% من الوسائل أجنبية، أما بخصوص النسبة التي يستطيع المقاول الجزائري إنجازها، تكلمت وقلت إننا نفضل هذا واتخذت الدولة أو الحكومة الكثير من الإجراءات

**السيد الوزير:** شكرا سيدي رئيس الجلسة، وشكرا للسيد العضو المحترم، السيد لزهاري بوزيد على هذا التفهم، لأنه حسب المعلومات تقول بأن الشركات الأجنبية تأخذ أكثر، أنا أقول بأن كل ما جاء في قانون الصفقات العمومية محترم، حتى الأمر الذي يقضي بنسبة 25% التي تعطي الأفضلية للشركات الوطنية.

أما بالنسبة للشراكة، طبعاً، إذا رأيت السيد العضو المحترم، المرسوم الرئاسي المتضمن قانون الصفقات العمومية وبالأخص المادة 24، فإنه يلزم الشركات الأجنبية التي تقوم بمناقصات أن تستثمر في الجزائر، وكذلك القانون المتعلق بالاستثمارات ينص على إلزامية الشراكة، وتوجد تجربة شراكة بين شركات جزائرية عمومية وخاصة في إنجاز مشاريع في الجزائر، أقول مشاريع التجهيزات العمومية في كثير من الأحوال، لأنها تضخ فيها أموال أكثر وهذا يهم أكثر هذه الشركات الأجنبية بالنسبة للشراكة، لكن قطاع السكن والعمران من خلال شركة مساهمات الدولة التي لديها في حقيبتها شركات إنجاز ومكاتب دراسات تعمل مع شركات أجنبية حالياً، ومنها شركات إسبانية وإيرانية وغيرها لعقد شراكة بينها وبين مؤسسات عمومية، لإنجاز مشاريع سكنية وكذلك مشاريع وتجهيزات عمومية.

لكنك ربما لم تسألني هذا السؤال، فحتى الشركات الأجنبية التي تعمل في مجال السكن والعمران ومنها الصينية يوجد سقف لتحويل العملة الصعبة، بالنسبة لقطاعنا - على كل حال - يكون ذلك بنسبة 28% إلى 30% فالتحويل ليس..، وبالتالي إذا عرفنا تركيبة عوامل إنتاج السكن والمتمثل في مواد البناء والعتاد وكذلك اليد العاملة، فهذه الأخيرة تمثل قسماً كبيراً يصل إلى حوالي 40% إلى 45%؛ وبالتالي فهو مضطر لاستغلال اليد العاملة الوطنية، وأنا شخصياً زرت بعض الورشات لدى شركات أجنبية فهي تشغل 80% من اليد العاملة الوطنية وتكلمت مع المؤسسات الوطنية الجزائرية خلال الثلاثية وقبل الثلاثية لما كان لدي

بإجراء نظرة بسيطة لا يمكننا أن نقبل بهذا بخصوص برنامج عمومي، فإننا لا نستطيع أن نقبل مثل هذه الأطروحات أو الأشخاص الذين لهم دراية كافية بهذا الميدان يعرفون بأن هذا النوع من الطرح ليس سليماً، لأن المشروع يتطلب أكثر من هذا، ولذلك فإن تأطيره يستوجب وجود كفاءات برتبة مهندسين وأكثر من مهندسين ومهندسين معماريين، وشكراً.

**السيد رئيس الجلسة:** شكراً للسيد الوزير، أسأل السيد لزهاري بوزيد هل يريد التعقيب على ما جاء به السيد الوزير؟

**السيد لزهاري بوزيد:** شكراً سيدي رئيس الجلسة.

في البداية، أشكر السيد الوزير على هذه التوضيحات المهمة التي قدمها حول السؤال الذي طرحته، فقط أريد أن أعرف من السيد الوزير هل هناك اتجاه لوجود نوع من الشراكة، باعتبار أن الأجانب موجودون هنا بكل خبراتهم ومعارفهم والتكنولوجيا التي يأتونها بها؟ هل هناك محاولات أو أمثلة لشراكة بين هذا القطاع الأجنبي وبين مؤسساتنا، سواء الخاصة أو العامة، للقيام ببعض المشاريع بحيث لا يقوم الأجانب بمشاريع هكذا إذ هم في واد وشركاتنا في واد آخر؟ بمعنى نستغل تواجدهم هنا للقيام بعملية الشراكة، وفي نفس الوقت أريد توضيحات حول مدى استخدام هذه الشركات الأجنبية لشبابنا من مهندسين وتقنيين وخصوصاً من عمال، لأننا نلاحظ أنه في أغلب الأحيان يجلبون معهم عمالاً، أظن أنه لدينا الحق في فرض نسبة معينة من أجل.. أطلب من السيد الوزير توضيحات، وشكراً لك السيد الوزير، شكراً لك سيدي رئيس الجلسة.

**السيد رئيس الجلسة:** شكراً للسيد لزهاري بوزيد، والكلمة للسيد الوزير للرد على التعقيب.

الإصغاء والسلام عليكم.

**السيد رئيس الجلسة:** شكرا لكم السيد الوزير، وبهذا 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 السؤال الشفوي والشكر موصول أيضا إلى السيدين الوزيرين، اللذين قدما الإجابات على الانشغالات والقضايا المعبر عنها في القاعة.

نستأنف أشغالنا اليوم على الساعة الثانية زوالا، لتحديد الموقف من مشاريع القوانين الثلاثة التي كانت محل دراسة ومناقشة بمجلس الأمة خلال هذا الأسبوع، مرة أخرى أشكر الجميع والجلسة مرفوعة.

### رفعت الجلسة في الساعة الحادية عشرة والدقيقة الخامسة والخمسين صباحا

لقاءات معهم، قلت لهم أعطوا نفس المزايا لعمالكم، يعني يجب أن يأكلوا جيدا ويناموا جيدا حتى فيما يخص ملابس الأمن، فإنهم سيعملون عندكم كما يعملون لدى الأجانب، لدينا في الجزائر العاصمة شركة أجنبية تشغل أكثر من 80% من اليد العاملة لكن مع الأسف الشديد أقول إن ما ينقص شركاتنا هو الاحترافية، هل رأيت الشركات الأجنبية؟ وأنا لا أمجدها هنا بحيث أنا أعلم من أجل أن تكون شركاتنا الوطنية قوية، تمنحها صفقة تبقى مدة أربعة أو خمسة أشهر فقط من أجل تنظيم أمورها! تقوم بتمويل الأشياء الضرورية ثم تسيجها ثم قاعدة بيانات فارغة وتقوم بكذا وكذا وكذا وعندما تبدأ العمل لا تتوقف، نحن ومع الأسف الشديد نجد شركاتنا أو بعض شركاتنا تتدرج بارتفاع سعر الحديد وانعدام الإسمنت في السوق، لا يمكن لشركة أن تعمل بهذه الطريقة، وبالتالي في كل مرة أحث الشركات الوطنية على أن تعمل أو تقوم بإجراء شراكة فيما بينها وتتقوى وتصبح شركات، في الأخير، ذات وزن حقيقي، لكنني أظن أنه مؤخرا أصبح هناك اهتمام لممثلي هذه الشركات مثل (CAP) أو (CGOA) ومن الملاحظ أنها أصبحت تتحسن وتتفهم وأصبحت لها رؤية بعيدة المدى بالنسبة للسكن والعمران وبالنسبة للقطاعات الأخرى، الرؤية على الأقل لمدة خمس سنوات، وإن كانت لديك رؤية فعلى الأقل تستطيع أن تستثمر في العتاد وفي التكوين وكذلك في التأطير وفي أمور أخرى، الآن الورشة تحتاج إلى مهارات وتكوين وتنظيم وتكنولوجيا وغيرها من الحرف لإنجاز المشاريع.

هذا ما وددت أن أضيفه، لأن الجزائر في الختام سيدي رئيس الجلسة - إذا سمحت - ليست في معزل عن العلم ولو أنه باستطاعتنا بناء أو إنجاز كل المشاريع لكن تنقصنا الخبرة الأجنبية حتى تحتك شركاتنا وإطاراتنا بإطارات أجنبية وشركات أجنبية، لكي نتعلم أحسن فأحسن؛ وبالتالي نحسن الأداء في الميدان لصالح المواطن، ودائما من أجل تحسين ظروف معيشتهم وشكرا على حسن

<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 الأحد 27 صفر 1433

الموافق 22 جانفي 2012

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