



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

المجلس الشعبي الوطني

الجريدة الرسمية للمداولات

الإدارة والتحرير: المجلس الشعبي الوطني 18 ، شارع يوسف زيفود - الجزائر الهاتف : 73. 86.00 الفاكس : 74.03.89 ح - ب ج : عون محاسب 74 - 8123 مفتاح 63	الاشتراك السنوي	
	خارج الوطن 1.000 د. ج.	داخل الوطن 600 د. ج.
المطلوب من المشتركين إرسال لفائف الورق الأخيرة عند تجديد اشتراكاتهم، والإعلام بمطالبهم.	ثمن النسخة الواحدة 15 د. ج.	

الفترة التشريعية الخامسة

الدورة العادية الثانية

الجلسة العلنية المنعقدة

يوم الاثنين 21 أكتوبر 2002

فهرس

-ردود السادة وزراء:

- المالية،

- النقل،

- الأشغال العمومية،

- الشباب والرياضة،

- الصيد البحري والموارد الصيدية،

- السكن والعمران،

- التعليم العالي والبحث العلمي،

- التشغيل والتضامن الوطني،

- العمل والضمان الاجتماعي،

والوزير المكلف بالعلاقات مع البرلمان.

عن تساؤلات السادة النواب وانشغالاتهم خلال مناقشة مشروع قانون المالية وميزانية الدولة

لسنة 2003.

محضر الجلسة العلنية العاشرة المنعقدة يوم الاثنين 21 أكتوبر 2002 (مساء)

- **الرئاسة:** السيد كريم يونس، رئيس المجلس الشعبي الوطني.
- **تمثيل الحكومة:** السادة:
 - محمد ترياش، وزير المالية،
 - عبد المالك سلال، وزير النقل،
 - عمار غول، وزير الأشغال العمومية،
 - أبو بكر بن بوزيد، وزير الشباب والرياضة،
 - نور الدين صالح، وزير التربية الوطنية،
 - اسماعيل ميمون، وزير الصيد البحري والموارد الصيدية،
 - رشيد حراوية، وزير التعليم العالي والبحث العلمي،
 - الطيب لوح، وزير العمل والضمان الاجتماعي،
 - الطيب بلعاز، وزير التشغيل والتضامن الوطني،
 - محمد نذير حميميد، وزير السكن والعمران،
 - نور الدين طالب، الوزير المكلف بالعلاقات مع البرلمان.

السيدات والسادة النواب الأفاضل،
أود في البداية، أن أتوجه بالشكر الجزيل إلى أعضاء
اللجنة المختصة على ما بذلوه من جهد لدراسة وإثراء
مشروع قانون المالية لسنة 2003 وكذا إلى السيدات
والسادة النواب على أسئلتهم الوجيهة خاصة فيما يتعلق
بقطاع النقل.

وقبل التعرض إلى الإجابة عن الأسئلة التي تفضل بطرحها
السادة النواب، أرى من الضروري إعطاءكم ولو لمحة

افتتحت الجلسة في الساعة الثانية

والدقيقة الثلاثين مساء

الرئيس: نواصل الاستماع إلى ردود السادة ممثلي
الحكومة، وأحيل الكلمة إلى السيد عبد المالك سلال،
وزير النقل الذي أشكره على تفهمه.

السيد الوزير: بسم الله، والصلاة والسلام على رسول الله.
السيد رئيس المجلس الشعبي الوطني المحترم،

و54 مؤجرة؛ أي أن مجموع الطائرات المكونة للأسطول بالجزائر هو 138 طائرة من كل الأصناف.

أما المنظومة المطارية فتتكون من 32 مطارا مستغلا حاليا، وينتظر إنجاز مطارات: الأغواط والبيض وتوقرت والشلف خلال السنة المقبلة أو بداية سنة 2004، وتسير هذه المطارات الاثنان والثلاثون (32) شركات جهوية للخدمات المطارية.

أما عن النقل البحري والمواني، فبالنسبة إلى النقل البحري هناك أربع (04) شركات تابعة للجنح الوطني تنشط في النقل البحري للمسافرين والبضائع بما فيها المحروقات، وذلك بأسطول يتكون من 67 باخرة لنقل البضائع والمحروقات و (05) بواخر لنقل المسافرين.

وفي إطار تطوير ودعم هذا الأسطول ينتظر عن قريب اقتناء باخرتين لنقل (الميتان) (METHANE) بسعة 75.000 متر مكتب لكل واحدة، وباخرتين لنقل المسافرين و 03 بواخر لنقل البضائع.

ويشارك هذا الأسطول في خدمة الاقتصاد الوطني عبر 10 موانئ تجارية على الساحل الوطني.

يتبين من خلال هذا الجرد الموجز أن القطاع -المفتوح على المنافسة- استطاع في ظرف قصير أن يوفر الإمكانيات اللازمة لتلبية الطلب على النقل.

غير أن توفر الكمية يجب أن لا ينسبنا الجهد المعتبر الذي يجب بذله لتحسين نوعية خدمات النقل، ورفع مستوى أداء المؤسسات ونجاعتها وتحضيرها للمنافسة الدولية، وكذا العمل على تنمية وتطوير النقل بمختلف أنماطه.

وفي هذا الإطار، يندرج برنامج عمل الوزارة لسنة 2003 في سياق مواصلة برنامج الإصلاحات الهيكلية للاقتصاد الوطني الذي اعتمده الحكومة، وتنفيذ المشاريع الجديدة

وجيزة عن وضعية القطاع وخاصة القدرات المادية التي تشكل المنظومة الوطنية للنقل.

فيما يتعلق بالنقل البري، يعتبر هذا القطاع الفرعي أول مجال فتح للمنافسة منذ سنة 1988. وذلك بالسماح للقطاع الخاص بممارسة نشاط نقل الأشخاص والبضائع عبر الطرقات، إذ أصبحت حظيرة نقل المسافرين تتكون من حوالي 49.000 حافلة (من كل الأصناف) موفرة بذلك مليون ونصف مقعد تقريبا وأصبحت حظيرة نقل البضائع متكونة من حوالي 190.000 شاحنة بحمولة إجمالية تقدر بمليون (02) طن.

تضاف إليهما حظيرة نقل المسافرين بسيارات الأجرة (TAXIS) المتكونة من 76.500 سيارة.

وإذا سمح هذا الانفتاح بتوفير وسائل معتبرة لتلبية كل الطلب على النقل، يبقى جانب هام محل انشغال الوزارة هو جانب النوعية.

وبالنسبة إلى النقل بالسكك الحديدية فالشبكة الوطنية تتمثل في 4.200 كلم تستغلها الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية عن طريق 119 قاطرة و477 عربة نقل المسافرين و10.000 عربة نقل البضائع.

وتجدر الإشارة هنا إلى الأضرار الجسيمة التي تكبدها هذا القطاع الفرعي جراء عمليات الإرهاب، سواء في الأرواح أو العتاد أو المنشآت الفنية أو القاعدية، ورغم ذلك فالشركة ما تزال تقدم خدمات مقبولة للاقتصاد الوطني، بل تنوي تعزيز قدراتها باقتناء 30 قاطرة تقريبا في السنة المقبلة.

أما بالنسبة إلى النقل الجوي، فمنذ رفع الاحتكار عنه عرف هذا النمط من النقل قفزة معتبرة كما ونوعا؛ إذ تنشط فيه حاليا سبع (07) شركات للطيران الجوي معتمدة، بأسطول متكون من 84 طائرة مرقمة بالجزائر

تسجيل عملية في سنة 2003، سوف تقدم إلى المجلس الموقر وتتمثل في مواصلة إنجاز الخط الأول لميترو الجزائر على مسافة 2,4 كلم والرباط بين الحامة وحي البدر وحينئذ سنتحدث عن فتح هذا الخط، إن شاء الله، في سنة 2006.

كما يتضمن برنامج العمل الشروع في الفحص التقني للسيارات ابتداء من أول يناير 2003 إن شاء الله والتكفل بالمركز الوطني للوقاية من حوادث المرور الذي حول مؤخرا من وزارة الداخلية والجماعات المحلية إلى قطاعنا، وكذا إنشاء المركز الوطني لرخص السياقة.

أما فيما يتعلق بالقطاع الفرعي لنقل المسافرين عبر الطرقات، فسيعاد تنظيمه على أساس مخططات نقل ولائية مدققة تأخذ في الحسبان إنشاء خطوط النقل حسب الاحتياجات المسجلة وتوزيع وسائل النقل بصفة عقلانية لتلبية كل الطلبات من جهة، وتفادي الاكتظاظ في خطوط، وندرة الوسائل في خطوط أخرى.

لانسى أنه تم تقديم طلبات كثيرة تم بموجبها فتح خطوط جديدة في بعض المناطق، ونتج عن ذلك مشاكل كبيرة من اكتظاظ وفوضى، فصدر قرار وزاري في بداية السنة، يقضي بتوقيف فتح خطوط جديدة، لكن بعد تحكمننا أكثر في الموضوع، وإعداد بعض الولايات مخططها الخاص للنقل رفعت الوزارة في الأسبوع الماضي الحظر عن فتح خطوط جديدة خاصة في المناطق المعزولة، والتي يكثر فيها الطلب في مجال النقل.

أما في ميدان النقل الجوي، فيتعلق الأمر بالمضي قدما في عملية منح الامتياز المتعلق بمطار الجزائر وإنشاء سلطة الضبط التي توكل لها مهمة تسيير منح الامتياز.

إن هذه السلطة، على غرار ما هو معمول به في كل الدول وفي ميادين أخرى على المستوى الوطني، تكلف فقط، بضمان التنفيذ من قبل صاحب الامتياز فقط، وليست لها سلطة خوصصة مطار الجزائر العاصمة الذي يبقى ملكا

وخاصة منها تلك المعتمدة ضمن برنامج دعم الإنعاش الاقتصادي.

ويرتكز برنامج القطاع أساسا على الحاور الآتية:

1 - في ميدان النقل البري:

مواصلة إنجاز مشاريع السكك الحديدية التي اعتمدها برنامج دعم الإنعاش الاقتصادي والمتمثلة خاصة في إنجاز مشاريع خطوط السكك الحديدية الآتية:

- كاف النعجة/ واد عيسى/ تيزي وزو،
- أم البواقي/ تبسة،
- السانية/ أرزيو،
- مشرية/ بشار،
- رجم دموش/ مشرية،

- كهربية شبكة السكة الحديدية لسواحي الجزائر، التي بدأ إعداد الدراسة المتعلقة بها. وسننطلق السنة المقبلة في عملية إنجاز شبكة جهوية للسكك الحديدية المكهربة لنقل المسافرين بين الجزائر والثنية وتيزي وزو مرورا بالجزائر والبليدة وخميس مليانة، ويشمل البرنامج أيضا على تسجيل سبع (07) عمليات جديدة موجهة لتحديث شبكة السكك الحديدية المتواجدة حاليا.

أما فيما يخص الطلبات المتعلقة بإنشاء خطوط جديدة، حيث طرح هذا الانشغال 4 نواب، أو إعادة تأهيل بعض الخطوط المهجورة ببعض الولايات مثل الخط الرابط بين الجزائر والجلفة، فتجدر الإشارة هنا إلى أن الوزارة بصدد إعداد مخطط رئيسي لشبكة السكك الحديدية الوطنية، وسيأخذ هذا المخطط بعين الاعتبار الشبكة الوطنية الحالية وآفاق تطورها المستقبلي على المدى الطويل، وهذا حسب إمكانيات البلاد. وسيتم عرض هذا المخطط للمصادقة عليه في بداية السنة المقبلة، إن شاء الله، وعندها تتكفل الوزارة بتجسيده ميدانيا حسب ماتمليه الضرورة وحسب توفر الموارد المالية ووسائل الإنجاز والأولويات المنصوص عليها فيه.

علاوة على هذا، فبرنامج القطاع الفرعي يوجد ضمن أولوياته مواصلة إنجاز ميترو الجزائر، وقد اقترحنا

وفي الجانب المالي ينتظر أن تعود بالخير على مؤسسة تسيير المطارات، فإذا توصلنا إلى نتيجة مرضية وأؤكد مرة أخرى أنه من الصعب ومن الصعب جدا يوم فتح الأظرفة أي يوم 27 نوفمبر... فحسب التجربة في العالم كله فإن كثيرا من الدول تمنح تسيير مطارات بمناقصات، ولكن قلة هي المؤسسات التي تشارك في هذه المناقصات.

وبعنوان (تابع للخدمات العمومية) يمكن لسلطة الضبط هذه أن تمول جزئيا من ميزانية الدولة على أن يأتي باقي ميزانيتها من الاقتطاع من حقوق الامتياز.

وبالنسبة إلى تطوير هذا القطاع الفرعي أي (النقل الجوي) فبرنامج الوزارة يتمثل في تحديث منظومة مراقبة حركة الطيران، حيث يوجد برنامج -وأظنكم على علم به- يسمى برنامج (TRAFCA)، الذي انطلق تقريبا منذ سنتين لتحديث كل إمكانيات المراقبة الجوية، خاصة أن الجزائر تعتبر ممرا رئيسيا للنقل الجوي في إفريقيا حيث تضم هذه الأخيرة 16 نقطة مرور للنقل الجوي، أربعة منها موجودة بالجزائر فأصبح من الضروري تحديث إمكانيات ووسائل مراقبة حركة الطيران -والعملية ستتم خلال سنة 2003- بتوفير (إدارات) من نوع رفيع، لأن المراقبة الجوية حاليا تتم معظمها بإدارات قديمة، وقد تنجر عن ذلك مشاكل كبيرة.

أما بالنسبة إلى تشغيل المحطات الجوية الجديدة لحاسي مسعود والأغواط وتلمسان، وكذا المشروع في أعمال إنجاز المحطات الجوية لبرج باجي مختار وقسنطينة وعنابة والشلف وإن أمناس، فهي مبرمجة للسنة المقبلة، إن شاء الله، لرفع قدراتها وإمكانياتها.

أما في مجال النقل البحري والموانئ فبرنامج عمل الوزارة يتمثل أساسا في مواصلة تصحيح وضعية الشركة الوطنية للملاحة (CNAN) ومواصلة عمليات تحديث وتجديد الأسطول، وتسهيل فتح خطوط بحرية جديدة للمتعاملين الوطنيين والأجانب من القطاع العام والخاص، وأخيرا

للدولة، ولكن يجب عليها السهر على المحافظة على مصالح الدولة والمواطنين وحمايتهم.

وبودي أن أرفع كل التباس بشأن الأقوال التي مفادها أن منح الامتياز بالنسبة إلى مطار العاصمة يمكن أن يؤدي إلى خوصته فالعملية هي مجرد عملية كراء فنحن غير قادرين على تسيير مطار الجزائر العاصمة، وكلكم سافر عبره ولاحظت الوضعية التي آل إليها.

فالعملية انطلقت منذ أكثر من سنة لمنح الامتياز بكراء المطار لمدة 20 أو 25 سنة لمتعامل أجنبي كي يرفعه -وهذا ما نص عليه دفتر الشروط- إلى مصف أكبر المطارات في العالم مثل مطار باريس أو مطارات إيطاليا أو مطار نيويورك أو مطارات أخرى، فالعملية ليست عملية خوصصة ولكن تحسين لتسييره ومواصلة إنجاز المشروع.. وقد لاحظتم أن المطار يضم بناية واحدة، ونحن، مع الأسف، غير قادرين على تسيير مطار كهذا فمن الضروري منح حق الامتياز إلى مؤسسة تتوفر على كل إمكانيات الإدارة (Managment) كي تستطيع تسييره، ولا يوجد أي شرط يشير إلى المساس بمناصب الشغل بل أكثر من ذلك ستقوم مؤسسة تسيير المطارات بإعادة انتشار، فتحدث فرصا للعمل أكثر.

أما بالنسبة إلى إنشاء سلطة للضبط، فتوجد سوابق، حيث نص قانون المالية لسنة 2002 على إنشائها، كما نص على إنشاء سلطة الضبط بالنسبة للتبغ، إذن يبدو لي أن ليس هناك غموض.

وعليه ستفتح الأظرفة في 27 نوفمبر، إن شاء الله، ولو أن المناقصة صعبة وصعبة جدا، فالمناقصة بالنسبة إلى تسيير المطارات دوليا ليس عملية سهلة، لأننا وضعنا شروطا صعبة جدا مثال ذلك شرط أساسي يفرض على كل من يتقدم للمناقصة بأن يكون قد سار مطارًا ينتقل عبره 10 ملايين مسافر، وشرط آخر أن تكون للشركة تجربة وأن تكون مع شركة أخرى لإتمام إنجاز المشروع، أي لا بد أن تكون شركتان.

إضافة إلى ذلك، استرجعنا هذه السنة المعهد العالي للبحرية، ووفرننا له إمكانيات إضافية، وربطناه بعلاقات مع متعاونين أجانب من كندا، واليابان، والسويد، حتى نعيد له كل قدراته، ليتكفل بالتكوين في كل التخصصات المتعلقة بالبحرية.

وبالموازاة مع ذلك، وقصد تحسين نوعية الخدمات والتقليص من حوادث المرور شرعت وزارة النقل في تطبيق برنامج لتكوين سائقي سيارات الأجرة على أن يخضع لاحقا كل السائقين المحترفين لنقل الأشخاص والبضائع للتكوين الإجباري، وقد اتخذنا هذا القرار طبقا للقوانين، حتى يتوفر كل سائق على تكوين وأن يتحصل على شهادة إضافية إلى جانب رخصة السياقة.

ويتزامن تنفيذ هذا البرنامج مع إعداد النصوص القانونية لتأطير مختلف نشاطات القطاع وخاصة منها النصوص التطبيقية للقانون رقم 01-13 المؤرخ في 08 أوت 2001 المتضمن توجيه وتنظيم النقل البري، والقانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور على الطرق وسلامتها وأمنها.

تلكم أيتها السيدات أيها السادة، إجابتي عن كل تساؤلاتكم، وقد لا أكون أجبت عن كلها ولكن حاولت ذلك، كما حاولت أن أعطي لمحة عامة عن القطاع، وقبل الختام أحيطكم علما بأننا، وتسهيلا لرحلات الحجاج في جانفي المقبل اتخذنا قرارا بفتح نقاط سفر جديدة، تضاف إلى النقاط الموجودة وهي قسنطينة وهران وغيرها وهذه النقاط هي تبسة وباتنة ويسكرة وتيارت ليسافر الحجاج انطلاقا منها، إن شاء الله، ويدعون لنا بالخير.

شكرا على حسن الإصغاء والسلام عليكم.

الرئيس: شكرا للسيد عبد المالك سلال وزير النقل المحترم، وأحيل الكلمة إلى الدكتور عمار غول وزير الأشغال العمومية، فليفضل مشكوراً.

تنصيب السلطات المينائية الجهوية الثلاث، وإعادة تأهيل الموانئ البترولية (سكيكدة وأرزويو وبجاية)، إذ ستتضاعف في سنة 2005 قدرات تصدير المحروقات إلى أكثر من مرتين، والمفروض أن تكون الموانئ الثلاثة في الموعد سنة 2005، وفي هذا الشأن بدأنا منذ شهرين في إعداد برنامج، وتوفير إمكانيات إضافية جديدة، لكي نسمح لهذه الموانئ بالتكفل بهذا القسط الكبير لتصدير المحروقات الجزائرية.

كما سيشرع في تجربة فتح خطوط بحرية داخلية لنقل المسافرين والبضائع، بدءا بتنظيم خطوط بحرية للنقل الحضري للواجهة البحرية للجزائر العاصمة وضواحيها على أن توسع التجربة -إن نجحت- على باقي الواجهات البحرية للمدن الكبرى، مثل وهران وعنابة وربما بجاية.

إلى جانب كل هذا فبرنامج القطاع لسنة 2003 يتضمن إعداد دراسات عديدة عن مختلف أنماط النقل قصد تحسين خدمات النقل والرفع من فعالية وأداء المؤسسات.

كما يتضمن أيضا جانبا هاما مخصصا للتكوين في مختلف التخصصات والذي تنفذه المدارس والمعاهد التابعة للقطاع ويمس هذا التكوين حوالي 3000 متربص خلال السنة المقبلة.

ونحن بصدد فتح -لأول مرة في الجزائر- مدرسة عليا للطيران بنمط تسيير جديد حيث ستمول من قبل شركتي الخطوط الجوية الجزائرية والخليفة للطيران، وكل المتعاملين في الميدان الجوي، وتكون مرتبطة بمدرسة عليا أخرى في الخارج، وحاليا نحن في مفاوضات مع مدارس عديدة من بينها مدرسة (أكسفورد) (OXFORD) للطيران ومدرسة (طاليس) (THALES) بفرنسا و(إيناك) (ENAC) بتولوز، بفرنسا كذلك، وستقوم هذه المدارس بتكوين الأشخاص العاملين في مجال النقل الجوي، بمن فيهم الطيارون والمهندسون والميكانيكيون.

هذا بشكل عام، وفي هذا الإطار ومن خلال هذه السياسة المنسجمة والمتناسقة والمتكاملة ضمن المخططات الأربعة التي ذكرتها سابقا، فإننا نراعي أبعادا مختلفة منها:

- 1 - البعد المستديم في تهيئة الإقليم،
- 2 - البعد الاقتصادي من خلال هذه المشاريع، ومن خلال برمجة المشاريع أو إعدادها،
- 3 - البعد الاجتماعي،
- 4 - البعد الإيكولوجي والسياحي عند شروعا في إنجاز هذه المشاريع.

كما نراعي البعد الخلاق للثروة ولمناصب شغل، حتى تكون هذه المنشآت القاعدية بمثابة روافد قوية لإعطاء انطلاقة ملموسة لتهيئة الإقليم في الجزائر ضمن الآفاق المرسومة والتي نتمنى أن تعود بالفائدة والخير، إن شاء الله، على الوطن.

وبما أن جل التدخلات تطرقت حصرا إلى موضوع الطرقات، فسوف أحصر تدخل في المخطط التوجيهي للطرقات، وماذا أعدنا في مجال الطرقات، وكذلك إلى الطريق السيار؛ لأن الملفات الأخرى التي تخص المنشآت المطارية والبحرية لم يتطرق إليها.

وفي هذا الإطار إليكم بعض المعطيات البسيطة:

- فيما يخص الطرقات يفوق طول الشبكة بالجزائر (104.000) كلم وتتوزع على النحو الآتي:
- أكثر من (27.000) كلم طرقا وطنية.
 - أكثر من (23.000) كلم طرقا ولائية.
 - أكثر من (53.000) كلم طرقا بلدية.

في هذا الإطار أفتح أختاتي، إخواني النواب قوسا لأشير إلى أن مسؤولية تسيير الطرق الوطنية تقع على عاتق الوزارة الوصية، أي (وزارة الأشغال العمومية)، أما مسؤولية تسيير الطرق الولائية فتقع على عاتق الولاية. أما الطرق البلدية فتتولى تسييرها البلديات.

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

سيدي رئيس المجلس الشعبي الوطني، السيدات والسادة النواب، السيدات والسادة الزملاء معالي الوزراء، السلام عليكم.

نشكر بداية، جميع الإخوة والأخوات النواب من جهة، ونشمن من جهة أخرى كل المقترحات التي قدموها ونقاسمهم نفس الاهتمامات والانشغالات التي طرحوها.

سنحاول من خلال هذا التدخل، إن شاء الله، أن نتطرق في البداية بصورة شاملة إلى ملف الأشغال العمومية، لأن المشاكل تتشابه، وحتى الأسئلة، وإن اختلفت المواقع والأماكن، فإنها لا تختلف في نوعية الإشكاليات أو المشاكل المطروحة.

ومن خلال إجابتنا عن بعض الانشغالات والاهتمامات أو حتى الرد على المقترحات البناءة التي قدمتموها، نود أن نعطي صورة مختصرة عن السياسة التي تنتهجها وزارة الأشغال العمومية.

-أولا: شرعت وزارة الأشغال العمومية، في إطار تهيئة الإقليم (الجزائر آفاق 2020) وضمن نظرة مستقبلية وشاملة ومنسجمة ومتكاملة وعصرية، لمسألة تهيئة الإقليم في مجال الأشغال العمومية في إعداد أربع (04) مخططات توجيهية وطنية، وتتمثل هذه المخططات في:

- 1 - المخطط التوجيهي الوطني للطرقات، والطريق السيار شرق-غرب،
- 2 - المخطط التوجيهي الوطني الخاص بالمنشآت البحرية،
- 3 - المخطط التوجيهي الوطني الخاص بالمنشآت المطارية،
- 4 - المخطط التوجيهي الخاص بمسائل الإشارة.

الساحلية وإعطائها بعدا سياحيا، كما نزيد قيمة مضافة لكل ذلك الشريط الساحلي الخلاب، حيث ستزده الطرق الساحلية جمالا وشمينا.

- الطريق السيار شرق-غرب وسنتطرق إلى هذا الموضوع في ختام هذا التدخل.

- الطريق السيار الخاص بالهضاب العليا، الذي هو بصدد إعداد الدراسة الخاصة به.

- طريق الوحدة الإفريقية، وهو الطريق الصحراوي الذي يمتد من الجزائر إلى لاغوس، مارا ببعض الدول المجاورة حيث يربط -في إطار البعد الإقليمي- ست (06) دول.

- الطرق المحولة (ROCADES) بولايات وهران وتيزي وزو وتلك التي بالعاصمة الأول والثاني حيث شرعنا في الدراسة التفصيلية لتنفيذها.

- الطرق الرابطة والتي تربط بين الساحل والداخل، وبين الهضاب العليا والداخل، وبين الهضاب العليا والمناطق الصحراوية.

وهكذا فإننا من خلال هذا المخطط التوجيهي الوطني في إطار نظرة إستراتيجية، منسجمة ومتكاملة وفي إطار سياسة محكمة نأخذ بعين الاعتبار فضاءات الإقليم الجزائري كلها، أي الساحل والمناطق الداخلية والهضاب العليا والمناطق الصحراوية، لكن ليس في إطار نظرة مجزأة أو في إطار إنجاز أعمال متجزئة غير متناسقة، بل نقوم بعمل مترابط ومتناسك ومتناسق، حتى نكون على اطلاع على كيفية انجاز كل هذه المنشآت.

إضافة إلى ذلك، ودائما في نفس الإطار، نأخذ بعين الاعتبار تهيئة الإقليم على مستوى الولاية وعلى مستوى البلديات وهنا تؤخذ الطرق الولائية والطرق البلدية بعين الاعتبار في إطار منسجم.

كما يأخذ المخطط التوجيهي الوطني للطرق والطريق السيار هذا بعين الاعتبار المخططات التوجيهية الوطنية إذ تربط الطريق بالميناء وبالتالي فإن المخطط التوجيهي الوطني للطرق والطريق السيار لديه روابط متينة في

يتضح إذن أن لدينا ثلاثة مستويات لتسيير الطرقات وقولي إن مهمة تسيير الطرقات البلدية توكل للبلدية، ومهمة تسيير الطرقات الولائية توكل للولاية، لا يعني أن هناك انفصالا بين الوزارة الوصية واهتماماتها البلدية والولائية، وإنما يدخل في إطار تحديد المسؤوليات من جهة وإبراز أنه يمكن النائب بالمجلس الشعبي الوطني -وكلنا نواب العهدين الأولى والثانية ونفتخر بذلك والحمد لله- أن يكون حلقة قوية في هذا الفضاء البلدي والولائي والوطني ورافدا قويا لدعم السياسة الوطنية الخاصة بالطرقات وكل المشاكل المطروحة.

وفي هذا الإطار فإن الوزارة تعد سياسة كاملة وشاملة ومتكاملة، سواء على المستوى البلدي أو الولائي أو الوطني.

أما عن مستويات المسؤولية في التسيير فهي تختلف من المستوى البلدي إلى المستوى الولائي إلى المستوى الوطني.

وفيما يخص الأسئلة الكثيرة التي طرحها الإخوة والأخوات النواب، فقد انصبت جلها على موضوع الطرقات البلدية والطرق الولائية، وبعضها تطرق إلى الطرق الوطنية، وسنتطرق بالتفصيل إلى هذا الموضوع، المهم أن هذه الأسئلة ستجد لها جوابا خاصا في المخطط التوجيهي الوطني للطرق، والطريق السيار والذي أعدته الوزارة.

يعطي هذا المخطط التوجيهي الوطني للطرق نظرة مستقبلية شاملة ومتكاملة، ضمن رؤية بعيدة وفي إطار تهيئة الإقليم بصورة عصرية تتماشى وتطوير البلد، ويهدف إلى حل مشاكل عديدة يتضمنها في محاوره التي منها:

- إعادة الاعتبار إلى كل الطريق المحاذي للشريط الساحلي من العاصمة إلى أقصى غرب البلاد، ومن العاصمة إلى أقصى شرق البلاد، مع إعطائه مكانة تاهيلية، إذ يمر عبر أماكن مناظرها خلابة.. وإن إعطاءنا هذا الطريق بعدا تهيئيا سيمكننا من تجميع كل المناطق

..عملية الصيانة بالنسبة إلينا عملية قبلية، فالصيانة الحقيقية، هي تلك التي تكون برؤية قبلية ولما نقول عملية قبلية نقصد إيجاد الجواب للسؤال: ما السياسة التي يجب انتهاجها حتى نزيد في فضاء الإنجاز ونقلص من فضاء الصيانة؟ أو كيف نمول إنجاز المشاريع وتسجيل مشاريع جديدة، ونقلص مساحة الترميم والصيانة؟ لأننا عندما نقوم بالعمليات القبلية أو نقوم بالإنجاز كما ينبغي فإننا سنقلص من مصاريف الصيانة ونستغلها في مشاريع جديدة هامة.

وفي هذا الإطار فإن المعايير الدولية في مجال الصيانة معروفة، إذ يجب ترميم وصيانة عشر ما لدينا من شبكة الطرقات كل سنة، والصيانة درجات فهناك التأهيل والتحديث والصيانة وكل درجة من هذه الدرجات تتطلب جهدا معينا ومصاريف معينة، لذا يجب ترتيب الأولويات، حتى تتم عملية الصيانة كما ينبغي.

وللتكفل بملف الصيانة وبمشاكلها قمنا بما يأتي:

1 - شرعنا في إدخال معيار النوعية، وهو معيار مهم جدا، ففرض النوعية في الأشغال يعتبر من الصيانة القبلية، وعليه فإن تعزيز معيار النوعية يعطى المشاريع التي ننجزها قيمة خاصة وملائمة، ويمكننا من التخلص من أعباء الصيانة أو التقليل منها.

2 - تعزيز سلطة شرطة الطرقات التي من مهامها رعاية شبكة الطرقات والسهر على حفظها وحمايتها، فمن خلال عملية قبلية قمنا بتعزيز صلاحيات هذه الشرطة وإعطائها المكانة اللائقة بها، حتى نقلص تكاليف الصيانة كذلك.

3 - تقوية ديار الصيانة وتعميمها (les maisons cuatonnières) والعمل على انتشارها عبر كل التراب الوطني، وبذلك نستطيع تقليل تكاليف الصيانة، وقد تم هذه السنة تأهيل حوالي 188 دار صيانة وتقويتها.

4 - التنسيق المتكامل مركزيا ومحليا، وهنا أشير إلى أن للسيد النائب المحترم أو السيدة النائبة المحترمة عمل نوعي يقوم به، ويمكن أن يكون حلقة قوية بين البلدية والولاية والمركزية فيصبح بذلك حلقة إيجابية في الخدمة

إطار الإستراتيجية مع مخطط المنشآت البحرية والمخطط التوجيهي للمنشآت المطارية، وبالتالي عندما ننظر نظرة منسجمة ومتكاملة وشاملة إلى المنشآت القاعدية من مطار وميناء وطريق سيار نكون قد راعينا البعد الاقتصادي المستديم الذي من خلاله نتوخي أن تتطور البلاد وأن تدفع إيجابيا إلى الأمام.

أما الأسئلة والانشغالات التي طرحها الإخوة والأخوات النواب وتمس الولايات الآتية: النعامه وتيارت وغرداية والمدية والبلدية والبويرة وبجاية وجيجل وسطيف وميلة وباتنة وسكيكدة والبيض والمسيلة وسيدي بلعباس، وولايات أخرى، ربما لم نذكرها، فقد اقتصرنا عليها على الطرق البلدية، والطرق الولائية، وبعض الطرق الوطنية، سأذكرها لاحقا.

وتمحورت هذه الأسئلة في محورين هما:

- 1 - المطالبة بالإنجاز أو بتسجيل عمليات.
- 2 - المطالبة بالصيانة والترميم.

وجل هذه الانشغالات متكفل بها في إطار المخطط التوجيهي الوطني للطرقات، وسوف نتطرق إلى جزء منه لاحقا.

ففيما يخص محور الإنجاز أو طلب التسجيل فهناك المشاريع على المستوى المركزي والتي نراعي فيها بطبيعة الحال المخطط التوجيهي الوطني للطرقات وكذلك الأولوية في التصنيف والتسجيل والإنجاز. كما نراعي التنسيق بين المستوى المركزي والمستوى المحلي فيما يخص إنجاز الطرق الولائية والطرق البلدية في إطار عملية توجيهية هذا عن المحور الأول باختصار.

أما فيما يتعلق بمحور الصيانة فهو من أهم المحاور التي أدرجناها ضمن اهتمامات الوزارة، لذا أعد له مخطط توجيهي وطني خاص به يأخذ بعين الاعتبار أبعادا شتى، أريد أن أسرد عليكم بعضها.

أما السؤال المتعلق بالطريق الرابط بين عبد المولى والقصدير فهو الطريق الولائي رقم 7، والاهتمام به يكون على المستوى الولائي كذلك.

وفيما يخص الطريق الوطني رقم 5 على مستوى ولاية البويرة فقد سجل في الميزانية التكميلية للولاية، والباقي سوف نشرع في تجهيزه خلال سنة 2003.

أما الطرق الموجودة ببعض بلديات ولاية بجاية فهي طرق بلدية، ويتكفل بها على المستوى الولائي.

وفيما يخص الطريق الوطني رقم 77 الرابط بين جيجل والعلمة، فالمسؤولية عليه تقع على عاتق وزارة الأشغال العمومية، وعلى ثلاث ولايات هي جيجل وميلة وسطيف، وأخذناه بعين الاعتبار في إطار تهيئة الإقليم للبنى التحتية الخاصة بالأشغال العمومية على مستوى الوزارة.

وعن السؤال المتعلق بالتكفل بالطريق الوطني رقم 75 الرابط بين سطيف وبوعنداس، فقد تكفل به ضمن عدة عمليات، مثل عملية بوعنداس وعين الروة، وكذلك الطريق الرابط بين باتنة والرمادة، وحدود ولاية باتنة.

وعن السؤال المتعلق بالطريق الوطني رقم 8 الرابط بين سور الغزلان والأربعاء مرورا بتابلاط، فهو طريق معروف ومهم جدا، ونال اهتمامنا الكبير، وأهميته تكمن في طوله الممتد عبر 230 كلم ومروره عبر ولايات البلدية والمدية والبويرة والمسيلة، مما يسهم في فك العزلة وتوفير خدمات هامة لذا فقد أخذ بعين الاعتبار. في إطار العمليات على مستوى الولايات من خلال دراسة وتصحيح الخط بين بوععادة وسيدي عيسى على مسافة 100 كلم، وتسجيل ثلاث عمليات تدعيم وتهيئة لهذا الطريق بالذات في إطار برنامج سنة 2003.

وعن السؤال المتعلق بالتكفل بالطريق الوطني رقم 64 فقد سجل في برنامج الوزارة لسنة 2002 على شطرين ويتكفل بالباقي في ميزانية 2003.

العمومية، وفي تظافر الجهود من أجل تحسين العمل.
5 - تفعيل عمل اللجان الولائية المكلفة بمخطط حركة المرور على مستوى الولايات التي تجهز المخططات.

6 - تعزيز عملية التشوير (signalisation).

7 - الإعداد الصارم لشروط تأهيل الشركات، وفي هذا المجال نعمل على إعطاء بعد التأهيل للشركات، وفق شروط ومعايير جديدة وفعالة، حتى تتمكن من إنجاز الأعمال حسب دفتر الشروط الموضوع.

ودائما في إطار تقليص مصاريف الصيانة، والقيام بها كما ينبغي، تم مؤخرا إعداد (دليل الصيانة) ويدخل هذا في إطار مساعدة البلديات، وسيوزع عليها عبر كل القطر الوطني فهو عبارة عن عمل منسجم ومتكامل ونصائح وإرشادات إلى البلديات حتى تتكفل بصيانة الطرقات البلدية والطرقات الولائية.

في الأخير، نعمل من أجل معالجة إشكالية الصيانة على تفعيل ودعم الصندوق الوطني لصيانة الطرقات، وهذا الصندوق موجود لكننا نريد إعطاءه فعالية أكثر ومكانة أكبر.

هذا باختصار عن محوري الإنجاز والصيانة، والتدابير التي اتخذناها من أجل القيام بمشاريع الصيانة.

والآن سأطرق في عجالة مختصرة إلى بعض الأسئلة التي طرحها الإخوة النواب قبل أن أتطرق إلى النقطة الأخيرة الخاصة بالطريق السيار شرق-غرب.

1 - السؤال الخاص بالطريق الرابط بين النعامة وعسلة، فهذا طريق بلدي يمتد على طول يقارب 43 كلم، ونريد أن نعطي له دفعا في إطار التنسيق وفي إطار الميزانية المحلية.

وفيما يخص السؤال المتعلق بالطريق الرابط بين النعامة وعين بن خليل، فهو الطريق الولائي رقم 1، والاهتمام به يكون على المستوى الولائي.

شرق-غرب، فهو من المشاريع الهامة جدا، وهذه المرة أخذته الدولة الجزائرية مأخذ الجد وفكرت في صيانتها والحمد لله، وتباطؤ إنجاز هذا المشروع الهام يعود إلى أسباب كثيرة لاداعي إلى ذكرها. المهم أن الطريق السيار شرق-غرب يحظى والحمد لله بمكانة خاصة في برنامج الحكومة ولدى الوزارة وعند الدولة الجزائرية ولدى أعضاء البرلمان بغرفتيه وحتى لدى المواطن الجزائري؛ فهو أكثر من أولوية، فهو من الورشات الهامة التي يجب أن تنجز في أقرب الآجال، وفي هذا الإطار أنوه بما جاء به كل الإخوة والأخوات النواب فرادى أو في إطار المجموعات البرلمانية وأثمنه، من دعم هذا المشروع الهام الذي نحن في أمس الحاجة إليه، قلت إن هذا الطريق السيار هو من أكبر الورشات بالجزائر حاليا، وأولى أولويات القطاع بل الدولة الجزائرية والحمد لله، فهو يمر على أكثر من أربع وعشرين ولاية، وتتم عبره ما يفوق نسبة 85٪ الحركة التجارية البرية ناهيك عن كونه يعطى بعدا في إطار تهيئة الإقليم بربطه شرق البلاد بغربها. وكما تعلمون أيها الإخوة والأخوات النواب الأفاضل فإن 70٪ من سكان الجزائر يتمركزون في الشريط الساحلي، الذي يمثل 4٪ فقط من مساحة الجزائر.

إن هذا الطريق السيار شرق-غرب سيساهم في عملية تهيئة الإقليم وفي التعمير المتوازن للسكان من الساحل إلى المناطق الداخلية، ومن المناطق الداخلية إلى الشريط الساحلي أو على محور الطريق السيار شرق-غرب.

وهكذا لن نحدث فقط طريقا أو ممرا لنقل البضائع وحركة المرور، بل سنحدث أيضا فضاء اقتصاديا هاما جدا ونشمن بذلك كل كيلو متر مربع من الفضاء الذي يمر به هذا الطريق السيار وسنحقق توازنا بيئيا وتوازنا عمرانيا يجعل الشريط الساحلي يتكيف والنظرة المستقبلية المتوخاة في إطار تهيئة الإقليم للجزائر.

كما أن لهذا الطريق السيار شرق-غرب بعدا اقتصاديا واجتماعيا وسياحيا، ولا تقتصر أبعاده على المستوى الوطني فقط، بل على المستوى المغاربي أيضا، إذ

وعن الانشغال المتعلق بالطريق الرابط بين تيارت والبيض، فهو متكفل به.

أما فيما يخص السؤال عن وضعية بعض الطرق في ولاية تيارت، فقد زرناها مؤخرا وسجلنا مع السلطات المحلية ومع الإخوة النواب بالولاية الانشغالات المطروحة ومن بينها الطريق الوطني رقم 90 الذي سجل خلال سنة 2002، والباقي سيتم التكفل به في ميزانية 2003.

وفيما يخص الطريق الرابط بين قصر الشلالة وسيدي عبد الغني، فقد برمجت له عملية تدعيم لسنة 2003.

وفيما يخص الأسئلة المتعلقة بصيانة الطرق في ولاية غرداية، فقد زرنا هذه الولاية وأعطينا التعليمات وأصدرنا القرارات الصارمة الخاصة بذلك، وتكفلنا بكل الانشغالات المطروحة في ولاية غرداية ليس داخليا فقط، بل ما تعلق بربطها بغرب البلاد وشمالها أيضا.

وفيما يخص السؤال المتعلق بترميم الطرق الولائية بولاية سكيكدة، وإصلاحها، فهو اهتمام ولائي سنعطيه المكانة الخاصة به، في إطار عمل تنسيقي ولائي.

هذا باختصار، ومعذرة إذا نسينا بعض الطرق الأخرى، المهم أن كل الأسئلة مسجلة لدينا وتدرس على مستوى الوزارة، وفي هذا الإطار أود أن أقدم دعوة إلى كل الإخوة والأخوات النواب للاتصال بالوزارة في أي وقت من أجل ترتيب الأولويات في الولاية أو مدارسها بعض الإشكاليات، أو دراسة بعض المشاريع، فنحن مستعدون لذلك والأبواب مفتوحة، وطبعا سنناقش ونأخذ بعين الاعتبار كل اهتمامات الإخوة والأخوات النواب وإنشغالاتهم في إطار أولويات الوطن ومصالح الولاية والبلدية، فلا إشكال في ذلك، بل على العكس من ذلك نحن نشمن وننوه بالزيارات الأخوية للإخوة والأخوات النواب لوزارتنا.

وفيما يخص النقطة الأخيرة المتعلقة بالطريق السيار

أي مكان آخر، وإن شاء الله سنستقبلكم ونتحدث معكم من أجل إنجاح الجزائر والسلام عليكم.

الرئيس: شكرا للسيد عمار غول المحترم وزير الأشغال العمومية، أتمنى أن السيد بن عليّة بولحواجب قد فهم الرسالة.. وأحيل الكلمة إلى السيد المحترم أبو بكر بن بوزيد وزير الشباب والرياضة.

السيد الوزير: بسم الله الرحمن الرحيم، والصلاة والسلام على رسول الله. السيد الرئيس، السيدات والسادة النواب، السادة ممثلو الصحافة الوطنية.

أود في البداية أن أضم صوتي إلى أصوات إخواني الذين سبقوني من هذا المنبر، وأتقدم بالشكر الجزيل إلى كل السادة النواب على تدخلاتهم القيمة واقتراحاتهم البناءة، التي ستساعدنا دون شك على حل المشاكل التي يواجهها القطاع.

إخواني، إن مناقشة مشروع قانون المالية محطة سياسية أساسية لتطبيق برنامج الحكومة، لذلك سأسمح لنفسني بأن أتطرق بإيجاز إلى هذا البرنامج وفي هذا المجال أقول: حينما قدم السيد رئيس الحكومة برنامجه فإنه قدم لكم خطوته العريضة، وهذه الآن فرصة لإعطائكم لمحة وجيزة عن سياسة القطاع، وهي فرصة لإطلاع الجزائريين عن طريق الشاشة.

إن قطاع الشباب والرياضة أيها الإخوة يكتسي في كل بلدان العالم أهمية بالغة، وفي بلادنا تشكل فئة الشباب نسبة 70٪ من المجتمع الجزائري حتى إننا نتساءل في بعض الأحيان هل يمثل الشباب فئة من المجتمع أم أن المجتمع فئة من الشباب؟ مع احترامي لكل الإخوة وإن سألتهموني أقول شخصيا: إن مستقبل البلاد مرتبط بحل مشاكل الشباب، وإن هذا القطاع ليس من الأولويات في

سيتمتد إلى تونس والمغرب، مما يعطيه كذلك بعدا متوسطيا وإقليميا وعندما نربطه بطريق الوحدة الإفريقية سيصبح ذا بعد إفريقي فهو إذن من المشاريع الهامة جدا التي نركز عليها. ونعطيها الأهمية التي تستحقها، إضافة إلى ذلك فإن لهذا الطريق بعدا تطويريا فبإمكانه توفير أكثر من مائة ألف منصب شغل سواء في مستوى الإنجاز أو من خلال المشاريع التي يمكن أن تحدث على طرفيه، والحمد لله أن هذا الطريق نال المكانة اللائقة والمرموقة في سلم الأولويات عند السلطات العليا في هذا الوطن والتي يجب أن يحظى بها مشروع بحجمه ونحن مطمئنون كل الاطمئنان، ومرتاحون كل الارتياح لذلك.

وبطبيعة الحال نحن نثمنه وسننسق ونتعاون مع الجميع من أجل أن ننجز هذا المشروع الحيوي الهام، هذا المشروع الوطني الذي لاشك في أنه سيدر خيرا كبيرا على الوطن والمواطن.

وفي الأخير أشكر جميع الإخوة والأخوات على تقبلهم كلامنا الذي أردناه موجزا، لكن ضخامة البنية التحتية للأشغال العمومية لم تسمح لنا بالاختصار أكثر، وأشير إلى أن أعضاء لجنة المالية في المجلس الشعبي الوطني، وعلى رأسهم السيد والأخ الفاضل السيد الوزير بن عليّة بولحواجب والإخوة أعضاء المكتب أبدوا اهتماما كاملا بالملف كله، وليس بمشروع الطريق السيار شرق-غرب فقط.

وأود في هذا الإطار أن أشكر ثانية كل الإخوة النواب والسيد الرئيس، وأعضاء اللجنة على الاهتمام الذي أبدوه في جلستنا معهم، وعلى المكانة التي أعطوها قطاع الأشغال العمومية من أجل دفع عجلة الاقتصاد الوطني إلى ما يخدم الوطن والمواطن.

وفي الأخير أشكركم جميعا سيدي الرئيس، السادة معالي الوزراء، السيد رئيس اللجنة، والسادة أعضاءها والإخوة والأخوات النواب، على إصغائكم، وإذا كان لديكم أي سؤال أو آراء يمكنكم الاتصال بالوزارة أو الاتصال بنا في

وسينشأ مجلس ثالث على مستوى البلدية يرأسه ممثل مدير الشباب والرياضة ويتكفل هذا المجلس أيضا بتطبيق سياسة الحكومة على مستوى البلدية.

إن هذا التنظيم أيها الإخوة سيؤدي إلى تطبيق السياسة الآتية:

1 - في مجال الشباب، تحديد الفئة المستهدفة من السياسة الجديدة في ميدان الشباب، أو الأشخاص الذين تتراوح أعمارهم بين 6 سنوات و29 سنة والمقدر عددهم بحوالي 15 مليوناً وهو ما يمثل نسبة أكثر من 52٪ من مجموع سكان الوطن.

2 - ضبط الأهداف الإستراتيجية المتوخاة وهي:

- المشاركة في مجهود التقويم الوطني ودعم ثقافة الدولة.

- إعادة ثقة الشباب في قدراتهم وفي دولتهم ومؤسساتها.

3 - إدماج الشباب وإشراكهم في إعادة التماسك الاجتماعي قصد غرس ثقافة التضامن والتسامح والسلم فيهم.

4 - إشراك الشباب في إعداد برنامج النشاطات الاجتماعية التربوية لمحاربة الفراغ باعتباره عاملاً لتفشي الآفات الاجتماعية.

اليوم أنتم على علم بما يعانيه هؤلاء الشباب من بطالة وأزمة السكن، ونلاحظ في نفس الوقت -وبالأسف- غياب المؤسسات الترفيهية تماماً ويمكنني أن أعطيكم مثلاً عن ولاية تيارت وهو ليس مقتصرًا عليها بل تتشارك فيه مناطق أخرى عبر مختلف ربوع الوطن، ففي قصر الشلالة و40 سنة بعد الاستقلال توجد دار واحدة للشباب وبها قاعة رياضية واحدة وقد سجلت هذه المنشآت منذ 1989 وكانت لي الفرصة أن نزلت ضيفا على هذه الولاية في الأيام القليلة الماضية حيث قمت بتدشين هذه القاعة.. أتأسف حينما أرى أمراً كهذا 40 سنة بعد الاستقلال.

ودائماً فيما يخص الشباب والمحاور ذات الأولوية كما

برنامج الحكومة، صراحة!! لو قلت العكس فإن الأرقام التي سأعطيها لكم ستضربني ولا أريد أن أضرب نفسي بنفسي!

إن القطاع أيها الإخوة بصدد وضع سياسة وطنية جديدة للشباب والرياضة تستهدف تفعيل واثمين الجهود التي تبذلها الدولة لفائدة الفئات الشبانية التي تمثل أكثر من 70٪ من السكان كما سبق لي أن قلت قبل قليل، وكذا ضمان التنسيق الدائم، والكامل بين مختلف القطاعات المعنية والاستجابة الفعالة لمتطلبات الشعب.

ولحل مشاكل الشباب في إطار هذه السياسة من الواجب أن أقول إن التنظيم الموجود على مستوى قطاع الشباب والرياضة لا يمكنه أبداً أن ينظم هذه الفئة الهائلة من شعبنا (70٪ من المجتمع الجزائري) لذلك صادقت الحكومة على إنشاء لجنة وطنية يرأسها وزير الشباب والرياضة ومكونة من الأمراء العاممين لمختلف القطاعات المعنية بمشاكل الشباب لتسطير سياسة وطنية شبانية في مختلف القطاعات، فكما تعلمون لا يتكفل بالشباب قطاع الشباب والرياضة فحسب بل كل قطاعات الدولة، هذه هي البداية، وستجتمع اللجنة في الأيام المقبلة إن شاء الله.

أما على مستوى قطاع الشباب والرياضة فسننشئ في الأيام المقبلة مجلساً وطنياً يرأسه وزير الشباب والرياضة مكوناً من مختلف الهيئات التي تتكفل بمشاكل الشباب، وأقول إن هذا المجلس يختلف تماماً عن المجلس الذي كان موجوداً في السابق والذي كان بمثابة الوزارة ويخالفها ولا يساعدها أبداً في حل مشاكل الشباب. لذلك فإن المجلس الذي سينشأ في الأيام القليلة المقبلة سيتقبل الاستراتيجية التي تأتيه من الحكومة لتطبيقها وسيقوم بالتشاور مع كل المعنيين بالاستماع إلى انشغالاتهم.

كما سينشأ مجلس آخر على مستوى الولاية، يرأسه المدير المكلف بالشباب والرياضة وسيطبق سياسة الحكومة في مستوى الولاية بمعونة إخوانه ممثلي كل الفئات الشبانية.

الاشتراكية السابقة؛ لأنهم لا يطلبون أموالا كثيرة ولديهم تجربة كبيرة، وهذا من أجل مساعدتنا على تحضير المستقبل فالمستقبل غدا.. لن نواصل العمل على المنوال السابق الذي يركز على العمل اليومي أو العمل على الأمد القريب، وهذا خطأ فادح في عملية تربية الأجيال وفي إطار العمل على حل مشاكلنا في ميدان الرياضة .

أنا لا أنسى أبدا أن الرياضة ليست أشواط مباريات فقط أو فرقا أو أنواعا فقط ، لكن أقول لكم بنظرة براغماتية إن الإمكانيات التي تتوفر لدي لا تسمح لي أن أتوسع إلى أشياء أخرى .

فيما يخص القوانين أيها الإخوة ، فالأمر الصادر في 1995 الذي يسيّر الرياضة الوطنية تجاوزته الأحداث وأصبح غير صالح للاستناد إليه ، لذلك سنتقدم إليكم في السداسي الأول من سنة 2003 إن شاء الله بقانون لمعالجة الأوضاع التي تعيشها الرياضة والتي تطرقت إليها بإيجاز، وستكون هناك مراسيم وقوانين قطاعية تخص أولا الاتحادية الجزائرية لكرة القدم وكل الاتحاديات الرياضية الوطنية، وهي قوانين خاصة ، بالفرق وبالمدرّب وبالحكام وما إلى ذلك مما له علاقة بالرياضة ، كل هذه الأمور ستغير في سنة 2003 إن شاء الله.

ولا يمكنني في الأخير أيها الإخوة ألا أتطرق إلى ميزانية التسيير، وقبل ذلك لا بد أن أبدي ملاحظة تخص كرة القدم مع أنني لا أعتبرها وحدها ممثلة للرياضة، لكن نظرا إلى شعبيتها فواجب على الحكومة التكفل بها، وفي الأيام المقبلة إن شاء الله سيعقد السيد رئيس الحكومة اجتماعا حكوميا مصغرا لحل كل مشاكل كرة القدم وتمويلها بطريقة واقعية وهو كعامل أساسي ومرجع في بناء وحل مشاكل الشباب .

وفيما يخص قانون المالية أعود إلى ما قلته في البداية بالتفصيل، إن قطاع الشباب لا يمثل الأولوية فالغلاف

أسلفت، وبالضبط ما يخص الإعلام وتوجيه الشباب عن طريق تطوير الشبكات الإعلامية للشباب وترقية النشاطات الثقافية والعلمية والفنية والترفيهية والرياضية الجوارية والمبادلات بين الولايات والمبادلات مع الخارج، ولا أريد أن أطيل أكثر في ميدان الشباب إذ أعود قليلا إلى ميدان الرياضة حيث يطرح المشكل بحدة أيضا وقد لاحظت معي أن الرياضة في بلادنا ممثلة بحوالي 32 اتحادية وأنا بصدد استقبالها جميعا واحدة تلو الأخرى.

عندما نرى ما تعيشه كرة القدم فذلك يعطينا صورة واقعية للأزمات التي تعيشها الرياضة الوطنية لذلك لا يمكن أبدا أن نبقى في هذه الوضعية فعلينا إعداد سياسة وطنية في هذا الميدان، سياسة على الأمد البعيد، ولتحقق الفائدة لكل الفئات يجب أن تكون مرتبطة بالتكوين، فالرياضة علم، والعلم يدرس في المؤسسات التربوية وفي الجامعات ونحن لدينا معاهد خاصة بالرياضة، ولذلك علينا بحل هذه المشاكل كما يأتي:

يجب أن نتحكم في المبادئ الأساسية، لأن الأموال وحدها لا تكفي وسأعود إلى موضوع الأموال.

أولا- لا بد من إنشاء مدرسة وطنية وإعداد سياسة تكوينية في ميدان كرة القدم، وهذا بمساعدة بعض الدول الأجنبية وبالتنسيق معها .

ثانيا- فيما يخص رياضة السباحة فتح مدرسة وطنية ومراكز تكوينية على مستوى كل الوطن .

ثالثا- فيما يخص ألعاب القوى سنعمل بمساعدة الكوبيين الذين يمتلكون تجارب كبيرة في هذه الرياضة، وسيساعدوننا بكل إمكانياتهم .

وأعود إلى كرة القدم حيث لن نكتفي باستقدام مدرب للمنتخب الوطني، فقط وإنما سنجلد خمسة عشر مؤطرا أجنبيا أو ستة عشر في هذا المجال لاسيما من الدول

وإنجاز مركبات جوارية وأحواض مع تأطير المراكز الثقافية لولاية سعيدة، إنني أعرف مشاكل سعيدة ، وأقول بهذا الشأن إن ما تعيشه ولاية سعيدة تعيشه ولايات عديدة عبر الوطن وسأعمل على حل هذه المشاكل التي عرضتموها في حدود الإمكانيات الموجودة.

وإجابة على انشغال السيد اليزيد العايب من سطيف الذي طلب تسجيل ملعب في خراطة ، سندرس الملف ونساعدكم كذلك .

السيد عبد القادر كزيز من خنشلة تطرق إلى تسجيل مركب جوارى ودار للشباب إنجازا لما وعد به السيد رئيس الحكومة خلال زيارته للولاية إن كل ما وعد به السيد رئيس الحكومة سنتكفل به حالا .

وقد اقترح السيد ميلود شيخي من ولاية سعيدة تنظيم جلسات وطنية بمشاركة الحركة الجمعوية للخروج بتوصيات تعبر عن طموحاتهم وانشغالاتهم، وقد قلت في البداية أن كل المجالس هي منبر لمشاركة كل الحركة الجمعوية لحل مشاكل الشباب ، وستعطى فرص لكل إخواننا ولكل المنظمات التي تهتم بالشباب - إن شاء الله - لمشاركتنا في تسطير السياسات وتطبيقها والسهر على تنفيذها .

وأخيرا ورد ا على انشغال السيد مسعود مسيخ من سكيكدة الذي طلب دعما ماليا لفريق شبيبة سكيكدة فإنني أعده بمساعدته في حدود الإمكانيات الممنوحة للقطاع .

أشكر لكم أيها الإخوة حسن الإصغاء وأقول لكم إن وزارة الشباب والرياضة هي وزارتكم فأهلا وسهلا بكم في كل وقت، وإذا لم أحب على بعض التساؤلات، فأنا في خدمتكم لإعطائكم كل التوضيحات . شكرا جزيلا والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته .

المالي المخصص له هذه السنة يقدر بمبلغ 12,18 مليار دينار ، ولا أتكلم عن ميزانية التسيير على أهميتها، بل عن التجهيزات وعن المنشآت، حيث تقدر ميزانية التجهيز بمبلغ 4,5ملايير دينار.

لقد اطلعت على الأرقام السابقة الموجودة بحوزتي والخاصة بالوزارة، ففي سنة 1996 خصص مبلغ 1,3مليار دينار وفي سنة 1997 بلغت الميزانية 1,2 مليار دينار أما في سنة 2000 فكانت 1,8مليار دينار .

هذا لحل كل مشاكل الشباب على مستوى الوطن فيما يخص التجهيز .

فإن سألتهموني هل هذه الأرقام توحى بأن هذا القطاع من الأولويات أقول كأستاذ جامعي لا أجد الأولوية في هذه الأرقام. حقيقة ميزانية الدولة غير كافية ومشاكلنا الاجتماعية المعيشية كبيرة ، أنا على علم بالأزمة الاقتصادية والمالية ، لذلك أقول حان الوقت لتنطلق الحكومة في استثمار حقيقي لحل مشاكل الشباب ، وسأكون مناضلا في مستوى الحكومة، وأعرف أنني لست وحدي من يناضل لأن بعض الاخوة في المجلس ناضلوا من جبهتهم من أجل هذا القانون وسيساعدوننا بقليل من الأموال لمساعدة شبابنا في مختلف الولايات، أشكرهم وأشعر أنني لست وحدي في هذه المعركة.

إنني أتفهم الحكومة وأتفهم الصعوبات التي تعيشها البلاد، لكن لا أتفهم عدم منح قطاع الشباب الأولوية خاصة ونحن نقول أن تمويله لا يتطلب أموالا كبيرة ، وأقول ما قاله المثل الشعبي (في الصراحة راحة) لقد قلتها اليوم .

أتطرق الآن إلى بعض تدخلات الإخوة وهم مشكورون على ما تقدموا به من أسئلة .

فإجابة عن سؤال السيد سليم شاكور من سعيدة الذي تكلم عن اعتمادات مالية إضافية لإتمام ملعب سعيدة..

يأتي من بحر (السارجاس) (MER DES SARGASSE) .

2- الإتاوة المحددة مرتفعة في رأي بعض المتعاملين وهذا ما تؤكدته نتائج التحقيقات التي قمنا بها لديهم بغية استغلال المواقع الأخرى المحددة في المنشور الوزاري، هذه المواقع هي وادي الكبير بسكيكدة ، وادي الصومام في بجاية، وادي يسر ببومرداس ، وادي التافنة بولاية تلمسان، فهي مواقع غير مستغلة ولا نعرف كمية المخزون بها، وتجدر الإشارة إلى أن استغلال (الأنقليس) في مواقع ولاية الطارف شرع فيه بدفع إتاوة قدرها 250 ألف دج، وقبل 3 سنوات ارتفعت هذه الإتاوة إلى مليون ومائة ألف دينار جزائري، لذلك أردنا تخفيضها بنسبة 50٪ كإجراء تحفيزي لاستغلال هذه الثروة الطبيعية، ويمكن مراجعة قيمة هذه الإتاوة نحو الأعلى إذا تبين مستقبلا أن نتائج الاستغلال معتبرة ، ومن الواضح سعينا إلى تحقيق أقصى استغلال لهذا السمك كثير الترحال. هذا ويعتزم في مرحلة لاحقة استغلال (الأنقليس) بالموازاة مع الاستثمار في الصناعات التحويلية ، أي عندما يمكننا تقدير مخزوننا سنرفع في قيمة الإتاوة، ونحدد دفتر شروط خاص بالمستثمرين لإنجاز منشآت صناعية لتحويل وتعليب منتج (الأنقليس) من أجل إنشاء مناصب شغل .

فيما يتعلق بالأمر الثاني الخاص باستغلال بحيرتي (الملاح) و (وأبيرة) فيجب أن يتطور استغلالها في شكل مؤسسة متخصصة في التربية المائية من أجل تامين أفضل لمواردها المائية.

إن التدابير العقارية المقترحة تهدف إلى تنمية نشاطات عديدة في مجال تربية المائيات وتراعي المحيط من خلال استثمارات بقيمة تعادل 90مليون دج، يدفعه صاحب الامتياز الذي يمنح ضمانا لحقه في الاستغلال لمدة 25 سنة، إذ يجب أن تتناسب المدة مع حجم الاستثمار.

(السيد الطيب فراحي نائب رئيس المجلس الشعبي الوطني يعرض السيد كريم بونس رئيس المجلس الشعبي الوطني في ترأس الجلسة).

السيد رئيس الجلسة: أشكر السيد وزير الشباب والرياضة على تدخله وعلى توضيحاته، الشباب هو عماد الأمة، فإن أحسنا توجيهه نكون قد حققنا لأمتنا السعادة والرفاهية الدائمتين ، والآن أحيل الكلمة إلى السيد اسماعيل ميمون وزير الصيد البحري والموارد الصيدية فليفضل مشكورا.

السيد الوزير : السيد رئيس المجلس الشعبي الوطني ، السيدات والسادة نواب المجلس الشعبي الوطني ، السلام عليكم جميعا ورحمة الله تعالى وبركاته .

أتوجه بداية بتشكراتي الخالصة إلى السادة النواب الذين تدخلوا وطرحواانشغالاتهم وأسئلتهم، وهذا مايعبر عن مدى اهتمامهم بهذا القطاع الحيوي، وكانت الأسئلة تتمحور حول ميدان التربية المائية خاصة استغلال سمك (الأنقليس) واستغلال بحيرتي (الملاح) و (أبيرة) بولاية الطارف.

فيما يخص السؤال الأول المتعلق باستغلال (الأنقليس) فقد نص مشروع قانون المالية على تخفيض في إتاوة استغلال هذا السمك بنسبة 50٪، لماذا هذا التخفيض ؟ لأن (الأنقليس) ثروة طبيعية ينبغي تامينها إلى أقصى درجة بالنظر إلى رواجها في السوق الدولية، ويمكننا تسجيل عقبتين تعترضان الاستغلال الأمثل لهذه الثروة :

1- عدم تقدير مخزون (الأنقليس) القابل للصيد في المواقع الأخرى باستثناء مواقع ولاية الطارف، التي تعد المنطقة الوحيدة المستغلة منذ سنوات عديدة ويعد الأنقليس من الأسماك كثيرة الترحال وإذا لم يتم اصطياده في الفترة الملائمة فإنه يعود إلى البحرالذي جاء منه من أجل التكاثر أي أنه يعود من حيث أتى؛ لأن هذا السمك

- إنجاز مخطط لتنمية نشاطات الصيد البحري وإنشاء أقطاب للتنمية الصناعية والإنتاجية .
- إنجاز وتهيئة هياكل قاعدية جديدة .
- إحداث نسيج صناعي يدعم الإنتاج في مراحل القبلية والبعديّة من خلال إنجاز المسامك ، ومركبات التبريد ووحدات التحويل والتكييف ووحدات بناء وتصليح السفن ووحدات التصنيع ووحدات إنتاج وتوزيع تجهيزات وعتاد الصيد البحري .

إضافة إلى هذه التدابير تخصص وزارة الصيد البحري والموارد الصيدية حيزا كبيرا للعنصر البشري ، خاصة من خلال إعدادها خريطة التكوين على المستوى الوطني والتي تركز على :

- 1- التغطية المتوازنة لكل التراب الوطني .
- 2- التقريب المناسب لمدارس التكوين بالنظر إلى مراكز الإنتاج .
- 3- التكييف والتحيين المستمرين لبرامج التكوين .
- 4- التوفير والتحديث المستمر لوسائل وأدوات التكوين.

إن بلوغ هذه الأهداف يتطلب من وزارة الصيد البحري والمواد الصيدية الاعتماد على كل الموارد المتاحة، والإمكانيات المتوفرة التي يزر بها قطاع الصيد البحري والمواد الصيدية ، وتتمثل في :

- الاستغلال الأمثل لكل المساحة البحرية الجزائرية البالغة 9,5 ملايين هكتار ، والتي لا نستغل منها إلا 2,2 مليون هكتار، معنى ذلك أن هناك مساحة شاسعة تبلغ 7,3 ملايين هكتار لم تستغل بعد.

- الاستغلال المطلق والشامل للمساحة التي تكون المسطحات المائية الطبيعية والاصطناعية الموزعة عبر التراب الوطني والبالغة 100 ألف هكتار بغية رفع إنتاج تربية المائيات .
- تنويع كل مصادر الإنتاج .
- الاستغلال العقلاني لكل الموارد البشرية .

وبناء على الطابع الإيكولوجي لهاتين البحيرتين ، تم الاتفاق بين مختلف الإدارات المعنية بتسييرها على تعيين متعامل واحد في موقع، من أجل التكفل أحسن بأشغال الصيانة المرتبطة بالمحور المائي والتي لا يمكن ضمانها بكيفية فعالة ومنظمة إلا من خلال متدخل واحد حيث أثبتت تجربة السنوات الثلاثة الماضية أن اختيار متعاملين اثنين في بحيرة (الملاح) أدى إلى آثار سلبية على بيئة الموقع، وأحدث نزاعات اجتماعية وفي نهاية الأمر تراجع الإنتاج وتضاءلت فرص التشغيل بصفة معتبرة .

كما تقرر منح الامتياز عن طريق المناقصة مع الأخذ بعين الاعتبار العدد الكبير للمتعاملين المهتمين بهاتين البحيرتين وهذا تماشيا والاختيار الهادف إلى تحسين مردود أملاك الدولة .

وتدعيما لهذه الأجوبة أود أن أقدم لمحة عن سياستنا القطاعية وأقول : تسعى وزارة الصيد البحري والمواد الصيدية من خلال برنامجها الخماسي للتنمية إلى تحقيق الأهداف الآتية :

- رفع الإنتاج الصيدي من الصيد البحري والصيد في المحيطات إلى (210.000) طن سنويا .

- إنتاج (30.000) طن سنويات من الأسماك من خلال التربية المائية .

- رفع المعدل السنوي لاستهلاك الفرد من السمك من 4,58 كلف إلى 6,2 كلف وفقا لتوصيات المنظمة العالمية للصحة .

- توفير مناصب شغل .

- توفير منتوج الصيد البحري في الأسواق بأسعار معقولة.

هذا ولتجسيد برنامج تنمية قطاع الصيد البحري والمواد الصيدية اتخذت الوزارة التدابير والخطوات الآتية:

- إعادة الاعتبار لأسطول الصيد البحري وتجديده ، أي تأهيل وتحديث وسائل الإنتاج .

لماذا أتحدث عن الفرص التي نريد إتاحتها لكل الشرائح الاجتماعية للحصول على سكن ؟ لأن بعض الإخوان يعتقدون أنه لا يوجد إلا السكن الاجتماعي الإجباري، لكن هناك صيغ أخرى أردت أن أعرضها على الإخوة النواب لأشرحها لهم شرحا مبسطا، وبالتالي التأكيد على تطبيق البرامج التي هي حاليا في طريق الإنجاز.

فمنذ شهر أوت 2001 انطلقت عملية بناء 20.000 مسكن بصيغة البيع عن طريق الإيجار موزعة على ثماني ولايات وهي الجزائر- عنابة- وهران- البليدة - بومرداس- تيبازة- قسنطينة - تيزي وزوز.

ويشهد هذا البرنامج تقدما مرضيا في الإنجاز الذي حدد ليتم في 18 شهرا، وينتظر التسليم الجزئي في بداية شهر مارس 2003. والتسليم الكلي في نهاية نفس السنة .

أما فيما يخص البرنامج المسجل في سنة 2002 والبالغ 35.000 مسكن، فقد تم الشروع في إنجازه في شهر سبتمبر من هذه السنة ، وهذا ما تعهد به السيد رئيس الحكومة أمام المجلس، وقد أوفينا بالالتزام ، والبرنامج في طريق الإنجاز . وقد تم توزيع السكنات على 24 ولاية، ويتوقع التسليم الأولي في بداية مارس 2004 .

ونظرا إلى الإقبال الذي عرفته هذه الصيغة حيث تم تسجيل حوالي 167.071 طلبا، تمت تلبية 55.000 من هذه الطلبات ، وتجدر الإشارة إلى أنه تم تسجيل 65.000 مسكن ، وهي حصة إضافية جديدة يمولها الصندوق الوطني للتوفير والاحتياط.

ولتخفيض كلفة الإنجاز ، تتكفل الدولة بأشغال التهيئة والفوائد، وفيما يخص هذا البرنامج فإن المستفيد يسدد نسبة 1% إذا تحصل على سكن بثلاث غرف، و2% للمستفيد المتحصل على سكن من أربع غرف .

ومن جهة أخرى، يمكن لذوي الدخل المتوسط أن يستفيدوا من صيغة السكن التساهمي .

- الاستغلال الأمثل للبنية التحتية والفوقية المتاحة لقطاع الصيد البحري والموارد الصيدية .
- التأطير الشامل لكل النشاطات الاقتصادية والاجتماعية التابعة للقطاع من مختلف الجوانب الإدارية والقانونية والعلمية والتقنية .
- التنظيم الأمثل للنشاطات الإنتاجية .

تلكم هي أهداف قطاع الصيد البحري ببعديها الاقتصادي والاجتماعي في إطار استغلال عقلائي ومستديم ومسؤول ، وأكرر في إطار عقلائي ومستديم ومسؤول .

أشكركم على حسن إصغائكم، والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته (تصفيق).

السيد رئيس الجلسة: أشكر السيد وزير الصيد البحري والمواد الصيدية، وأحيل الكلمة إلى السيد معالي وزير السكن والعمران ، وهو مشكور مقدما .

السيد الوزير: بعد بسم الله، والصلاة والسلام على رسول الله .

سيدي الرئيس المحترم،
السيدات والسادة النواب الأفاضل،
السيدات والسادة الوزراء،

ردا على الأسئلة التي طرحها النواب الأفاضل بخصوص قطاع السكن والعمران، أود أن أوافيكم بإجابة تغطي مجمل الانشغالات، خاصة تلك المتعلقة ببرنامج السكن بمختلف صيغه بالإضافة إلى مسألة الإيجار.

فيما يخص برنامج السكن يجدر التذكير بأهم الصيغ التي وضعتها الحكومة للحصول على سكن خارج إطار السكن الاجتماعي ذي الطابع الإجباري، ويتعلق الأمر بالصيغ التي تسمح للمواطن ذي الدخل المتوسط بالحصول على سكن لائق.

الأشغال المتعلقة وتخضع 34,963 سكننا التي تم إحصاؤها في مارس 2001 ضمن المشاريع المتوقفة والتي سيتم بيعها بعد إتمام الأشغال ، أو تحويلها إلى سكنات اجتماعية إذا تعذر ذلك .

أما فيما يتعلق بـ 13.373 مسكنا ترقيويا تم إنجازها ، فإنها حاليا بصدد التحويل إلى سكنات اجتماعية .

أما فيما يتعلق بالإسئلة المطروحة بخصوص اختلاف مبالغ الإيجار ، فيرجع السبب الرئيسي إلى كلفة إنجاز هذه السكنات ، حيث توجد ثلاثة مستويات للإيجار وهي :

- المستوى الأول: يتعلق بالسكنات التي تم استغلالها قبل 01 جويلية 1981 ، حيث تصل قيمة الإيجار لسكن مساحته 60 مترا مربعا إلى 609,85 دج على أساس قيمة إيجارية مرجعية تقدر بمبلغ 8,26 دج للمتر المربع.

- المستوى الثاني: يتعلق بالسكنات التي تم استغلالها بين 01 جويلية 1981 و 21 ديسمبر 1997 ، فتصل قيمة الإيجار لسكن مساحته 60 مترا مربعا إلى 712,46 دج ، على أساس قيمة إيجارية مرجعية تقدر بمبلغ 9,65 دج للمتر المربع.

- المستوى الثالث: يتعلق بالسكنات التي تم استغلالها بعد 01 جانفي 1998 ، حيث تصل قيمة الإيجار لسكن مساحته 60 مترا مربعا إلى 1.845,75 دج على أساس قيمة إيجارية مرجعية تقدر بمبلغ 25 دج للمتر المربع .

وبهذا الصدد ، لا بد من التذكير أن قيمة الإيجار التوازني لسكن مساحته 60 مترا مربعا ، يصل في الحقيقة إلى 4200 دج ، دون حساب الأعباء الإيجارية.

وعليه ، فإن هذه المستويات لا تمثل الإيجار الحقيقي ولا تغطي مصاريف تمويل السكنات الإيجارية العمومية ، بل تعتبر منحة شخصية ضمنية.

ولدعم هذه الصيغة تقرر رفع مبلغ الإعانة من 300.000 دج إلى 500.000 دج في سنة 2002 .

بالإضافة إلى هذه الإعانات توفر الدولة الأراضي بأسعار منخفضة، (هناك تخفيض بنسبة 80٪ على ثمن المتر المربع بالنسبة إلى السكن الاجتماعي التساهمي) وتمنح إعفاءات وتحفيزات ضريبية للمقاولين القائمين على إنجاز هذا البرنامج.

كما تولي الدولة أهمية للوسط الريفي ، لتثبيت سكان الأرياف وتعزيز التنمية الريفية.

وبهذا الصدد تمت مراجعة تنظيم السكن الريفي، حيث رفع مستوى الإعانة المخصصة لبناء سكن جديد من 250.000 دج إلى 500.000 دج، تمنح حسب دخل المستفيد، ومن 120.000 دج إلى 250.000 لترميم أو توسيع السكن الريفي ، وفي هذا الإطار تم منح الولايات حصة قدرها 20.000 مسكن منذ شهر جويلية 2002 .

وقصد التكفل بجميع شرائح المجتمع ، وفي إطار الاجتماع الثنائي الذي ضم الحكومة والاتحاد العام للعمال الجزائريين، عكف فوج عمل على دراسة مشروع يسمح للعمال بالحصول على سكن للتملك ، في إطار السكن الاجتماعي التساهمي .

وعلى هذا الأساس، سيعقد برنامج أولي يضم ما بين 5.000 إلى 10.000 سكن، وهذا بالتعاون مع صندوق معادلة الخدمات الاجتماعية الذي سيقدم إعانة للعمال، وقرضا لا يتجاوز 500.000 دج بدون فوائد، يسدد على مدى عشر (10) سنوات .

فيما يخص السؤال المطروح بشأن البرنامج الترقوي المتوقف التابع للبلديات والصندوق الوطني للتوفير والاحتياط ومؤسسة ترقية السكن العائلي وديوان الترقية والتسيير العقاري، طلب السيد رئيس الحكومة من خلال التعليم رقم 01 المؤرخة في 22 مارس 2001 بمواصلة

سيدي الرئيس،
إخواني أخواتي،
إن الأطروحات التي تقدمتم بها تنم عن العناية التي تولونها جميعا لانشغالات المواطنين، والتي هي في صميم برنامج الحكومة الساعي إلى توفير ظروف معيشية تضمن حياة كريمة لجميع شرائح المجتمع .

أخواني أخواتي،
لكي لا أطيل عليكم سأركز تدخلني على النقاط الأساسية التي أشترتم إليها والتي يمكن تقسيمها إلى ثلاثة محاور:
- محور يتعلق بالجوانب التشريعية ،
- المحور الثاني يتعلق بتساؤلات تخص الفرضيات التي تم بمقتضاها تأطير قانون المالية .
- المحور الثالث خاص بالانشغالات الموضوعية التي طرحتموها .

فيما يتعلق بالجوانب التشريعية سيعاد النظر في القانون العضوي المتعلق بقوانين المالية وقانون ضبط الميزانية خلال سنة 2003. وحتى إن عاتبنا بعض النواب لأننا في نظرهم لم نطلع المجلس على تنفيذ قوانين المالية المتتالية، إلا أنه من الإنصاف الاعتراف بأن المجلس - عن طريق لجنة المالية والميزانية- يتلقى كل سنة الوثائق الآتية :

- 1- كشف عن تنفيذ ميزانية الدولة للسنة المنصرمة إلى غاية 30 جوان من السنة الجارية،
- 2- وضعية حسابات التخصيص للخزينة لنفس السنة إلى غاية 31 أوت من السنة الجارية ،
- 3- حوصلة التحويلات الاجتماعية المدرجة في ميزانية الدولة،

تبقى الإشارة إلى أن النسخة التي تم توزيعها على جميع النواب بخصوص عرض مشروع قانون المالية لسنة 2003 تتضمن عناصر تنفيذ الميزانيات السابقة.

أما الجوانب القانونية فقد خصت صندوق ضبط الإيرادات الذي شكك البعض في عدم وجود رقابة عليه .

فإذا أعدنا كشفا بأسعار الإيجارات آخذين بعين الاعتبار مدة إنجاز السكن وسعر إنجازه لوجدنا أن أسعار الإيجار المطبقة حاليا هي أسعار مدعومة حقا، هذا ما يجب أن يعرفه النواب وهذه حقيقة لا بد من قولها، حيث أن بعض الإخوان أشاروا في تدخلاتهم إلى أن أسعار الإيجار مرتفعة. وليس بإمكان المواطنين دفعها. وأضيف أيضا أن نسبة تحصيل الإيجارات- حاليا حسب الإحصائيات المتوفرة لدينا على مستوى الوزارة - تبلغ 29% على المستوى الوطني، فكثير من العائلات لا تدفع الإيجار.

إضافة إلى ذلك، فإن نسبة الإيجار تتراوح بين 6% و 23% من الدخل العائلي في الجزائر مقارنة مع بعض البلدان الأوروبية التي تتراوح نسبة الإيجار فيها بين نسبتي 25% و 30% من متوسط الدخل العائلي .

تلكم هي أهم التوضيحات التي أردت أن أقدمها، وأتمنى أن أكون قد أجبته عن انشغالات السادة النواب .
شكرا والسلام عليكم (تصفيق).

السيد رئيس الجلسة : شكرا للسيد وزير السكن والعمران، وأحيل الكلمة إلى السيد وزير المالية، فليفضل مشكورا .

السيد الوزير: بسم الله الرحمن الرحيم .

سيدي الرئيس،
سيداتي سادتي أعضاء الحكومة،
سيداتي سادتي أعضاء هذا المجلس الموقر،
السيدات والسادة أعضاء أسرة الإعلام،
إخواني أخواتي.

أود في البداية أن أتوجه إليكم جميعا بجزيل الشكر والعرفان على ما أبديتموه من اهتمام بهذا المشروع. وأخص بالذكر لجنة المالية والميزانية، وكل من عبر عن انشغال أو تقدم باقتراح.

كالجوء إلى المقاضاة أو لتسجيل ومراقبة نوعية الأدوية قبل تقديمها لأول مرة للاستهلاك .

أما فيما يتعلق بالجانب الثاني المتعلق بالتساؤلات عن الفرضيات التي أطرت مشروع قانون المالية فلقد انصبت جلها إلى:

- سعر برمبيل النفط،
- احتياطي الصرف،
- النمو الاقتصادي،
- التشغيل وخلق مناصب عمل،
- الإنفاق على الجانب الاجتماعي،

سيدي الرئيس،

سيداتي سادتي،

فيما يتعلق بسعر برمبيل النفط الذي حدد بمبلغ 19 دولارا تجدر الإشارة إلى أن هذا السعر مرجعي جبائي افتراضي، ولا يراد به سعر البرمبيل لا في المستقبل القريب أو البعيد، إن هذا المستوى يمكن أن يكون أقل أو أكثر من سعر السوق.

إن تقلبات سعر النفط معروفة وقد عانت منها بلادنا الكثير. فمن منا لا يتذكر سنة 1986 ، وفي الماضي القريب أي سنة 2001 من منا لا يتذكر الصعوبات الكثيرة والكبيرة التي واجهتها منظمة الدول المنتجة والمصدرة للبترول (OPEC) في التفاوض مع الدول غير العضوة في المنظمة بشأن اتفاق على حد أدنى لاستقرار سعر البترول .

وعلى كل فإن هذا المستوى الجبائي يراد به تكوين احتياطي لصندوق ضبط الإيرادات يبلغ مستوى التكفل بتمويل المشاريع الإنمائية على المدى المتوسط مهما بلغت تقلبات سعر النفط .

أما سعر النفط نفسه فتحكمه عوامل من الصعب التحكم فيها كتطور العرض، ومستوى الاستهلاك والتصفوفات الإستراتيجية للبائعين والمشتريين ومستوى نمو الاقتصاد العالمي ... إلخ

أود أن أطمئن الجميع بأن هذا الصندوق الذي هو في الحقيقة حساب خاص للخزينة أنشئ بمقتضى قانون المالية التكميلي لسنة 2000 ، وتم تحديد مهامه بمرسوم تنفيذي حدد قائمة الإيرادات والنفقات التي يتكفل بها .

وبمقتضى هذا المرسوم يتعين على وزير المالية سنويا تحديد مبلغ موارد الصندوق الواجب تخصيصها:

- 1- لضبط النفقات لمواجهة الانخفاض المحتمل لأسعار المحروقات إلى مستوى أكثر من السعر المرجعي المعتمد في قانون المالية ،
- 2- للتكفل بأصل الدين العمومي.

لقد تم بموجب هذا الإجراء الاقتطاع من الرصيد المتراكم إلى غاية أواخر سنة 2001 والذي بلغ 577 مليار دج اقتطع منه 328 مليار دج لتسديد أصل الدين العمومي لسنة 2000 وتسديد جزء من أصل الديون العمومية لسنة 2001 .

ودائما في المجال القانوني، اشتكى العديد من المتدخلين من الضغط الجبائي الذي يثقل كاهل المواطن. هنا أيضا فليطمئن الجميع بأن نسبة الضغط الجبائي خارج الجباية البترولية واقتطاع الضمان الاجتماعي تبقى من أدنى النسب المسجلة عالميا .

إن هذه النسبة قد استقرت في السنوات الأخيرة ما بين 13٪ و 15٪ بالمقارنة مع البلدان النامية التي تصل فيها إلى مستويات تتعدى أحيانا 30٪ .

بالإضافة إلى هذا فإن حجم الإعفاءات الجبائية في الجزائر أعلى من ذلك المتعامل به دوليا سواء خص الأفراد أو النشاطات كالفلاحة وتربية المواشي.

ولم يأت مشروع قانون المالية الحالي بزيادات تذكر في الجباية ما عدا بعض الرسوم للتحصيل على خدمات

بنك الجزائر لفائدة الخزينة. أما العملة الكتابية فتتمثل في الودائع لدى البنوك .

على الصعيد القانوني، يخضع إصدار العملة الائتمانية من قبل بنك الجزائر لشروط التغطية والضمان والتي تجسدها أساسا احتياطات الصرف.

إن العملة الكتابية المنشأة انطلاقا من العملة الائتمانية، تمثل الادخار المالي للمؤسسات والأسر التي يحتفظ بها على شكل ودائع عند الطلب وودائع على أجل لدى البنوك .

إن احتياطات الصرف تمثل المقابل للكتلة النقدية المتداولة في الاقتصاد الوطني وتشكل ضمانا للمدفوعات الخارجية و سداد المديونية، فضلا عن ذلك، ينبغي لمستوى هذه الاحتياطات أن يسمح للاقتصاد الوطني بمواجهة صدمات خارجية، مثل التي حدثت في الماضي وعشناها منذ سنوات .

يبدو جليا أن احتياطات الصرف في بلادنا هي نتيجة للظروف الإيجابية للسوق البترولي الدولي منذ ثلاث سنوات وإلى يومنا هذا، والذي مكن من تسجيل احتياطات الصرف المودعة لدى بنك الجزائر والبنوك والتي ارتفعت من مبلغ 170 مليار دج سنة 1999 إلى مبلغ 1311 مليار دج سنة 2001 مسجلة 776 مليار دج سنة 2000 .

لقد انجر عن هذا النمو لاحتياطات الصرف نمو هام في الكتلة النقدية المتمثلة من جهة في العملة التي يصدرها البنك المركزي أي (العملة الائتمانية) ومن جهة أخرى الودائع المكونة انطلاقا من العملة الائتمانية ، مقابل الدينير المسترجعة المدفوعة للمتعاملين الاقتصاديين أي الخزينة والمؤسسات والأسر .

لقد انتقلت هذه الكتلة النقدية من 2.071,8 مليار دج نهاية سنة 2001 إلى 2.376,1 مليار دج نهاية 2002 أي بزيادة تقارب نسبة 15٪، ويمكن تفسير هذا في جزئه الأكبر بما يأتي :

إنها كلها عوامل تحثنا على التحلي بالحذر والحيطه نظرا إلى التجارب المريرة التي مررنا بها في هذا الميدان. ومهما بلغت المستويات الحالية لسعر النفط فلا يمكننا غض النظر عن العوامل الآتية :

- 1- بروز مناطق إنتاج جديدة ،
- 2- أهمية الاحتياطات الجديدة المكتشفة ،
- 3- المستوى المرتفع للمخزونات التي في حوزة الدول الأكثر استهلاكاً للنفط،
- 4- استقرار نسبة البترول في سوق المنتوجات الطاقوية ومشتقاتها منذ سنوات عديدة بل انخفاضها .
- 5- النمو الاقتصادي العالمي الذي يحدد مستوى استهلاك الطاقة، إذ تشير التقديرات الحالية إلى أن معدل الناتج الداخلي الخام لأهم الدول المتطورة، أي الدول المستهلكة للطاقة، لا يتجاوز 2,8٪، وبالتالي فسوف لا يفوق معدل نمو الطلب 1,4٪.

وستنجم عن هذا كله منافسة شديدة بين الدول المنتجة (خاصة الدول المنتجة الجديدة) من أجل الاستحواذ على حصص السوق) وهذا يمكن أن يتم أيضا عبر تخفيض هذه الدول الأسعار).

ولكل هذه الاعتبارات يجب ألا ننخدع مرة أخرى بالمستويات المسجلة حاليا .

أما فيما يتعلق باحتياطات الصرف، فاسمحوا لي تعميما للفائدة أن آخذ من وقتكم لتقديم شرح مطول عن مضمون وأوجه استعمال هذا الاحتياط، واسمحوا لي أيضا إذا طغى على هذا الشرح الجانب التقني .

كما تعلمون تتكون الكتلة النقدية من العملة الائتمانية (monnaie fiduciaire) والعملة الكتابية (monnaie scripturale) .

وحسب التعريف القانوني تتمثل العملة الائتمانية في الأوراق النقدية والقطع النقدية المعدنية، التي يصدرها

الطرف الملائم للسوق البترولي من سنة 2000 إلى يومنا هذا من مواجهة التزاماتها المالية الخارجية وكذا إنجاز برامجها الاستثمارية في الأجلين المتوسط والبعيد.

أما فيما يخص المؤسسات خارج قطاع المحروقات، فإن الادخار المالي المتراكم يشكل قدرة تمويل للاستفادة من الدفع الذي أعطاه برنامج دعم الإنعاش الاقتصادي، وسيولد عن هذا التمويل للنشاط والاستثمار اللجوء إلى الزيادة في الواردات التي لا يمكن تغطيتها إلا بالاقتطاع من احتياطات الصرف .

وأخيرا، فإن الادخار المالي للأسر لدى البنوك موجه بشكل خاص لاقتناء أملاك دائمة (أدوات كهربائية، عربات ... إلخ وبشكل رئيسي السكن) .

إن إعادة تنشيط البرامج السكنية ابتداء من منتصف سنة 2001 ومساهمة البنوك في تمويلها ابتداء من سنة 2002 سيمتص تدريجيا ادخار الأسر، وهكذا فإن مجمل الاقتطاعات من احتياطات الصرف تشكل مقدار كبيرا من عناصر إبطال قيمة النقد كما تظهر الصلة الوثيقة بين احتياطات الصرف والكتلة النقدية، إذ تعتبر احتياطات الصرف تغطية وضمانا لهذه الكتلة النقدية كما هو مطبق في الدول الأخرى .

وخلاصة القول، تشكل احتياطات الصرف إضافة إلى تغطية العملة الوطنية، ضمانا للمدفوعات الخارجية ولتسديد الدين الخارجي والتكفل بأية صدمة خارجية. وعليه يمكن إنجاز البرنامج الاستثماري دون تعثر، كما كان يحدث في الماضي .

وهكذا يمثل مستوى احتياطي الصرف المؤشر الرئيسي للوضع الاقتصادية الخارجية للبلاد، كما يمثل المؤشر على قدرتنا لمواجهة تعهداتنا المالية في حالة انهيار سعر البترول من جديد .

1- ارتفاع الودائع في الحسابات بالعملة الصعبة ،
2- تزايد التوفير المالي المتراكم من قبل المتعاملين الاقتصاديين (الخزينة والأسر) .
3 - تزايد التوفير المالي للمؤسسات وبالخصوص التابعة لقطاع المحروقات التي تحول إيراداتها من الصادرات إلى العملة المحلية.

وهكذا إلى غاية نهاية سنة 2002 ، أصبحت الأصول بالعملة الصعبة للمنظومة البنكية المقابل الرئيسي للأصول النقدية وشبه النقدية بالدنانير التي يمتلكها المتعاملون الاقتصاديون غير البنكيين أي (الدولة ومؤسسات والأسر) لدى البنوك في شكل توفير مالي .

ويوحي التوفير المالي المتراكم على هذا النحو من قبل المتعاملين الاقتصاديين إلى وجود تحسن في ظروف تمويل النمو المدعم بمخطط الإنعاش الاقتصادي.

وعلى أساس التوفير المالي المتراكم لدى الخزينة في سنتي 2000-2001 باشرت الحكومة برنامجا هاما لدعم الإنعاش الاقتصادي في الأجل المتوسط ابتداء من منتصف سنة 2001 والذي لم يكن بالإمكان برمجته أو التكفل به لولا التوفير المالي الذي تراكم لدى الخزينة العمومية.

إن هذا التوفير المالي المتراكم لدى الخزينة والممثل في الودائع لدى بنك الجزائر يتوجه قبل كل شيء إلى تمكين إنجاز برنامج الإنعاش الاقتصادي ولتغطية خدمة الدين العمومي لاسيما الخارجي منه والذي سيكون معتبرا وأكبر حجما عما كان في السنوات الماضية وهذا خلال السنوات القادمة ابتداء من سنة 2000 إلى 2002 حتى سنة 2009 ، إن دفع خدمة الدين العمومي الخارجي (حوالي ملياري دولار سنويا) سيظل عنصر اقتطاع معتبر لاحتياطات الصرف.

أما عن قطاع المؤسسات ، فإن تراكم الادخار المالي الخاص بمؤسسات قطاع المحروقات التي ستتمكن بفضل

- ضمان تحويل رأس المال المستثمر والإيرادات التي تنجر عنه في إطار معاهدة تحويل الدين العمومي الخارجي إلى استثمارات .
- الترتيبات التكميلية لتشجيع قطاع الصيد .
- تقليص نسب الفوائد المطبقة على القروض التي أعيدت جدولتها بالنسبة إلى المؤسسات التي تعرضت لخسائر الصرف من 9٪ إلى 6,5٪ فقط ، والتي أقيمت البنوك العمومية على تطبيقها ابتداء من 1 أكتوبر 2002 .

وأخيرا ، إعادة تقييم الممتلكات الثابتة القابلة منها للاستهلاك وغير القابلة ، مع تسجيل الفوارق دون إخضاعها إلى الضريبة وذلك لتعزيز الوضع المالي للمؤسسات ، وتقوية ملاءمتها وتحسين قيمتها تجاه شركاء محتملين .

أما فيما يتعلق بترقية الشغل ، فإن المناصب المفتوحة في الميزانية ستبلغ 14000 منصبا إضافيا سنة 2003 خاصة بالإدارة.

وفي إطار تشغيل الشباب ، يقدر المبلغ الممنوح الوكالة الوطنية لدعم تشغيل الشباب بقيمة 4,5ملايير دج موجه للتكفل بعشرة آلاف قرض دون فائدة ، معدل كل قرض 310.000 دج لإنشاء المؤسسات المصغرة التي ستشغل حوالي 22.000 شاب ، ومن جهته سيشغل قطاع الفلاحة في سنة 2003 ما بين 160.000 و 180.000 عامل دائم ، أما مناصب شغل (انتظار) في إطار إجراء عقود ما قبل التشغيل (CPE) فيرتقب التكفل بـ 20.000 منصب شغل بين الجامعيين والتقنيين السامين .

وتبلغ الميزانية المخصصة للأشغال الموسمية ذات المنفعة المحلية (ESIL) المقررة لسنة 2003 مبلغ 1,5 مليار دج موجهة إلى تمويل برنامج 100.000 منصب شغل موسمي ذي منفعة محلية على مرحلة متوسطة قدرها 6 أشهر أي ما يعادل 50.000 منصب شغل سنويا .

ويستفيد من النشاطات ذات المنفعة العامة (IAIG) 141.000 شخص من مبلغ 3000 دج شهريا .

إخواني ، أخواتي ،
بالنسبة إلى النمو الاقتصادي ، لقد عقب العديد من المتدخلين على نسبته الضئيلة المرتقبة لسنة 2003 .. وتجدر الإشارة هنا إلى أن هذه النسبة جاءت بعد مرحلة طويلة من الركود ، فبعد تسجيل معدل نمو مقدر بنسبة 2,1٪ في سنة 2001 ، ينتظر تحقيق نسبة 4,3٪ في سنة 2002 و 4,5٪ سنة 2003 خارج المحروقات .

وإن الدفع الذي أعطاه برنامج دعم الإنعاش الاقتصادي الذي يموله الاحتياطي المتراكم في الخزينة العمومية ، سيوفر فرصا لتوسيع النشاط الإنتاجي للمؤسسات الوطنية العمومية منها والخاصة ، وسيرسي دعائم نمو سليم ومستديم .

من جهة أخرى سيسمح تحسن التوازنات المالية الكبرى بتوفير إمكانيات إقراض للمؤسسات نظرا إلى تحسن مستوى السيولة البنكية الذي يتزامن مع انخفاض سعر الفائدة. ولقد سمح هذا الوضع للعديد من البنوك باقتحام ميدان الإقراض العقاري .

إن هذه الجهود تجد دعما في إطار مشروع قانون المالية لسنة 2003 الذي يسخر قرابة 13٪ من الناتج الداخلي الخام لميزانية التجهيز ، وهذا مستوى يفوق بكثير ذلك المتعامل به عالميا .

ومن جهة أخرى ، ودائما لتدعيم النمو الاقتصادي سعت الحكومة إلى تقليص الضغط الجبائي على المؤسسات والأفراد باتخاذ تدابير ذات طابع تشجيعي للاستثمار وللإنتاج الوطني ، نذكر منها :

- تبسيط التدابير وتسهيل الإجراءات الجمركية .
- مكافحة الغش الجبائي والجمركي والتهرب الذي يغذي السوق غير الشرعية.

- إنشاء رهن عقاري شرعي لفائدة البنوك على الممتلكات العقارية للمدين ، بيسيط الإجراءات وسهل التنفيذ وقليل التكلفة ، وذلك لتشجيع البنوك على تمويل العقار والبناء السكني .

4- مساعدة تقدر بمبلغ يزيد عن 14 مليار دج، منه 7 ملايين دج موجهة للتكفل بالأشخاص المسنين والمعوقين، و5.5 ملايين دج لتعويض ضحايا الأعمال الإرهابية و1 مليار دج لحساب الصندوق الخاص للتضامن الوطني.

5- الخدمات الاجتماعية ومساهمة الدولة في النشاط الجماعي حيث خصصت مبالغ تقدر على التوالي 7.8 ملايين دج و600 مليون دج.

6- مساعدات لتخفيض فوائد الصندوق الوطني للتوفير والاحتياط والبنوك تقدر بمبلغ مليار وسبعة ملايين دج.

وفي قطاع السكن اقترح مبلغ 78.38 مليار دج لإنجاز برنامج 15.000 سكن اجتماعي والتكفل بالمدونية تجاه الصندوق الوطني للتوفير والاحتياط علاوة على المساهمة بمبلغ قدره 10 ملايين دج لفائدة صندوق المساعدة للحصول على الملكية، في إطار صيغة البيع بالإيجار، وكذا مساعدة الصندوق الوطني للسكن بمبلغ 15 مليار دج لفائدة السكن الريفي وإعادة تأهيل البناء القديم.

فيما يخص المساعدة للاستفادة من الخدمات العلاجية، تم تسجيل مبلغ إجمالي يقدر بحوالي 53 مليار دج أي بزيادة تقدر بنسبة 12.6٪ مقارنة بسنة 2002، ويتعلق الأمر خاصة بالاعتمادات المخصصة للمؤسسات الاستشفائية وللصندوق الخاص بالاستعجال الطبي والنشاطات العلاجية ونفقات الصحة المدرسية المحددة على الترتيب بمبلغ 100 مليار دج ومبلغ 630 مليون دج.

كما اعتمد مبلغ يقارب 37 مليار دج للمنح المدرسية والخدمات الجامعية ونقل وإطعام المتدربين بزيادة حوالي 10٪ مقارنة بسنة 2002.

أما فيما يخص القطاع الفلاحي، فسيستفيد من تحويلات بمبلغ إجمالي قدره 15 مليار دج، بالإضافة إلى تسجيل اعتماد قدره 30,8 مليار دج لفائدة الصندوق الوطني للضبط والتنمية الفلاحية موجه لدعم الفلاحين في استثماراتهم.

وستمنح أشغال المنفعة العمومية ذات النسبة العالية في اليد العاملة (TUP-HIMO) ما يعادل 16.330 فرصة عمل طوال سنة 2003.

أما عن التحويلات الاجتماعية عن طريق ميزانية الدولة، فقد حملت العديد من التدخلات ادعاءات حول إهمال مشروع قانون المالية الجانب الاجتماعي.

إن الذي يتمعن في الأرقام سيشهد أن النفقات الإجمالية لتدخلات الدولة في هذا المجال قد ارتفعت بحوالي 308٪ ما بين 1993 و2003 حيث انتقلت من 94 مليار دج إلى 384 مليار دج ممثلة بذلك أكثر من 8,5٪ من الناتج الداخلي الخام وهذا مقياس عالمي.

أما عن حصتها من الميزانية فقد انتقلت من 19,8٪ عام 1993 إلى ما يقارب نسبة 52,5٪ عام 2003.

وإذا استثنينا معاشات المجاهدين، فقد ازداد المبلغ الإجمالي لهذه النفقات في سنة 2003 بمقدار 167 مليار دج أي بزيادة تقدر بنسبة 11٪ وهذا مقارنة بما خصص لها سنة 2002، وتتكفل هذه الاقطاعات:

1- بمنح التقاعد (62 مليار دج) والتي ارتفعت بنسبة 27,6٪ مقارنة بسنة 2002 منها مبلغ 53,72 مليار دج خصص للتكفل بالفارق التفاضلي للمعاشات.

2- بالخدمات ذات الطابع العائلي التي تصل إلى 46 مليار دج، منها 32 مليار دج مخصصة للتكفل بالمنح العائلية المتعلقة بالقطاعات الخارجة عن الإدارة العمومية.

3- بالشبكة الاجتماعية والتعويضات الناجمة عن الإعفاء من الرسم عن القيمة المضافة (مبلغ إجمالي يقدر بحوالي 36,5 مليار دج) تمنح منه وكالة التطوير الاجتماعي مبلغ 19,5 مليار دج.

