

مختارات الصحف

باللغة العربية

العدد 7 ، مارس 2019



ملف

النقل بين النصوص والواقع

مجتمع

المجتمع يجهل من هو الطفل المصاب بالتوحد
ياسمين ب/ سامية إخليف

ميديا-ثقافة

أصحابها يقاومون العصرية ويواجهون مصيرا مجهولا
هكذا قضت التكنولوجيا على مهن الزمن الجميل
كريمة خلاص

التاريخ/الذاكرة

وعدة سيدي عبد العزيز تعود بعد 10 سنوات
أخبار اليوم

الفهرس

نوفمبر 2018، العدد 05

المجتمع

- المجتمع يجهل من هو الطفل المصاب بالتوحد، ياسمين ب/ سامية إخليف، ص.10
- انعدام الحافلات.. والأسعار تتجاوز 1000 دج
- سائقو سيارات الأجرة يستغلون الحراك لفرض منطق "الكورسة"، زهيرة مجراب، ص.11

ميديا-ثقافة

- أصحابها يقاومون العصرية ويواجهون مصيرا مجهولا هكذا قضت التكنولوجيا على مهن الزمن الجميل، كريمة خلاص، ص.12
- عين تموشنت قبلة للسياحة المتنوعة إلى جانب استلام 05 مؤسسات فندقية قبل موسم الاصطياف، محمد عبيد، ص.13

تاريخ-ذاكرة

- المتحف المركزي للجيش: ذاكرة تاريخية ومرآة للماضي والحاضر، كاتيا زارب، ص.14
- و عدة سيدي عبد العزيز تعود بعد 10 سنوات، ص.15

كتب و مجلات

الملف

النقل بين النصوص والواقع

- قطاع النقل في الجزائر.. مخططات هشة ومعاناة المواطن مستمرة حسام الدين ربيع، ص.4-5
- الجزائر تكسب معركة التنمية الاقتصادية: مشاريع عملاقة جسدت على أرض الواقع في العشرية الأخيرة، احمد لعلوي، ص.5
- وهران : مخطط سير جديد قريبا يواكب متطلبات ألعاب البحر الأبيض المتوسط لسنة 2021، ص.6
- تقارير سوداء حول محطات النقل البري للمسافرين، أحمد حمداني، ص.7
- المصادقة على مشروع القانون المتعلق بالطيران المدني، ص.8
- أهم إنجازات قطاع الأشغال العمومية و النقل في الجزائر عام 2018، ص.9



الصيغة الجديدة لمجلة مختارات الصحف باللغة العربية مستوحاة من « La nouvelle revue de presse » سنة 2017 من طرف

مركز التوثيق الإقتصادي والإجتماعي

03 شارع الطيب بلحوسين، بودو سابقا. وهران

Site Web: cdesoran.org / Facebook: Cdes Oran / Tel: +213 41 40 85 83



شارك في هذا العدد

عواب عمر، بلقاسم سفيان، عززور رضوان، صحرى سارة، بلعايدي عائشة



النقل بين النصوص والواقع

الإفتتاحية

يعتبر النقل حلقة من حلقات الاقتصاد وأداة فاعلة لتحقيق التنمية الوطنية عموما والمحلية على وجه الخصوص. فهو نشاط للمرفق العام يسمح للأشخاص بالتنقل من مكان إلى آخر مع مراعاة شروط الأمن، الجودة، والسعر ناهيك عن احترام المقاييس البيئية.

وبغية تفعيل الاقتصاد الوطني وضمان السير الأمثل لقطاع النقل خص مشرنا الجزائري هذا الميدان بسلطة من سلطات الضبط الاقتصادي تسعى إلى تحقيق التنمية الاقتصادية دون اهمال البعد البيئي. التي تتجلى في "سلطة ضبط النقل" حيث تم إنشاؤها بموجب قانون رقم 02-11 المؤرخ في 24 ديسمبر 2002 المتضمن قانون المالية لسنة 2003 ج.ر الصادرة في 25 ديسمبر 2002 العدد 76. غير أن هذه الهيئة وان كان لها حضور تشريعي لكن نلمس غيابها على أرض الواقع. الأمر الذي أدى إلى تدهور قطاع النقل في الجزائر وتذيئه لمراتب متأخرة وهذا ما تؤكد مختلف التقارير الوطنية وحتى الأجنبية من أبرزها تقرير البنك العالمي الذي اعتبر ان هذا القطاع ظل من القطاعات البطيئة في الجزائر و البعيدة عن المقاييس العالمية.

أمام هذا الغياب من جانب سلطة ضبط النقل تحركت العديد من الأطراف (قانونيين، مختصين) إلى دق ناقوس الخطر ومحاولة إصلاح ما يجب إصلاحه وذلك من خلال إبراز الثغرات التي يجب على المشرع الجزائري التصدي لها خاصة فيما يتعلق بالنقل الجوي الذي اظهر عدة نقائص وكشف عن محدوديته لاسيما بما يخص الخدمات وتأخير للرحلات في بعض الأحيان دون اي مبرر يذكر فكان أول الغيث بالإعلان عن مشروع قانون المتعلق بالطيران المدني لكن قبل التطرق إلى هذا الاخير لامانع من الإشارة إلى الوضع الذي آلى إليه النقل البري باعتباره من ابرز فروع النقل

عرزور رضوان

قطاع النقل في الجزائر.. مخططات هشة ومعاناة المواطن مستمرة

النفط وتحقق تنمية مستدامة، ولبلوغ هذا الهدف، لابد من تطوير قطاع النقل وكذلك الصناعات المرتبطة به"، فضلا عن وجوب مواصلة تحسين المنشآت والطاقت الوطنية مع الحرص على تطوير كافة مناطق البلاد.

وذكرت الدراسة أنّ الدولة خصصت ميزانية قدرها 40 مليار دولار لقطاع النقل في الفترة الممتدة من 2010 إلى 2014 من أجل: تحديث

وتوسيع السكك الحديدية (30 مليار دولار)؛ وتحسين النقل الحضري سيما تحقيق إنجاز مشروع الترام واي عبر 14 مدينة؛ وتحديث القطاع الجوي. بحيث تقدر عدد المشاريع المسجلة لدى الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار للفترة 2002 - 2012 بحوالي 28757.

جهود لتطوير القطاع

وإلى جانب ذلك، تعتمزم الحكومة الجزائرية تطوير القطاع رغم التحديات التي مسته في السنوات الأخيرة، بشراء قطارات بمقاييس عالمية وتشغيل خطوط بحرية في العاصمة وبين الولايات الساحلية، أو بفتح خطوط جديدة لـ"الترام واي" في ولايات مثل وهران وقسنطينة وسيدي بلعباس وسطيف وورقلة، وغيرها....

مرتبة النقل العمومي بالجزائر في العالم

...وأوضحت الدراسة أنّ القطاع يواجه تحديات كبيرة بدءا بالنقل العمومي والنقل الجوي والبحري، وكذا النقل بالسكك الحديدية. واعتبر التقرير أنّ نوعية النقل والخدمات المقدمة غير إيجابية،

بعثه في 2003.



...وعلى صعيد النقل الجوي، تسيطر شركة الجوية الجزائرية (عمومية) على الساحة الوطنية، بالإضافة إلى شركات طيران خاصة كالتاسيلي وإيغل أزيير، غير أنّ واقع القطاع يندى له الجبين، نظرا لتردي الخدمات

والمتاخرات التي تطال الرحلات والإضرابات التي يشهدها القطاع بين الفينة والأخرى، ما أثر في سمعة الطيران الجزائري وعدم تطوره

وتحقيق منافسة الطيران الأجنبي، فضلا عن الحوادث المتكررة التي تتعرض لها طائرات الجوية الجزائرية وطيران الشركات الخاصة..

النقل رهان اقتصادي

...وأشارت الدراسة إلى أنّه "بالنظر إلى تحديات الاقتصاد الجزائري، هناك ضرورة لأن تنوّع الجزائر من اقتصادها لتخفف من اعتمادها على

قد تتملص من سائق أجرة، لآلا تدفع أكثر له، بسبب عدم اعتماده على التسعيرة المحددة من طرف وزارة النقل لسائقي الأجرة، ويحدث أن تدفع له مبلغا خياليا لينقلك من نقطة إلى نقطة بينهما مسافة قصيرة جدا.. فكل شيء وارد في الجزائر مع سائقي الطاكسي، ولكن مع سائقي النقل العمومي، الدفع يبدو قليلا عند البعض غير أنّ الراكب يعيش كابوسا حقيقيا، ولو في رحلة قصيرة.

واقع النقل العمومي في الجزائر، ليس بخير منذ تسعينيات أو ثمانينيات وسبعينيات القرن الماضي، فمستقل حافلات النقل، يعيش يوميا كوابيس ومشاكل كثيرة انجرت عنها أمراض نفسية وأحيانا جسدية.



الميترو والترامواي لفك الاختناق المروري

...ميترو الأنفاق بالعاصمة، دخل حيز الخدمة في العام 2012 وهو مشروع يعود تاريخه إلى سنة 1970 في عهد الرئيس الراحل هواري بومدين، وخطط له لمواجهة تنامي السكان ومواكبة متطلبات النقل الجماعي الحضري بالعاصمة، فكانت الانطلاقة في 1980 ولكن المشروع توقف بسبب العشرية الحمراء التي شهدتها البلاد، ليعاد

من المدن الكبرى عبر الوطن، ويعود تاريخ مشروع مترو الجزائر إلى سنة 1970 في عهد الرئيس هواري بومدين، وخطط له لمواجهة الانفجار الديموغرافي ومتطلبات النقل الجماعي الحضري للعاصمة الجزائرية، أول انطلاقة لإنجاز المشروع كانت في 1980، ولكن إنجازه تأخر نظراً للصعوبات المالية والأمنية في التسعينيات، عرف المشروع انطلاقة جديدة سنة 2003 بعد عودة الاستقرار للبلاد ودعم الرئيس عبد العزيز بوتفليقة، وقد تم استكمال محطات الخط الأول حي البدر تافورة - البريد المركزي بمسافة 9,5 كم و 10 محطات، وقد تم تدشينه بصفة رسمية في 31 أكتوبر 2011 من طرف رئيس الجمهورية، ودخل في الخدمة العمومية يوم 1 نوفمبر 2011 بمناسبة ذكرى الـ 57 لاندلاع ثورة التحرير الجزائرية، وهو يعتبر المترو الأول مغاربيا والثاني في إفريقيا بعد مترو القاهرة، ويعتبر مترو الجزائر مكتملا لشبكات النقل الأخرى في مدينة الجزائر العاصمة وضواحيها: القطار الكهربائي للضواحي، الترامواي، شبكة الحافلات، شبكة سيارات الأجرة، المصاعد الهوائية وغيرها من شبكات النقل الأخرى. أما ترامواي الجزائر فقد تم تدشينه رسميا يوم 8 ماي 2011 من قبل وزير النقل الجزائري عمار تو، وتم وضعه في الخدمة العمومية في نفس اليوم، وتعتبر مدينة الجزائر العاصمة هي أول مدينة تحظى بنظام الترامواي الحديث في الجزائر منذ الاستقلال.

احمد لعلاوي 2013-07-06

طرقاته التي من شأنها ربط جميع أنحاء الوطن، وكان من الضروري أن تسخر الدولة لقطاع الأشغال العمومية الإمكانات المادية والبشرية والتكنولوجية الضرورية قصد تحقيق المشاريع التي تركز عليها، في الأخير كل القطاعات الأخرى، ولعل أهم المشاريع التي كانت محطة انتظار جزائر الاستقلال الطريق السيار شرق - غرب أو ما يعرف بمشروع القرن الذي يربط شرق الجزائر بغربها من الحدود التونسية إلى أقصى الحدود المغربية على مسافة طولها 1720 كم، فضلا عن الطريق العابر للصحراء والذي فك العزلة عن عديد الولايات الجنوبية وكذلك يمثل سبيل نحو إفريقيا والذي سهل من تنقل الأشخاص والبضائع وفتح آفاق عديدة لتنشيط الحركة الاقتصادية الوسطانية...

الميترو والترامواي لتحسين نوعية النقل



كان من بين المشاريع المهمة أيضا والتي انتظرها الجزائريون في عهد الاستقلال أن تتحسن طريقة تنقل الأشخاص في مختلف مناطق الوطن، ومن هذه المشاريع التي جسدت على أرض الواقع كانت مشروع الميترو والترامواي المشرعان الذين دخلا حيز الخدمة قبل سنوات، في حين أطلقت العديد منها هذه المشاريع لكي تغطي العديد

وأن مدة التنقل العمومي بالنسبة إلى الفرد الجزائري تصل إلى متوسط 80 دقيقة في اليوم، وغالبا ما تمتد إلى أكثر من ذلك رغم قصر المسافات التي تتراوح بين 4 إلى 15 كلم، إذ يمكن لمستخدم النقل العمومي أن يقضي ما بين 45 دقيقة إلى 80 دقيقة كمتوسط، في محور لا يتعدى 15 كلم.

وسمحت استثمارات الحكومة في مجال النقل بتوسيع الشبكة الوطنية للطرق من 104.000 كم في 1999 إلى 126.900 كم نهاية 2017، وبتوسيع طول الطرق السريعة والسيارة من 637 كم في 1999 إلى 5.700 كم نهاية 2017، بينما ارتفع عدد المنشآت الفنية للطرق من 3.600 منشأة إلى 10.563 منشأة في الفترة نفسها، بحسب ما كشف وزير النقل والأشغال العمومية عبد الغني زعلان، منتصف شهر مارس الماضي.



حسام الدين ربيع
2018-05-04

الجزائر تكسب معركة التنمية الاقتصادية مشاريع عملاقة جسدت على أرض الواقع في العشرية الأخيرة

مشروع القرن الطريق السيار

”شـرق- غرب“

تمثل الطرق والسبل والبنية التحتية في اقتصاد أي دولة أهمية كبيرة من أجل النهوض بها أمام الاقتصاديات العالمية، وهي عصب بناء قوة الدولة اقتصاديا وهذا من خلال شبكة

كما سيتم تحديث وعصرنة محطات النقل لا سيما مواقف النقل الحضري للحافلات وكذا محطات نقل سيارات الأجرة "طاكسي" مثلما أكده السيد رزوق.

وبالنسبة لوسائل النقل فسيصدر قرار يقضي بضرورة تحديث الحظيرة مع أفاق 2021 حيث سيتم مرافقة المتعاملين في هذا المجال حتى يتم تجديد الحظيرة وذلك من خلال دعوة مالكي الحافلات والسيارات القديمة على تجديدها أو صيانتها بالشكل الذي يجعلها تتماشى والمعايير وفق ما أبرزه ذات المسؤول.

"سنلجأ لمختلف جوانب عصرنة وتطوير منظومة النقل بالولاية مثل توجيه العاملين بها وتأطيرهم لا سيما من حيث ضرورة الاعتناء بالهندام والمعاملة مع الزبائن وغيرها من الأمور التي تدخل في إطار تحسين نوعية الخدمة طالما أن هذا المجال يمثل أيضا أحد عناصر الوجه السياحي للمدينة" كما أضاف نفس المسؤول.

ولدى تطرقه لمشروع توسعة ترامواي وهران والذي كان مقررا أن يربط الشبكة الحالية التي يبلغ طول مسارها نحو 18,7 كلم بكل من منطقة "بلقايد" (شرق وهران) والتي تحتضن القرية المتوسطية

المخصصة للألعاب وكذا مطار وهران الدولي (السانية) "أحمد بن بلة" ذكر المتحدث أنه لم يتم لحد الآن إعطاء الضوء الأخضر بشأن انجازه...

2017-10-09



وهران : مخطط سير جديد قريبا يواكب متطلبات ألعاب البحر الأبيض المتوسط لسنة 2021

دعت مكاتب دراسات متخصصة للمساهمة في التفكير حول تحسين هذا المخطط وتمكينه من مزايا جديدة تتوافق مع أهداف إنجاز احتضان هذا الحدث الرياضي الدولي مضيفا أنه سيتم عقد لقاءات للنقاش والتشاور مع مختلف الفاعلين والمختصين في هذا الإطار قبل أن يتم ختم العملية ووضع مخطط السير بوهران قيد التنفيذ...

ويجري على مستوى مديرية النقل بالتنسيق مع المصالح المختصة بالولاية على غرار الأمن الولائي ومديرية الشؤون القانونية والشؤون العامة وغيرها، يضيف نفس المسؤول - التحضير لحزمة

تسعى مصالح ولاية وهران لا سيما مديرية النقل لجعل مخطط السير الجديد الذي يتم وضع آخر الرتوشات في عملية إعداده "مثاليا" لمواكبة متطلبات ألعاب البحر الأبيض المتوسط التي ستحتضنها عاصمة الغرب الجزائري سنة 2021.

وقال مدير النقل لولاية وهران مختار رزوق أن جميع المشاريع التي يتم برمجتها وبلورتها في قطاع النقل بوهران على غرار باقي القطاعات التنفيذية "نعمل على أن تتماشى مع الحركة التنموية التي تعرفها الولاية وبالأخص حاجيات ومتطلبات الألعاب المتوسطية



من القرارات التي من شأنها جعل منظومة النقل بالولاية أكثر انسجاما مع مخطط السير الجديد بوهران. وستعكف ذات المصالح في هذا الإطار على إعادة تنظيم بعض مسالك المرور وتحديث أخرى خاصة تلك المتواجدة ضمن المسارات المؤدية للمناطق التي ستشهد توافدا كبيرا للوفود على غرار القرية المتوسطية (فضاءات الألعاب) وكذا مرافق الإيواء وكذا الميناء والمطار وغيرها.

ل2021".

ويرى المتحدث في مقابلة مع وأج أن لمجال النقل أهمية بالغة في التحضير وتنظيم هذه التظاهرة الرياضية الدولية الكبيرة خاصة وأنه يرتبط بتنقل الوفود إلى جانب كون الشبكات الطرقية والمنشآت القاعدية للنقل تعد فضاءات لممارسة عدد من التخصصات الرياضية التنافسية كسباق الدراجات على سبيل المثال... وكشف ذات المسؤول أن مصالحة

تقارير سوداء حول محطات النقل البري للمسافرين

رفعت لجان إدارية وأمنية مختصة، تقارير سوداء إلى الوزارة الأولى وإلى وزير النقل والأشغال العمومية عبد الغني زعلان، تفصح الاختلالات العميقة في تسيير محطات نقل المسافرين عبر التراب الوطني.

ويعاني الملايين من الجزائريين ظروفا غير لائقة وخدمات غير مستوفية للشروط التقنية والقانونية المنظمة لهذا الهياكل، فلا تزال طريقة تسيير هذه الهياكل خاضعة

الحق في تسييرها أو منحها لمستثمرين خواص لا يحترمون دفاتر الشروط. ولفت

التقرير الأخير حول هذه المنشآت، إلى أنها أنجزت في معظم الأقطاب الحضرية وفقا لمعايير قديمة تجاوزت 30 سنة، كانت موافقة لحجم الحظيرة القديمة ولم تعد طاقتها تسمح بتقديم خدمات جديدة بعدما تضاعف حجم الحظيرة 17 مرة مقارنة بما كانت عليه مطلع التسعينات، فيما ارتفع عدد المسافرين إلى حوالي 13 مليون مواطن وعابنت لجان التحقيق المختصة،

فالمفتشيات الرقابية ينحصر دورها فقط في فرض نظام المواقيت وانطلاق الرحلات، دون التدخل في التسيير الذي يبقى من صلاحية مالك المحطة أو الخواص أصحاب الامتياز، فيبقى واسعا باعتبارها صاحبة الملكية، وهي التي يقع على عاتقها التدخل لمراقبة سير النشاط والهيكلي، وهي التي تحتفظ بحق إلغاء العقود. ومما يعاب على هذه الأخيرة؛ تخليها عن واجبها الرقابي، تاركة ملايين مسافرين عرضة لانتهاكات يومية.

وحسبما علمته "الخبر" من مصدر آخر، فقد بادرت وزارة النقل مطلع سنة 2017 إلى توجيه المديرية الوالائية لتصنيف

المحطات البرية، وهو إجراء جاء بعد 27 سنة من فتح القطاع للخواص، حيث سعت الوزارة مؤخرا إلى تدارك قضية تصنيف المحطات البرية بأصنافها الثلاث "أ" و"ب" و"ج"، وهي عملية تهدف إلى تصنيف تقني دقيق للهياكل من حيث مساحات التوقف وحسب تدفق المركبات



والمراقب المتوفرة، وهذه الشروط الثلاث - كما قال مصدرنا - غير معتمدة إلى غاية الآن، بسبب ملكية الهياكل للجماعات المحلية، تضاف إلى الهياكل التي أنجزها قطاع النقل في إطار المخططات الخماسية بداية من 2002، وهي محطات برية من صنف "أ" و"ب" ستتحكم في تسييرها مؤسسات عمومية متخصصة.

ورغم هذه الجهود الإدارية، لا تزال نتائج العملية حبيسة التعقيدات الإدارية على أعلى مستوى، فيما يدفع ملايين الأشخاص ثمن رداءة الخدمات.

أحمد حمداني 2019-01-29

تغيب متعمد في بعض المناطق لضوابط دفاتر الشروط الواردة في المرسوم التقني رقم 417 ديسمبر 2004، وهذا المرسوم يحدد بشكل واضح ومثالي شروط استغلال المحطات البرية، حيث كشف مصدرنا بأن وزارة النقل خلال السنوات الخمس الأخيرة تلقت مئات التقارير المرفوعة من طرف لجان الرقابة والتفتيش التابعة للمديريات الجهوية للنقل، تدين تجاوزات المتعاملين الخواص الذين يرجحون الجانب التجاري على حساب الخدمة العمومية.

ويكمن الخلل، حسب المصدر ذاته، في غياب النص القانوني الذي يتيح لمديريات النقل التحكم في تسيير هذه الهياكل، ولو رصدت التجاوزات،

لمنطق تجاري غير مستوفي لشروط الخدمة العمومية. وتضمنت التقارير دعوة للجهات الوصية لإعادة النظر في النصوص القانونية بخصوص صلاحيات تدخل إدارات القطاع في ضبط هذه الممارسات، علما أن 90 بالمائة منها مملوكة للجماعات المحلية. أكدت تقارير رسمية رفعت مؤخرا للسلطات الوصية، خروفا عديدة تتعلق بمحطات النقل البري، خصوصا في شقها المادي. وقال مصدر مسؤول لـ "الخبر" إن محطات النقل لم تعد قادرة على تأدية الخدمات المطلوبة منها، خصوصا ما تعلق بحركة الحافلات والأشخاص والخدمات الملحقة بها، وذلك راجع إلى أصل ملكيتها للجماعات المحلية، وهي صاحبة

المصادقة على مشروع القانون المتعلق بالطيران المدني

بالطيران المدني و التي تخضع الدولة بموجب أحكامها للالتزامات المنصوص عليها في هذا المجال. (...) و بغرض تجسيد مشروع إنشاء الوكالة الوطنية للطيران المدني فإنه من الضروري إدراج فصل جديد في القانون رقم 06-98 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني.

(...) و تم أيضا من خلال مشروع هذا القانون تنميم المادة 124 من ذات القانون و ذلك قصد إدراج نشاط الإخلاء الصحي بواسطة الطائرة ضمن خدمات العمل الجوي. بالإضافة لذلك تتم أحكام

القانون المذكور بأدراج فصل اول مكرر عنوانه "الوكالة الوطنية للطيران المدني" بحيث تكلف الوكالة بضبط نشاطات الطيران المدني و مراقبتها و الإشراف عليها و توضع تحت وصاية الوزير المكلف بالطيران المدني. ... و تعتبر هذه الوكالة مؤسسة عمومية ذات طابع خاص تتمتع بالشخصية المعنوية و الاستقلالية المالية و تتشكل مواردها المالية من أتاوى الملاحة الجوية و حقوق الامتياز لاستغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي و إيرادات أخرى مرتبطة بمهامها و الإعانات المحتملة للدولة و الهبات و الوصايا.

2019-02-24

واحدة ابتداء من تاريخ إنشاء الوكالة. ... و قد جاء في عرض الأسباب لنص القانون إن السياسة المتبعة من طرف الحكومة في مجال الطيران المدني التي جاءت تنفيذا لبرنامج رئيس الجمهورية ترمي إلى تطوير ميدان النقل الجوي بحيث لا يمكن ضمان هذه السياسة إلا إذا كانت



صادق نواب المجلس الشعبي الوطني الأحد على مشروع القانون المعدل والمتمم للقانون رقم 06-98 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني خلال جلسة علنية ترأسها رئيس المجلس، معاذ بوشارب، و بحضور أعضاء من الحكومة.

و تم خلال جلسة التصويت الموافقة على التعديلات التي أدخلتها لجنة النقل والمواصلات و الاتصالات السلكية و اللاسلكية للمجلس الشعبي الوطني من حيث الشكل و المضمون على نص مشروع القانون المتعلق بالطيران المدني.

و مست هذه التعديلات المادة الأولى معدلة و المادة الثانية معدلة و المادة 16 مكرر و 11 معدلة و كذا المادة 5 معدلة.

ففيما يتعلق بالمادة 16 مكرر 11 معدلة (الواردة في المادة 2) من نص القانون، اقترحت اللجنة تعديل الفقرة الثانية باستبدال عبارة "تحدد مهام الوكالة غير تلك المنصوص عليها" و إدراج مكانها عبارة "فضلا عن المهام المنصوص عليها في هذا القانون، تحدد مهام أخرى لهذه الوكالة و تنظيمها و سيرها عن طريق التنظيم".

اما المادة 5 معدلة، فكانت اللجنة قد اقترحت تعديلها لإعطاء ضمانات لموظفي مديريةية الطيران المدني و الأرصاد الجوية بوزارة الأشغال العمومية و النقل من خلال منحهم الحق في اختيار إدماجهم بهذه الوكالة أو البقاء في مناصبهم الأصلية في أجل لا يتجاوز سنة

مؤسساتها تمارس وظائف الدولة بصفة مطلقة.

(...) و من بين الأعمال ذات الأولوية لهاته السياسة، تم التأكيد في نص القانون على تطوير المناهج اللازمة من الناحية التشريعية و التنظيمية المكيفة مع التعهدات الدولية و وضع إطار مؤسساتي مطابق لها.

و في هذا الإطار، جاء اقتراح إنشاء وكالة وطنية للطيران المدني كأمر ضروري خاصة و إن المنظمة الدولية للطيران قد أوصت أعضاءها بمنح استقلالية قانونية و مالية لإدارة طيرانهم المدني بهدف ضمان أداء مهامهم و إيجاد الحل لمشكلة غياب آليات التمويل.

(...) يذكر أن الجزائر عضو في معاهدة شيكاغو لسنة 1944 المتعلقة

من المطار تم إنجاز خط سكة حديدية يربط الموقع بخط السكك الحديدية للمدينة.

و فيما يخص مجال السكك الحديدية أوضح وزير القطاع أن هذه السنة شهدت مد خطوط السكك الحديدية خاصة الخط الثاني الموازي للخط الشمالي؛ و هو خط الهضاب الرابط بين أقصى الحدود الشرقية من محطة سيدي يحي بتبسة إلى غاية مولاي سليمان بولاية سيدي بلعباس و هذا مروراً بأب البواقي، باتنة، المسيلة، تيسمسيلت، بوغزول، تيارت وسعيدة. مع اقتناء قاطرات جديدة وإعادة تأهيل القديمة.

تعزيز الأسطول البحري بـ 25 باخرة

تستمر الجهود المبذولة في تعزيز الأسطول البحري و حركة التجارة البحرية تنفيذاً لبرنامج فخامة رئيس الجمهورية يقول وزير الأشغال العمومية و النقل.

كشف الوزير عن عدد 25 باخرة من أجل إعادة القوة لهذا الجانب الإقتصادي الهام، فالجزائر فقدت دورها في السوق بسبب ما مر من مراحل و فترات صعبة من بينها سنوات العشرية السوداء يشير السيد زعلان إلى سيطرة الشركات الأجنبية في مجال النقل البحري فيما سبق لذا اتخذت الوزارة الإجراءات فتح المجال أمام الخواص الجزائريين على إمكانية نقل لبضائع و اقتناء البواخر...

يمكنكم الإطلاع على الروبورتاج كاملاً من خلال التسجيل المرفق بالمقال.

الروبورتاج من إعداد محمد بن سلطان.

الإخراج لأسماء بوظرفة.

أهم إنجازات قطاع الأشغال العمومية و النقل في الجزائر عام 2018

تضاعف عدد تحليق الطائرات؛ فالهدف هو إيصال عدد عمليات التحليق الجوي آفاق 2025 إلى 50 ألف.

أبرز وزير الأشغال العمومية و النقل السيد عبد الغني زعلان أهمية فتح المجال للخواص المحليين خاصة مع وجود بوادر إنتاج فلاحى ناجح و الصناعات الصغيرة و المتوسطة مع إمكانية التصدير إلى خارج البلاد، جاء هذا بعد اتخاذ الحكومة قرار رفع التجميد على النقل الجوي يضيف ذات الوزير.

و شهدت 2018 الشروع في مراجعة القانون المدني بإدراج تامة للقانون ساري المفعول بإنشاء وكالة للطيران المدني تسمح بالانخراط في المقاييس المقتنة من طرف المنظمة الدولية للطيران المدني، التي تسمح كذلك باقتناء كفاءات لتعزيز الرقابة و لتحصيل مداخيل و تسمح بضمان شرط الأمن في مجال الملاحة الجوية و هو معيار تفرضه كل الدول المستقبلية للطائرات الجزائرية. كما تحقق هذا العام استلام أبراج للمراقبة الجديدة للسيطرة على المجال الجوي في كل من غرداية، تمنراست، وهران، قسنطينة و الجزائر العاصمة. و هذا بهدف ضمان السلامة بعد تضاعف عدد تحليق الطائرات؛ فقد أفصح وزير القطاع أنه من 25 ألف عملية تحليق في السنة الهدف هو الوصول إلى 50 ألف عملية تحليق آفاق عام 2025.

و عن المطار الدولي للجزائر، أفادنا المدير العام للنقل السيد مراد خوخي أنه تم الانتهاء من أشغال المحطة الجوية الجديدة للمطار الدولي للجزائر العاصمة حيث تصل قدرة استيعابه الإضافية إلى 10 ملايين مسافر سنوياً لتصبح القدرة الإجمالية 16 مليون مسافر سنوياً. و بالقرب

عرفت سنة 2018 قفزة نوعية في مجال النقل الموعول عليه كثيراً للدفع بعجلة التنمية الاقتصادية و الخروج من التبعية لقطاع المحروقات، من خلال استكمال العديد من المشاريع الضخمة كالمطار الدولي الجزائري الذي سيدخل حيز الخدمة مطلع عام 2019 وكذا الطريق السيار شرق-غرب و شمال-جنوب هذا الأخير من شأنه أن يلعب دوراً بارزاً في مجال التصدير نحو إفريقيا، إلى جانب المشاريع الأخرى المساهمة في فك العزلة عن عديد المناطق من الوطن.

أكد وزير الأشغال العمومية و النقل السيد عبد الغني زعلان استمرار نسق إنجاز الطرق السريعة رغم الظروف المالية الصعبة حسب ما صرح به للإعلامي محمد بن سلطان الذي استوقفته أهم إنجازات القطاع لهذه السنة. و أشار الوزير إلى أمر رئيس الجمهورية منذ تسعة أشهر، القاضي باستكمال الشطر المتوقف من الطريق السيار في مدينة الدرعان نحو الحدود الشرقية. و من المرتقب استلام شطر من هذا الجزء قبل نهاية العام، على أن يتم استلام كل المقطع العام الداخل 2019.

و أوضحت السيدة فاسي حسينة مديرة تطوير مشاريع الطرق و الأشغال العمومية بالوزارة الوصية أن مشاريع إنجاز المنشآت متواصلة و كذا أجهزة الاستغلال على طول الطريق السيار شرق-غرب المتمثلة في 55 محطة دفع عبر المحولات الكبرى و مسار الطريق السيار؛ و أضافت السيدة فاسي بعض التفاصيل حيث كشفت عن 22 مركز صيانة و 35 فضاء للراحة و 42 محطة خدماتية، و تحدثت عن إنجاز جزء من الطريق الدائر الرابع (خميس مليانة-البرواقية) الذي يمتد على مسافة 68 كم....

المجتمع يجهل من هو الطفل المصاب بالتوحد

هذه الحالات، وفي ذات الصدد ذكر محدثنا بأنه يصعب على معلمي الأقسام العادية أن يتابعوا أو

يخصصوا وقتا كافيا لهذه الفئة من الأطفال لمعرفة احتياجاتهم، كما لا يمكن لهذه الشريحة أن تكون في نفس مستوى الصغار غير المعاقين في استيعاب المهارات التعليمية بنفس وتيرة السرعة التي يستخدمها المعلم، مؤكدا أن التواصل مع هؤلاء يتطلب فريقا متخصصا ومؤهلا، لديه خبرة في العمل من الطبيب النفسي والمختص في الأمراض العقلية والمختص في الأروطوفونيا والمربي.

رئيس مصلحة الطب النفسي للأطفال بمستشفى الشارقة التوحد تحوّل إلى مشكلة صحية عمومية البروفيسور عبد المجيد ثابتي، رئيس مصلحة الطب النفسي للأطفال بمستشفى الشارقة،



تطرق إلى مخطط وطني لمكافحة مرض التوحد تعتمد عليه وزارة الصحة بالتعاون مع وزارات مختلفة وكذلك اللجنة الوطنية للصحة العقلية التي تقدم تقاريرها إلى رئيس الحكومة. وقال البروفيسور «ما نقوم به ربما يمثل خطوة صغيرة بالنسبة لنا، لكنها لا تزال خطوة كبيرة للأطفال المصابين بالتوحد وأولياء أمورهم، مع العلم أنه يتم تسجيل حالة واحدة لكل 100 ولادة»، وفي ظل غياب رقم رسمي حول عدد أطفال التوحد في الجزائر أشار البروفيسور ثابتي إلى إحصاء نحو 500 ألف مصاب.

وأكد البروفيسور أن هذا المرض أصبح مشكلة حقيقية في الصحة العمومية بالجزائر، حيث يتطلب رعاية الجميع من هيكل وأطباء وفسانيين ومختصين في الأروطوفونيا، معلقا بالقول: هدفنا هو توحيد كل القوى الطبية وشبه الطبية لتحسين حياة هؤلاء الأطفال. ومن بين الأعراض التحذيرية التي تظهر عند الطفل الرضيع الذي يقل عمره عن ستة أشهر، بحسب البروفيسور ثابتي، غياب تواصل الرضيع مع والدته وظهور لديه اضطرابات نفسية وحركية واضطرابات النوم الخطيرة والمبكرة، كما أن الرضيع المصاب بالتوحد يكون هادئا جدا، ما يتطلب المرافقة منذ الولادة...

إعداد: ياسمين ب/ سامية خليف

2019-04-15

يواجه أولياء أطفال التوحد صعوبات كبيرة في التكفل بأبنائهم، في ظل غياب جمعيات ومراكز متخصصة للمتابعة وتوجيههم لتحسين وضعيتهم، كما يصطدم المرضى بنظرة المجتمع القاسية وبعدم إدماجهم في الوسط المدرسي، وفي ذات الصدد، يلج الآباء على ضرورة أن يشرف على تعليم أطفال التوحد، مربون ممن تلقوا تكويننا متخصصا، من أجل تكفل أحسن بهذه الفئة وتنمية وتطوير قدرات أفرادها وتحقيق فاعلية أكبر في

إدماجهم، فالعديد من المدارس لا توفر المرونة اللازمة فيما يخص المنهاج التعليمي وأسلوب عرضه وتقديمه لهؤلاء الصغار، فيما يجهل المجتمع الجزائري المفهوم الحقيقي لكلمة الطفل التوحد. تقول السيدة مريم و

هي أم لتوأم يبلغان من العمر سبع سنوات ويعانيان من التوحد، أنها اكتشفت حالة طفليها عندما بلغا 18 شهرا، ومن بين أهم الأعراض التي أكدت لها بأنهما أصيبا بالمرض، هي عدم التفاعل معها عندما تتحدث إليهما، وقالت مريم بأنها لم تقبل الوضع في البداية عندما اكتشفت الحقيقة ولكنها تكيفت مع الواقع المر، حيث قامت بعرض طفليها على أخصائي في الأروطوفونيا على مستوى العيادة متعددة الخدمات لذراع الميزان، وتم توجيهها إلى مستشفى دريد حسين بالجزائر العاصمة، إلا أن بعد المسافة وقلة الإمكانيات جعلها تعود من جديد إلى ذراع الميزان، ما جعل حالة الطفلين تتحسن. أما السيد كمال والد الطفلة أمينة التي تبلغ من العمر 11 سنة، فقال لنا بأنه و منذ اكتشاف مرض ابنته وهو يواجه معركة حقيقية معها نتيجة عدم توفر مرافق وهيكل لمتابعة حالتها أو لتوجيهه، إلا أنه وبعد تكفل مستشفى الأمراض العقلية «فرنان حنفي» بوادي عيسى بها، شعر بنوع من الارتياح رغم أنه تلقى صدمة كبيرة في بداية الأمر عندما أخبره الطبيب الذي كان يتابع حالة ابنته، بضرورة أخذها إلى مستشفى الأمراض العقلية للمتابعة، حيث أخبرنا أنه تعلم أمورا كثيرة عن هذا المرض وكيفية التعامل مع ابنته. كمال، قال بأن طفل التوحد كلما تقدم في العمر يجد صعوبات أمامه، والهاجس الأكبر الذي يواجهه عندما يصل إلى سن التمدرس، حيث أن أغلب المدارس لا تقبل

انعدام الحافلات.. والأسعار تتجاوز 1000 دج سائقو سيارات الأجرة يستغلون الحراك لفرض منطقتهم "الكورسة"

المواطنين من السائقين النظر إليهم بعين الرحمة، فجميعهم إخوة وقضيتهم واحدة وهي الوطن الذي يشتركون جميعا في حبه، لذا لا داعي لاستغلال مثل هذه الظروف واستنزاف جيوب إخوانهم الذين يملأون الشوارع ويغامرون بكل شيء من أجلهم.

ولا يقتصر الأمر على الفترة الصباحية فقط، بل حتى بعد انتهاء المظاهرات يعمد بعض السائقين لاستغلال المحتجين من أجل إنقاذ الوطن وتحريره من العصابة، فلا تشفع لهم صور النساء بأطفالهم الرضع الذين خرجوا ليهتفوا للوطن، ولا الشباب الحاملين للرايات الوطنية،

يقول لنا أحد الشباب خلال مسيرات الجمعة الماضية كنت مصابا بالتهاب في الكاحل وبحكم المشي والوقوف لفترة طويلة، عاودني الألم مرة أخرى، وكنت في تلك الأثناء في ساحة أول ماي قبالة مستشفى مصطفى



باشا فأوقفت سيارة أجرة وطلبت من سائقها إيصالني لحسين داي، لكنه رد عليا بأنه سيأخذني "كورسة" بـ500 دج مع أن السعر في الأيام العادية لا يزيد عن 150 دج فرفضت وقررت المشي بدلا من الرضوخ لهؤلاء الانتهازيين.

وكشف لنا بعض السائقين الذين انتقمهم "الشروق"، بأن العمل يوم الجمعة بات مشكلة حقيقية لهم منذ انطلاق المظاهرات الشعبية في 22 فيفري المنصرم، حتى أن الكثيرين أصبحوا يفضلون تخصيصه للراحة بدلا من الخروج والعمل في أجواء وطرفات غير متوقعة، ليضيف المتحدثون مرات تكون الدروب سالكة وأمنة وبوسعك إيصال الزبون هناك وأحيانا أخرى يتم غلقها بطريقة مفاجئة ويطلب منا العودة أو سلك طريق آخر، وهناك العديد من الأحياء يستحيل الوصول إليها، لأنها تشكل نقطة عبور للمتظاهرين المتجهين صوب البريد المركزي مقر المظاهرات في العاصمة، فغالبيتهم السائقين العاملين في الجهة الغربية هم وحدهم من يستطيعون التنقل بكل حرية.

تحول يوم الجمعة وهو المخصص لمليونيات الحراك الشعبي، إلى يوم يستغل فيه بعض سائقي سيارات الأجرة قلة وسائل النقل والحركية في البلديات والأحياء التي تشهد مسيرات، فيسعون لتحقيق أرباح من خلال فرضهم أسعارا خيالية وإرغامهم الزبائن وهم في الغالبية موظفون على قبول "الكورسات" حتى يلتحقوا بمناصب عملهم.

تتجدد معاناة الموظفين للالتحاق بوظائفهم كل يوم جمعة، وهذا منذ بدء المظاهرات الشعبية في 22 فيفري الماضي، فالعثور على وسيلة نقل أقرب للمستحي، فالحافلات شبه

معدومة، لذا يضطر المواطنون للاستئجار بسيارات الأجرة وهي الفرصة السانحة لبعض السائقين للمطالبة بأجرة مرتفعة جدا تحت ما يسمونه "كورسة"، لا يقل سعرها عن 500 دج وتتجاوز أحيانا 1000 دج حسب المنطقة والوجهة.

يحكي لنا أحد المواطنين المجرى على العمل خلال أيام العطلة الأسبوعية بأن النقل أصبح كابوسا مرعبا بالنسبة له، فهو يغادر المنزل على التاسعة صباحا صوب محطة الحافلات ليفاجأ بنقص كبير في أعدادها، حتى إن بعض الخطوط لا يعمل أصحابها خلال هذا اليوم لمعرفة المسببة بوجود مظاهرات فيها كالجرائم الوسطى أو بعض المناطق التي يمرون منها مثل باب الوادي، القبة، حسين داي، باش جراح، بلوزداد فتبقى سيارة الأجرة هي الخيار الوحيد المطروح أمامه، وهنا تبدأ معاناة من نوع آخر، حيث يكون مضطرا للقبول بنقله "كورسة" إلى مقر عمله بـ600 دج، فالسائقون يرفضون أي عمل بمبدأ العداد ويتحجبون بالمغامرة في النقل والحركة خلال المظاهرات.

وهو ما أكدته لنا العديد من الموظفين في قطاعات هامة أرغمهم الحراك الشعبي على الخروج للعمل في أيام الجمعة ليقعوا فرائس للانتهازيين، فالمعاناة واحدة في العاصمة والشوارع المغلقة هي ما يبرر به بعض سائقي سيارات الأجرة رفعهم الأسعار لعلهم يؤمنون ثمن اليوم، أمام عزوف الكثير من المواطنين على ركوبها، فحتى "الكورسة" التي كانت في الأيام العادية بـ400 دينار تعرف زيادة بـ200 دج في نهاية الأسبوع. وطالب أحد

يبقى إلا القليلون الذين يطلبون خدماتنا
فالأغلبية تفضل شراء أحذية صينية
كرتونية ترمى بعد أيام من الاستعمال

أصحابها يقاومون العصرية ويواجهون مصيرا مجهولا هكذا قضت التكنولوجيا على مهن الزمن الجميل



وهو مادفع جل زملائي للتخلي عن الحرفة وتغييرها فهي
لم تعد تؤكل الخبز.“
وهذا حال لا يختلف كثيرا عن حال الساعاتي الذي لا
يقصده إلا من يعشق جمال الساعات الحائطية أو اليدوية
الفاخرة وهم أيضا قلة.

التصوير الفوتوغرافي.. محلات تعجّل بالرحيل
كانت محلات التصوير الفوتوغرافي قبلة لجميع
الجزائريين لتوثيق أفرانهم وذكرياتهم، سيما أيام العيد أين
كانت تصطف الطوابير إلى خارجها، لكنها اليوم باتت
مهجورة إلا من أفراد يعدون على الأصابع يقصدونها



لصور الهوية المطلوبة في الملفات الإدارية أو بعض
جرعات الحياة التي تنعشها في الفترة الصيفية خلال موسم
الأعراس بعد أن أضافت التصوير عن طريق الفيديو **12**
للتصوير الفوتوغرافي وما رافق ذلك من خدمات جانبية
كبيع الذاكرة الحافظة والألبومات وإطارات الصورة..

كريمة خلاص 2019-02-21

الإسكافي والساعاتي.. المصور الفوتوغرافي والموزع
البريدي محلات الهواتف العمومية ومقاهي الإنترنت
وشركات الحراسة ومؤسسات صناعة الورق.. هي نماذج
لمهن “تحتضر” بسبب هبوب رياح التكنولوجيا الحديثة
عليها وتعويض الآلة للإنسان في مهامه، ما يجعل لقمة
عيش آلاف الموظفين والعمال على كف عفريت..

يعرف السجل التجاري شطبا وتراجعا متواصلا لكثير من
النشاطات بعد أن بارت تجارتها، كما تعرف بعض
المؤسسات تقليصا رهيبا في عدد عمالها جراء تفوق
التكنولوجيا على العمال وعدم مواكبة هؤلاء لتطورات
العصر وانعدام التكوينات الحديثة بما يناسب المستجدات.



“التاكسي فون” و”مقاهي الإنترنت” تدخل غرف
الإنعاش

يتجلى اندثار محلات الطاكسي فون والهواتف العمومية
ومقاهي الانترنت من خلال جولة خفيفة بأهم المدن
الكبرى للوطن أين باتت مصادفتها غرابة يتوقف عندها
المازون، ورغم كساد هذه التجارة إلا أن أصحابها على
قلتهم أدخلوها غرف الإنعاش ودعموها ببعض الخدمات
الجانبية مثل النسخ والطبع وإعداد البحوث للتلاميذ
وتحرير مذكرات الطلبة وأطروحاتهم واستصدار مواعيد
إدارية وتسوية فواتير عن بعد وما إلى ذلك...

وحسب شهادات البعض فإن الهاتف النقال وسيل عروض
المتعاملين على اختلافهم يعجّل برحيلهم وختل محلاتهم
إلا من بعض المسنين الذين قد يتصلون بأهلهم خارج
الوطن أو يتواصلون معهم بالوسائط الاجتماعية مع بعض
الشباب والطلبة.

الساعاتي والإسكافي حرف تنتظر توقيع شهادة وفاتها...
بالكاد أصبحنا نعثر على إسكافي أو ساعاتي في المدينة بل
إن البحث يأخذ منا وقتا طويلا في كثير من الأحيان نعود
الأدراج خائبين.

اقتربنا من إسكافي بالعاصمة وسألناه عن حاله بين
الماضي والحاضر فتنهد بنبرة حزينة وقال “للأسف لم

وفي مشاهد تاريخية تروي مرارة وأسى ما عاشه الجزائريون خلال الفترة الاستعمارية، لوحات فنية تصوّر عذاب الشعب الجزائري، على غرار خط شارل وموريس، والجلاد والمقصلة، ودموع الثكالي والأرامل والأيتام، ومعاناة الجزائريين من الشمال إلى الجنوب ومن الشرق إلى الغرب.

وغير بعيد عن الظلام المعاش، أشرق فجر الحرية من خلال لوحات معبرة عن فرحة الجزائريين بالاستقلال والحرية؛ فمجرد النظر إلى تلك اللوحات يبعث في النفس مشاعر الفخر والاعتزاز بالانتماء إلى بلد المليون ونصف مليون شهيد.

عصور ما قبل التاريخ يحتضن الطابق الأول للمتحف الرمز، العصور القديمة أيضا، حيث يشاهد زائر المكان الموروثات الأثرية والتراثية التي تركها أجدادنا لتحكي قصة عيش وأساليب حياة عبر العصور، فنجد به العديد من الأسلحة الحجرية المصقولة صقلا دقيقا بأشكال مختلفة ومتنوعة، من بينها رؤوس سهام حادة حدة السكاكين.



وفي نفس الرواق، توجد مركبة لمعركة دار رحاها في زمن غابر، يجرها أربعة أحصنة متصلة، وإلى جانبها نصب لمختلف ملوك ذلك الزمان، على رأسهم ماسينيسا ويوغرطة، ومجسمات لأهم المعارك التي عرفتتها الجزائر آنذاك، على غرار معركة الطاسيلي. كما نلاحظ بعض اللوحات الزيتية الخاصة بمعارك خاضتها المملكة النوميديّة، وتمثالا كاملا يعرض لباس جندي نوميدي يرتدي قبعة حديدية، حامل للسهم، نظرتة تحمل الحزم وتزرع الخوف والرهبّة في النفوس، وهي دلالة على حزم وعزيمة جنود نوميديا...

الجيش الشعبي سليل جيش التحرير

وأخيرا يصل الزائر إلى رواق الجيش الوطني الشعبي، الذي حجز خصيصا لعرض مهام جيشنا الساهر على حماية الأرض المروية بدماء الشهداء الأبطال. كما يعرض مختلف نماذج الرتب العسكرية والألبسة الشتى أسلحة الجيش الوطني الشعبي للقوات البحرية والبرية **14** والجوية، بالإضافة إلى صور وبيانات لمختلف المحافل والنشاطات الوطنية منها والدولية التي شهدتها الجزائر.

كاتيا زارب 2019-04-18

المتحف المركزي للجيش ذاكرة تاريخية ومرآة للماضي والحاضر

يُعدّ المتحف المركزي للجيش الذي يحمل اسم "المجاهد الفقيه الرئيس الشاذلي بن جديد"، معلما تاريخيا يحوي بين جنباته تفاصيل مختلف الحضارات والثقافات التي مرت على الجزائر عبر العصور، وصولا إلى الثورة التحريرية المباركة، كما تحكي أجنحة الكبرى تفاصيل

ثورة شعب أبي الاستبداد والعبودية، فثار ضد المستعمر في مقاومات شعبية ونضال سياسي وثورة مسلحة، حصدت مليون ونصف مليون شهيد في سبيل استقلال الجزائر.

قبل ولوج بوابة المتحف تقع عينا الزائر على ساحة تزيّنها الطائرات العسكرية والدبابات الحربية وصاروخ وشاحنة عسكرية زارها اخضرار المكان بهاء. وتقابل بوابة المتحف مباشرة نافورة مركزية زينّت المدخل، يحيطها من كل الجوانب نصب للأمير عبد القادر وشخصيات أخرى كُتبت اسمها بأحرف من ذهب في تاريخ الجزائر، بالإضافة إلى مجسمات مختلفة لشهداءنا الأبرار، الذين ضحوا بالنفس والنفيس في سبيل حرية وسيادة هذه الأرض المباركة، إلى جانب الأسلحة المعروضة بمختلف أشكالها وأنواعها التي صنع بها المجاهدون النصر.

وبالجهة اليسرى للمتحف الجناح الخاص بالرئيس الراحل هواري بومدين، أول ما يشدّ انتباه الزائر السيارة السوداء الخاصة بالرئيس وبعض صورته وأغراضه الشخصية؛ من مسدس وبرنوس وغيرهما، وأبرز الميداليات والهدايا المقدمّة له من طرف رؤساء بلدان العالم، إلى جانبه جناح الرئيس الشاذلي بن جديد، ومكتبة تضم أهم الكتب التي تروي التاريخ المجيد للجزائر. كما يضم الجناحان قاعة خاصة بالأجهزة والمعدات التي استعملت خلال الفترة الاستعمارية، ووجّهت الإضاءة كلها نحو الشاحنة المرعبة الخاصة بنقل المساجين. أما على الجهة اليمنى فيرى الزائر مجسما لمدينة الجزائر قبل سنة 1830م.

دموع وجراح لم تتدمل وفجر مطل...

المنطقة بلوحات فنية ألفوها في الماضي القريب وأصبحت لهم اليوم بمثابة ذكريات في سجل الأذهان كما تم تنظيم خلال هذه

وعدة سيدي عبد العزيز تعود بعد 10 سنوات

التظاهرة العلفة وهي سباقات الخيالة كما يصطلح عليه محليا أيضا بـ المشاوير وهي تتبع الفرسان ببعضهم بعض على خط واحد ثم يسبغون بكل أريحية رافعين رؤوسهم شامخين ثم يبدأون بالجري والتسابق مع طلاقات البارود ما يجعل الأرض تهتز بجوار الميادين المخصصة مؤقتا لهذه السباقات .

وانبثق عن هذه الوعدة التي نشطت المدينة لثلاث أيام متتالية الخصال الطيبة وصفات الجود والكرم لسكان المنطقة حيث فتحت أبواب كل البيوت للضيوف بتقديمهم صينيات القهوة والفناجين المتراسة وبصحون (الروينة) التي تحضر من طحين القمح المحمص. ثم يأتي وقت منتصف النهار حتى تجد رجال المنطقة وخيرة شبابها يستوقفون الضيوف على قارعة الطريق لعلمهم يحضون بمتعة مجالستهم وتقديم لهم معروف الوعدة المتمثل في الكسكسي باللحم وكل ما تجود به العائلات كرما ومقدرة .

كما أمتعت طلاقات البارود هي الأخرى الحاضرين حيث دوت أصوات البرود السماء عند سماع كلمة واحد من فارس همام يطلق العنان لأقرانه بكلمة مكاحل فيقبض الفرسان أصابعهم على الزناد في لحظة واحدة تتعالى في الطلقات وتنتثر بقايا البارود في جو من الفرجة عند الكبار لكنها بالمقابل تربك الأطفال فيضعون أصابعهم على أذانهم خوفا من دويها ليعودون بعدها لأجواء الفرحة والبهجة التي تطبع المكان .

من بعيد حضرنا لعروض الفنتازيا يقول عبد الحفيظ وهو أحد الزائرين الذي اصطحب أبناءه معه من ولاية تيارت مستمتعا بكل اللحظات التي تغمر المكان ولعل أهمها على حد تعبيره الولوج إلى مخبر التصوير المتنقل للظفر بصور تذكارية تراثية حيث دخل في طابور طويل من أجل أن يلبس أبناءه لباس الفارس الأصيل ومن ثمة يمتطون الجواد المزركش سرجه بكل الألوان الزاهية وفي الأخير نال مراده وحظي بالصورة التي سيعود بها للأهل لكي تحفظ في سجل الذكريات الجميلة كما كان كل من القوال و الحكواتي و المداح والشعر الشعبي حاضرين بقوة في هذا الحدث الثقافي الممزوج بعبق تاريخ الثورة المجيدة ...

ت. يوسف 2018-11-04

الشارف بالجلفة: وعدة سيدي عبد العزيز تعود بعد 10 سنوات عاشت مدينة الشارف الواقعة على بعد 50 كلم غرب عاصمة ولاية الجلفة خلال الثلاثة الأيام الأخيرة على وقع



أهازيج وعدة الحاج سيدي عبد العزيز بعد طول غياب لهذه الطقوس المجتمعية التي تجمع الصغير والكبير القريب والبعيد على عادات لم تضمحل أبدا رغم ريح التحولات الاجتماعية. امتزج الاحتفال الشعبي والجماهيري بوعدة الحاج سيدي عبد العزيز ببلدية الشارف بولاية الجلفة بنسمات الاحتفاء الرسمي بالذكرى الـ 64 لاندلاع الثورة التحريرية المجيدة التي كانت موعدا لانطلاق التظاهرة ببعدها الاجتماعي حيث زادت نفحاتها رفع الراية الوطنية في مداخل ومخارج المدينة ابتهاجا بالحدثين حيث وبالقرب من الطريق المؤدي لمنطقة تاوزة بمحاذاة النسيج الحضري للشارف اجتمعت حشود سكان المدينة والوافدين لها من مختلف ربوع ولايات الوطن وكذا القريبيين من هذا الحدث ناهيك عن جموع المحبين والمولعين بالوعدات التي تتلج القلوب وتحيي النفوس بعبادات مجتمعية أصيلة.

الفنتازيا و العلفة حاضرة بقوة في وعدة العبايز و لعل أهم ما ميز الحدث الذي حضر له العبايز (نسبة لعرش الحاج سيدي عبدالعزيز) بكل عزيمة وإصرار وقاربوا المسافة الطويلة التي كانت تبعدهم عن وعدة لا طالما تشبث بها آباءهم وأجدادهم هو الحضور القوي للفرسان من مختلف ولايات الوطن والمناطق المجاورة لإمتاع الحاضرين بـ الفنتازيا واللباس الأصيل الذي أصبحت رؤيته تكاد تذكر الكثيرين من كهول وشيوخ

[مجلات]

المجلة الجزائرية
للعلوم القانونية الاقتصادية والسياسية
عدد 02 / جوان 2018



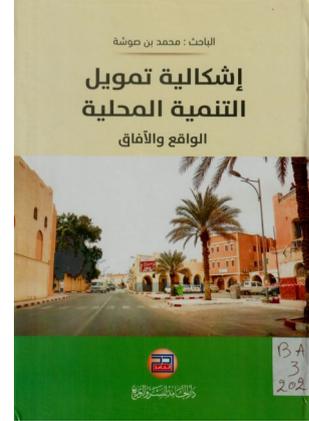
مجلة الإحصاء والاقتصاد التطبيقي
العدد 28 / ديسمبر 2017



16

[كتب]

إشكالية تمويل التنمية المحلية
محمد بن صوشة
دار الحامد



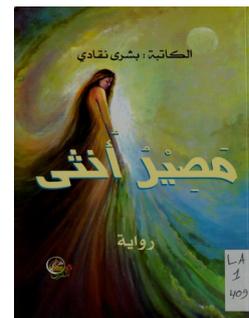
هذه الدراسة تتمحور حول إبراز نوعية العلاقة التي تحكم الإدارة المركزية بالإدارة الإقليمية في مجال تمويل التنمية المحلية...

تأثير التكنولوجيا الإعلام والاتصال على
العملية التعليمية في الجزائر
ابراهيم عمر يحيياوي
اليازوري للنشر



تهدف هذه الدراسة إلى إيضاح أثر استخدام تكنولوجيا الإعلام والاتصال في العملية التعليمية من خلال العمل والتحكم في وسائط الالكترونية الجديدة

مصير أنثى
نقادي بشرى
دار القدس العربية



بشرى نقادي من مواليد 1996، كاتبة، صحفية، وإعلامية بدأت بالعمل كصحفية متربصة في القنوات الخاصة والصحف الوطنية الجزائرية...