

## محضر الجلسة العلنية الرابعة والثلاثين

المنعقدة يوم الأحد 09 ربيع الثاني 1419 هـ

الموافق 02 أوت 1998 م

الرئاسة: السيد بشير بومعزة، رئيس مجلس الأمة.

تمثيل الحكومة: السيد أحمد بوليل، وزير النقل.

إفتتحت الجلسة على الساعة العاشرة والدقيقة الثلاثين صباحا.

السيد الرئيس: بسم الله الرحمن الرحيم، الجلسة مفتوحة.

أرحب باسمكم جميعا بالسيد الوزير ممثل الحكومة والوفد المرافق له.

يقتضي جدول أعمالنا اليوم:

- أولا، توجيه سؤال شفوي إلى السيد وزير النقل والإجابة عنه.

- ثانيا، تثبيت عضوية.

- ثالثا، اختتام هذه الدورة.

وعليه، طبقا للمادة 134 من الدستور وعملا بأحكام النظام الداخلي لمجلس الأمة، لاسيما المواد 81، 82 و83 منه أحيل الكلمة إلى صاحب السؤال الشفوي السيد عبد القادر مازوزي ل طرح سؤاله فليتفضل.

السيد عبد القادر مازوزي: بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين. السيد الرئيس المحترم، السادة الوزراء المحترمون، السادة والسيدات أعضاء مجلس الأمة المحترمين، السادة الحضور الكرام.

طبقا للمادة 134 من الدستور، وبناء على نص المواد 56 و73 من النظام الداخلي لمجلس الأمة يشرفني أن أ طرح على سيادتكم السؤال التالي:

بما أن الخطوط الجوية الجزائرية شركة وطنية للنقل الجوي على مستوى التراب الوطني وعلى الخطوط الخارجية،

وبما أنها الوحيدة في النقل الجوي لحد الساعة، ولها برامج محددة بدقة متناهية لنقل المسافرين على مستوى كامل التراب الوطني، غير أنها لا تعبر أي اهتمام للمواطنين خاصة منهم المسافرين على الخطوط الداخلية (الجنوب) وبصفة أخص ولاية أدرار وسأعطيكم مثالا على ذلك.

سيادة الوزير، لقد عشت الانتظار مثل كل المواطنين عدة مرات في المطار، سواء بأدرار أو بالجزائر العاصمة، لكنه مقبول عندما يكون في حدود ساعة أو ساعتين ولكنه غير مقبول عندما يكون غير محدد المدة، فيدل هذا على الإهانة واللامبالاة تجاه المواطنين المسافرين على الخطوط التي ذكرتها آنفا وهي: أدرار، تمنراست، تندوف، بشار واليزي.

ففي يوم 09 جويلية اتجهت إلى مطار هواري بومدين لامطباء الطائرة المقرر إقلاعها باتجاه أدرار على الساعة السادسة والدقيقة الثلاثين مساء، لكنها لم تطلع حتى الساعة الثالثة والعشرين ليلا، ولم نتلق أية معلومات حول الرحلة كهل ستطلع الطائرة أم لا؟ هل أجلت أم لا؟ وبقيت أنا وكل المواطنين في حيرة من أمرنا، فمنهم من غادر الفندق وليس له مأوى ومنهم من جاء من ولاية أخرى لامطباء طائرة أدرار، لكن تهب الرياح بما لا تشتهي السفن.

ورجعت إلى الفندق وتركت بقية المواطنين يعانون الأمرين من انعدام وسائل الراحة بالمطار ونقص المعلومات حول الرحلة المبرمجة لأدرار، ولكن المؤسف حقا هو أن كل الرحلات أفلعت في وقتها أو بتأخير مقبول (ساعة أو ساعتين) لكن رحلة أدرار أفلعت بعد ثماني ساعات من الانتظار.

سيادة الوزير، تصوروا بل عيشوا معاناة المواطنين يوما واحدا مع الخطوط الجوية الجزائرية، وأنا متأكد أنكم ستتخذون قرارات حاسمة لصالح المواطن ولصالح الشركة نفسها التي سقطت سمعتها في أعين المواطنين عامة ومواطني ولايات الجنوب خاصة، الذين يكونون دائما الضحية الأولى لتأخير الرحلات وفي بعض الأحيان إغائها كلية وهذا يوحي بأن هناك مواطنين لهم الحق في الاحترام من طرف الشركة ومسؤوليها مع تقديم ما أمكن من الخدمات ومواطنين يعانون باستمرار وبصفة منتظمة من طرف الشركة ومسؤوليها، وذلك بتأخير رحلاتهم إلى أزيد من ثماني ساعات عن موعد إقلاعها وتارة بإلغاءها.

سيادة الوزير المحترم، هل لنا الحق في أدنى حد من الخدمات تجاه مناطق الجنوب وبصفة خاصة ولاية أدرار؟ وما هي الإجراءات التي تتوون اتخاذها حتى لا تتكرر مثل هاته التصرفات من طرف الخطوط الجوية الجزائرية ومسؤوليها تجاه المواطنين بصفة عامة والمسافرين على الجنوب بصفة خاصة؟

شكرا لكم سيدي الوزير، شكرا لكم سيدي الرئيس، والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

**السيد الرئيس:** كل الشكر للسيد عبد القادر مازوزي وأحيل الكلمة إلى السيد وزير النقل للإجابة على السؤال فليتنفضل مشكورا.

**السيد وزير النقل:** شكرا السيد الرئيس. بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين. السيد رئيس مجلس الأمة الموقر، السيدات والسادة أعضاء المجلس الأفاضل، السيدات والسادة الحضور، السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

قبل أن أبدأ كلامي، أود أن أعبر عن سروري لكوني أول من سيجيب عن سؤال شفوي في هذا المجلس، وأسأل الله أن يوفقني في ذلك حتى تكون سنة حميدة إن شاء الله، فإذا لم أوفق فاعذروني فهي المرة الأولى ولعلي أوفق في المرة القادمة.

أشكر جزيل الشكر السيد عبد القادر مازوزي بطرحه هذا السؤال الشفوي الخاص بالخدمات المقدمة من قبل الخطوط الجوية الجزائرية.

في البداية اسمحوا لي أن أقدم لكم بصفة وجيزة -قصد التذكير- بعض المعلومات والتوضيحات عن شركة الخطوط الجوية الجزائرية لعلها تشرح لنا الموضوع شرحا بيّنا.

أولا- إن شركة الخطوط الجوية الجزائرية أصبحت مستقلة أي أنها أصبحت مؤسسة عمومية اقتصادية يوجهها

مجلس إداري منذ فبراير 97 وهي تحت رعاية الشركة القابضة للخدمات، فوزارة النقل تلعب دور السلطة العمومية في مجال مراقبة الطائرات فيما يخص تطبيق القوانين ومنح الشهادات والرخص للطيارين، رسم الخطة الرئيسية للطيران المدني.. الخ.

ثانيا- إن شركة الخطوط الجوية الجزائرية شركة تنشط بمفردها وهذا على المستوى الداخلي والخارجي - كما تفضلتم - منذ أربع (04) سنوات ونقلت 4 ملايين مسافر خلال سنة 97 وحدها، وقد لوحظ ارتفاع نسبي لعدد المسافرين وخاصة على مستوى الخطوط الداخلية يقدر بـ40% في الفترة ما بين 96 و98 بنفس عدد الطائرات وأحيانا بأقل، وعلى سبيل المثال تفتقد الخطوط الجوية الجزائرية من 10 إلى 15 رحلة يوميا في الشبكة الداخلية انطلاقا من العاصمة كمثال، لأننا قمنا بتغطية النقص الذي أحدثته غياب شركة من الشركات الأجنبية وهي شركة الخطوط الفرنسية فهذه الرحلات الداخلية حولناها إلى رحلات خارجية لتلبي حاجيات المواطنين المغتربين وهذا يمثل 50% من الرحلات المنطلقة يوميا من العاصمة.

أضيف كذلك معلومة أخرى وهي أننا نجد أن معظم الطائرات الخاصة بالخطوط الجوية الجزائرية كالتائرات من طراز بوينغ 727 و737 لديها معدل عمر أكثر من 20 سنة، وهذه معلومات ارتأيت أن أقدمها في البداية حتى تكون تمهيدا للموضوع.

ولكي نتضح لنا الأمور أكثر فأكثر حول هاته المشكلة نذكر أسباب التعطل أو إلغاء الرحلات الرئيسية التي كثيرا ما تساءل الناس حولها:

- العطل التقني المبرمج وغير المبرمج الذي قد تحدث في أي مطار من المطارات، فهذا هو السبب الرئيسي لتعطل الرحلات.

هناك نوع آخر من التعطلات وهو العطل الدوري: (Le retard de rotation)

فكما تعلمون إنه عند انطلاق طائرة معينة من مطار هواري بومدين باتجاه الكثير من المحطات من الممكن جدا في رحلتها الأخيرة أن تتجه من مطار العاصمة نحو أدرار، وعليه ففي كل محطة يحدث عطل معين أثناء هاته الدورة وهذا العطل يعد بالساعات فينعكس سلبا على مواعيد انطلاق الرحلة الأخيرة.

فمثلا إذا انطلقت طائرة معينة صباحا وفي الوقت المحدد، وفي طريقها توقفت عبر محطات عديدة، فتراكم هذه التوقفات سيؤثر ويتسبب في تأخر للرحلة الأخيرة المسائية أو الليلية، وهذا التأخر ناجم غالبا عن أسباب وأهم سبب رئيسي هو العطل التقني الراجع في أغلب الأحيان إلى قدم الطائرة.

توجد أسباب الأخرى للتعطل نذكر منها:

- إستبدال الطاقم: ففي العديد من المرات تتأخر الطائرة عن الوصول، في هاته الحالة يجب أن نبرمج طائرة أخرى للقيام بالرحلة، وهاته الطائرة تحتاج إلى طاقم متكون من قائد الطائرة ومساعدته والمضيفين وهؤلاء يتطلب إحضارهم في بعض الأحيان من منازلهم، فهذا الأمر يزيد من التعطل لأنه يمكن أن يأخذ من الوقت ساعة أو ساعتين.

- الطقس: في الكثير من الأحيان يكون عامل الطقس عائقا يمنع الطائرة من الانطلاق خاصة في مناطق الجنوب.

- الملاحة الجوية: " La Tour de Contrôle " إن برج المراقبة بالجزائر مرتبط بأبراج أخرى للمراقبة في أوروبا، فبرج المراقبة التابع (OASIS) يقول إذا لم تأت الطائرة في موعدها المحدد يلغى الإقلاع وتبرمج الرحلة في وقت لاحق، وهذا الموعد اللاحق من الممكن جدا أن يكون في آخر النهار، لأنه في أوروبا نجد أماكن التوقف محجوزة بالوقت، فإذا حدث التأخر لأكثر من نصف ساعة سيلغى الحجز لاكتظاظ هبوط الطائرات في هذه المواقع وهذا يسبب لنا مشكلا لأننا لن نتمكن من الحصول على الحجز إلا في آخر النهار، ويمكنكم تصور حالة المسافرين القادمين من فرنسا في الصباح فلا يمكنهم إلا البقاء هناك حتى الساعة منتصف الليل ليتم إحضارهم إلى أرض الوطن وهذه معلومة يجب إضافتها للموضوع.

إذن بعد إعطاء هذه المعطيات نتطرق الآن إلى سؤال الأخ مازوزي.

أولا- أريد أن أوضح أن المعاناة التي يشتمكي منها مستعملو الرحلات الجوية على متن الخطوط الجوية الجزائرية

ليست مقتصرة فقط على أهالي الجنوب أو مدينة أدرار بصفة خاصة، بل يعاني منها مواطنون آخرون ومناطق أخرى من القطر الجزائري.

فالتأخير غير المحدود أو إلغاء الرحلات لا يعني أن شركة الخطوط الجوية الجزائرية لا تعير أي اهتمام للمسافرين، كما لا يعني إهانة أو لامبالاة بالمواطنين، فقد رأينا أن التأخير ناتج عن أسباب تقنية يصعب التحكم فيها في بعض الأحيان، مع الوضع الذي تعيشه شركة الخطوط الجوية الجزائرية كقدم أسطولها وغيرها من أمور أخرى... ولكن الشيء الذي لا يقبل أبدا وأنا أتفق في ذلك مع الأخ مازوزي هو عدم إشعار المسافرين بمدة وبتفسير التأخر لأنها أشياء من حقه، والذي يعتبر إهانة في حق المسافر، وهو أمر لا أقبله.

بالنسبة للشطر الآخر من السؤال المتعلق بتأخر الطائرة المتجهة إلى أدرار يوم 09 جويلية، طلبت تقريرا حول هذا الموضوع وهذا ما جاء فيه:

كان الانطلاق من الجزائر العاصمة مبرمجا على الساعة 16 سا و30 د وبسبب تعطيل دوري وضغط في الشبكة -لأن الطائرة المتوفرة تستعمل بصفة أولوية للرحلات الخارجية- برمج الانطلاق مرة ثانية على الساعة 19 سا و25 د بعد ذلك توقفت الطائرة بسبب عطل تقني في المطار ولم تتمكن من الإقلاع، في هاته الحالة كان لابد على الخطوط الجوية الجزائرية أن تلجأ إلى طائرة أخرى، لكن للأسف الشديد لم نجد طائرة جاهزة في ذلك الوقت، وكان علينا أن ننتظر قادم طائرة أخرى من مطار آخر، فجاءت طائرة من قسنطينة على الساعة 21 سا و15 د وتم نقل المسافرين إلى أدرار في حدود الساعة 22 سا و20 د أو 23 سا وكان الانتظار ربما في المدرج سببا في التأخر إلى هذا الوقت، إذن فهذا التأخر فاق الست ساعات وهو غير مقبول من جهة ومزعج ومتعب للمسافرين من جهة أخرى، خاصة إن لم يشعروا بتطورات أسبابه.

أعطيكم الآن معدل التأخر للرحلة الواحدة بين العاصمة وأدرار، لقد سبق أن قلت إن التأخر الحادث في ساعة أو ساعتين مقبول وسوف أقدم لكم معدل 7 أشهر للفترة الممتدة من جانفي 98 إلى جويلية 98 فبعد عملية حسابية قمت بها، وصلت إلى أن نسبة التأخر في الرحلة الواحدة يقدر بساعة وعشرين دقيقة.

فنسبة التأخر يمكن أن تكون ثماني ساعات ويمكن أن تكون 15 دقيقة، وهذا حسب إحصائيات رسمية من طرف شركة الخطوط الجوية الجزائرية، فالمعدل يقدر بساعة وعشرين دقيقة -وهذا بالوثائق والإحصائيات التي قام بها موظفو الخطوط الجوية الجزائرية- أي في كل يوم أو في كل شهر يوجد تأخر بكذا ساعة، وبدأنا القيام بالعملية الحسابية التي تحصلنا بها على معدل الرحلة وهذا الأمر ليس هو ما يعانيه المواطن فهو لا ينتظر ساعة وعشرين دقيقة، فيمكنه انتظار 8 ساعات كما يمكنه انتظار 15 دقيقة، وأضيف أن المواطن يتكلم عن مساوئ الخطوط الجوية إذا انتظر كثيرا متناسيا بذلك الرحلات التي تنطلق في وقتها أو نسبة تأخير فيها كانت قليلة، وأنا هنا لست للدفاع عن شركة الخطوط الجوية الجزائرية، لأنها شركة مستقلة وما أنا هنا إلا لإعطاء المعطيات التي قدمت إلي والمعطيات الموجودة عندنا في الوزارة.

زيادة على ذلك فالسؤال يدعوني إلى أن أعيش يوما واحدا في انتظار رحلة من الرحلات حتى نقدر معاناة المسافرين، وعضو مجلس الأمة الفاضل يدعوني للذهاب للمطار وانتظار رحلة من الرحلات حتى يمكنني مشاهدة معاناة الناس لهذه المعاناة، وأقول إنني قد عايشت شخصا معاناة المواطنين قبل أن أتقلد مسؤولية هذا القطاع، وعانيت كذلك أشكالا متنوعة من التقصير وتدني الخدمات وأنا وزير للنقل فقد انتظرت لساعات وساعات، والفرق يكمن فقط في أن انتظارنا يكون في قاعة شرفية مكيفة، وأنا أتذكر مرة أنه أفلعت بنا الطائرة ولم تمر بضع ثوان على ذلك حتى رجعت إلى مكان انطلاقها بسبب عطل تقني، وانتظرنا ولم تنطلق إلا على الساعة الواحدة صباحا وكان من المفروض أن تنطلق على الساعة التاسعة مساء، فأنا على دراية كاملة بما يعانيه المواطن الجزائري من مشاكل في تنقلاته الجوية عبر الخطوط الجوية الجزائرية، وبعد هذه الاعترافات والتوضيحات والتصرفات نقول ما هي الإجراءات التي تنوي وزارة النقل اتخاذها حتى لا تتكرر مثل هاته التصرفات ولا تتأخر الطائرات كثيرا؟

وهذا السؤال شطره الأول طرحه السيد مازوزي وشطره الثاني أطرحه أنا.

من الإجراءات التي اتخذت -وهي سارية المفعول- والتي ستتخذ مستقبلا، أنني قد أعطيت تعليمة للخطوط الجوية الجزائرية وعلى رأسها مديرها العام، على السهر بأن لا تلغى أية رحلة جوية باتجاه الجنوب، علما بأن الطائرة هي الوسيلة الوحيدة للتنقل من الجنوب إلى الشمال أي أنه إذا أمكن إلغاء رحلات "شمال - شمال" فلا يمكن ذلك بالنسبة للرحلات شمال - جنوب" لأن سكان الجنوب في أمس الحاجة إليها لعدم توفر وسيلة نقل أخرى، على عكس سكان الشمال الذين لديهم وسائل أخرى يمكنهم استعمالها ولا ينتظرون الطائرة فالمسافر من الجزائر إلى وهران يمكنه السفر في غير الطائرة، أما المسافر إلى أدرار أو تمنراست أو إليزي فيجب أن يأخذ الطائرة لأنه لا يملك وسيلة أخرى، ولهذا أصدرنا تعليمة تخص مسافري الجنوب وهو أن الرحلة يجب أن تتم، وإن كان في بعض الحالات يحدث تأخر كبير حتى الساعة الثانية أو الثالثة صباحا ويأتي خبر العودة في اليوم المقبل، هذا موضوع آخر سأتكلم عنه فيما بعد.

كذلك السهر على التقليل من مدة التأخر بشتى الوسائل، فقد طلبت منهم وبطريقة علمية التفكير للبحث عن كيفية معينة للتحكم في هذا التأخر والتقليل منه، والقيام بإحصائيات من شهر لآخر لمعرفة نسبة التقدم في التحكم في هذا التأخر.

كذلك في حالة تأخر رحلة من الرحلات، من الواجب -وهذه تعليمة- تقديم كل المعلومات المتعلقة بسبب هذا التأخر للمسافرين وإشعارهم من حين لآخر بوقت الانطلاق الجديد، والعناية بهم وذلك بتقديم مشروبات ومأكولات إذا طال الانتظار، فهناك من بين المسافرين نساء وأطفال ومسنين ويجب إخبارنا إذا لم تتوفر مثل هذه الأشياء في الميدان، لأن هذا شيء موجود في الميدان حسب ما يخبرني به السيد رئيس مدير الطيران بالخطوط الجوية الجزائرية، فلا يمكنني زيارة المطار يوميا للمراقبة، لكن إذا شاهدتم بأنفسكم أشياء من هذا القبيل فعليكم بالكتابة للوزير أو إلى المدير، أما إذا تم إلغاء الرحلة نهائيا، فيجب أن تتكفل شركة الخطوط الجوية الجزائرية بالمسافرين وبرمجتهم في أول رحلة لنهار الغد إذا أمكن ذلك والقيام بإيوائهم ونقلهم من المطار إلى الفندق أو من الفندق إلى المطار في الصباح.

وكما قبل لي فإن هذه الإجراءات معمول بها، وكما نعلم فإن شركة الخطوط الجوية الجزائرية لها عقود مع مجموعة من الفنادق المجاورة للمطار هذا لئتمكن المسافر الذي ألغيت رحلته من الذهاب إلى هناك لقضاء ليلته، وستعمل شركة الخطوط الجوية على أخذهم إلى الفندق وإرجاعهم في الصباح إن أرادوا ذلك وهذا الشيء موجود في العقد، ومن التعليمات التي أعطيتها أيضا معاينة كل موظف يقوم بتصرف غير لائق تجاه المسافرين، وأصدرت في هذا الشأن عقوبات ضد أكثر من 100 عون وبعض مسؤولي المدارج إثر تلقي الشركة شكاوي لا لبس فيها من طرف المواطنين.

كذلك تم استئجار طائرات حديثة لتغطية احتياجات موسم الصيف والذي تكثر فيه المشاكل باعتبار أن هذا الموسم يمتاز باكتظاظ عدد المسافرين وبكثرة المشاكل وذلك سواء بالنسبة للرحلات الداخلية أو الخارجية، وفي هذا الصدد اتصلت شركة الخطوط الجوية الجزائرية بأكثر من 120 شركة خاصة عبر العالم قصد استئجار طائرات، ولكن كل هذه الشركات ردت بالرفض بدون ذكر سببه، فمثل هذه الطائرات يمكن استئجارها بطاقتها أو دون ذلك، وللعلم فإن ثمن إيجار طائرة من نوع "بوينغ 767" يقدر بـ 7 آلاف دولار أمريكي (لساعة طيران) والحد الأدنى المضمون يقدر بـ 150 إلى 200 ساعة شهريا، وعليه فالخطوط الجوية الجزائرية يجب عليها أن تدفع مليوناً و50 ألف دولار ومليوناً و400 ألف دولار شهريا لهاته الشركات الخاصة، ومع ذلك قوبلت بالرفض، ولحد الساعة مازالت تبحث عن طائرة من نوع 767 (MODULE 250) لحملة الرجوع إلى فرنسا والنتيجة دائما سلبية.

من الإجراءات التي اتخذت كذلك إبرام عقد مع شركة "بوينغ" لشراء 10 طائرات من طراز 600-737 و737-800 للتجديد الجزئي للأسطول، وهذا كله قصد التقليل من العطل الخاص بالطائرات والتأخر هذا من جهة، ومن جهة أخرى فيما يخص مسافري الجنوب الذين تحدث عنهم السيد مازوزي وقال إن هناك نوعين من المواطنين... إلخ فهذا الأمر لا أتفق فيه معه، لكن يمكنني إعطاء بعض الإجراءات التي اتخذت في ميدان الطيران المدني الخاص بمناطق الجنوب على سبيل الذكر لا الحصر في إطار سياسة إعطائه عناية أكثر في مجال الطيران:

أولا - ترقية مدينة أدرار إلى مندوبية جهوية للخطوط الجوية الجزائرية.

ثانيا - توقيف الطائرات ليلا (NIGHT STOP) في المدن التالية: أدرار، غرداية، تمنراست وحاسي مسعود ومدن أخرى - لم أذكرها - وهذا قصد السماح لهاته الطائرات بالانطلاق من مركزها صباحا نحو الشمال.

ثالثا - إنطلاق رحلات للحج من مطار بشار لأول مرة في الموسم الفارط.

رابعا - تجهيز مطار بشار بمكيف هوائي مركزي سيدشن هذا الأسبوع، كذلك انطلاق نفس العملية بالنسبة لمدينة

تندوف في الأسبوع القادم.

خامسا - مشروع إنشاء مركز استغلال لطائرة "الفوكر" في مدينة تمنراست.

سادسا - تكوين أول دفعة للطيران من الجنوب في المدرسة العليا للطيران بطفراوي وستلحقها دفعة ثانية وثالثة.

سابعا - تكوين أول دفعة من مضيبي ومضيفات الطائرة من الجنوب بداية من سنة 97 وهذا للعمل في رحلات جنوب - جنوب (كالتوجه إلى النيجر... إلخ)

أضيف شيئا آخر - ربما يكون مفيدا- وهو تلقي شركة الخطوط الجوية الجزائرية مؤخرا شهادة تقدير وعرفان من طرف مجموعة من نواب المجلس الشعبي الوطني -أظنهم من الجنوب- عن تحسن نوعية الخدمات في هذا القطاع وأنا أقول إن الشيء الجيد نقوله ولسنا في مقام إشهار بشركة الخطوط الجوية الجزائرية.

ومن الإجراءات التي اتخذتها الدولة، إصدار قانون الطيران المدني والذي وقعه فخامة رئيس الجمهورية في 15 جوان وهو منشور في الجريدة الرسمية - (رقم 39) - وهذا القانون سيفتح المجال واسعا أمام الخواص للاستثمار في النقل الجوي لزيادة عدد الرحلات فيكون هناك اختيار وتخلق المنافسة التي تحسن النوعية وتخفف من سعر التذكرة.

في الخاتمة، أقول إن ما قدم غير كاف ولا بد من المزيد في العمل والتوعية وتوفير الإمكانيات للتحسين من نوعية الخدمات المقدمة للمواطنين.

أتمنى أن أكون قد أحببت على أسئلة الأخ مازوزي وسنبذل كل ما في وسع وزارة النقل للوصول إلى الهدف المنشود ألا وهو العمل على توفير وتقديم نقل جوي سريع ومريح يكون في متناول كل المواطنين. شكرا والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

**السيد الرئيس:** أشكر السيد الوزير على هذا الجواب وأدعو صاحب السؤال إذا كان يريد تناول الكلمة أن يتفضل.. لك خمس دقائق إذا سمحت.

**السيد عبد القادر مازوزي:** بسم الله والصلاة والسلام على رسول الله.

أشكر أولا الوزير على ما قدمه من توضيحات وإن كنت أعلم ذلك، ولا شك أن شركة الخطوط الجوية الجزائرية تعاني حقيقة من نقص في الطائرات ونحن جميعا نعلم هذا، ونعلم أيضا أن الأسطول قديم وأن عدد المطارات يفوق عدد الطائرات، لكننا نطمح إلى الاستفادة من خدمات الشركة لكوننا أبعد المناطق بالنسبة للشمال، والطائرة هي الوسيلة الوحيدة لنقل المسافرين، حيث إن المسافة بيننا وبين الجزائر العاصمة لا تخفى على أحد وتوق ألفا وخمسمائة كيلومتر وبيننا وبين وهران ألف ومائتا كيلومتر وحتى داخل الولاية نفسها هناك بعض البلديات التي تبعد عن مقر الولاية بما يزيد عن سبعمائة كيلومتر إلى ثمانمائة كيلومتر.

وعندما أقول هذا ربما سيستغرب الإخوان لتركيزي على أدرار أو على المناطق الجنوبية، فهذا ليس من باب الجهوية أو من باب الطرح الضيق، لكن من باب المعاناة الكبيرة التي نعانيها في هاته المناطق.

أنا أستغرب ما جاء به السيد الوزير من معلومات تحصل عليها والمتعلقة بمعدل التأخير فأنا لست متفقا معه في المعدل والمقدر بساعة وعشرين دقيقة، لأنني أتقبل باستمرار - وكل المواطنين كذلك - والتأخير الحاصل دائما هو في حدود 3، 4 إلى 5 ساعات في كل رحلة مبرمجة لأدرار وهذا حسب الملموس.

وإذا كنت قد أعطيت مثلا فهذا من باب الحصر فقط، لأنه إذا تطرقت إلى الموضوع بجميع جوانبه فما نعانيه من شركة الخطوط الجوية الجزائرية هو أكثر مما نعانيه من قساوة الطبيعة.

بالنسبة لرسالة الشكر التي وجهت من طرف الإخوة في المجلس الشعبي الوطني فهم أحرار إذا قدمت لهم خدمات وأتمنى أنا كذلك أن أبعث برسالة شكر للخطوط الجوية الجزائرية على الخدمات المقدمة من طرفها لصالح المواطنين، ولكن للأسف الشديد فنحن دائما الضحية الأولى.

أستغرب شيئا آخر ربما السيد الوزير قد يجهله وهو برمجة رحلات بطائرات صغيرة من نوع "الفوكر" والتي

تعمل بـ Night Stop وتحمل ما يقرب 28 أو 30 مسافرا، ونظرا لصغر حجمها فهي تقصّر رحلاتها على مدينة أدرار لوحدها نظرا لشساعة المنطقة وعندما أقول أدرار، فأنا أقول ربع مساحة الجزائر بأكملها، وأنا أتمنى من مديرية الطيران المدني بالوزارة، بحكم أنها تمثل السلطة العمومية "وزارة النقل"، الأخذ بعين الاعتبار جملة هذه الاهتمامات، وأن يعملوا على برمجة طائرات من الحجم الكبير (Air Bus) إلا أن هذا غير ممكن لأن الإخوان في الخطوط الجوية الجزائرية يقولون إنه لا يوجد "Escale" في مدينة أدرار مع أن مطار أدرار مصنف كمطار دولي "Catégorie A" ويمكن أن يستعمل حتى للنقل باتجاه إفريقيا، وكنا نتمنى هذا ونسعى من أجله، وأختم كلامي بقول الشاعر:

بلادي وإن جارت علي عزيزة

وقومي وإن ضنوا علي كرام

(تصفيق) .

شكرا لكم سيدي الوزير وشكرا لكم سيدي الرئيس.

**السيد الرئيس:** كل الشكر للسيد عبد القادر مازوزي، وإذا كان للسيد الوزير تعقيب على هذه الكلمة فليتنفضل.

**السيد الوزير:** لم يتبق لدي ما أقوله بعد أن ختم كلامه بهذا البيت من الشعر (تصفيق) وقد سجلنا ما ذكر وسيؤخذ بعين الاعتبار ونقوم إن شاء الله بكل ما في وسعنا -كما قلت- لتوفير راحة المواطن وشكرا والسلام عليكم.

**السيد الرئيس:** أشكر السيد عبد القادر مازوزي على توجيهه لهذا السؤال، كما أشكر السيد ممثل الحكومة على التوضيحات التي قدمها بخصوص قطاع النقل وكلنا يعرف أنه قطاع حساس جدا والحقيقة أننا إذا تكلمنا على الجنوب فإننا وبصفة عامة سنتكلم عن قطاع النقل على مستوى كامل التراب الوطني وأظن أن هذا السؤال وهذه الأجوبة قد أضاءت أفكارنا فيما يخص هذا الميدان.

**إثبات عضوية:**

أعلم السيدات والسادة أعضاء مجلس الأمة بأن المجلس الدستوري ومن خلال القرار رقم 03/أ.م.د/98 المؤرخ في 26 جويلية 1998 قد أعلن أنه تم انتخاب السيد عبد القادر فضيلي عن حزب جبهة التحرير الوطني كعضو جديد في مجلس الأمة للدائرة الانتخابية "الأغواط" - (تصفيق) - وهذا خلفا للسيد ناصر بدوي الذي انتخب عضوا في المجلس الدستوري، وأدعوكم جميعا - من الناحية التقليدية - إلى إثبات عضوية هذا السيد وأطلب منه الوقوف لتتعرف عليه الجماعة، وبرفع الأيدي أطلب منكم إثبات هذه العضوية.

كل الشكر، ومرحبا بك، وأعلن بصفة رسمية إثبات عضوية السيد عبد القادر فضيلي.

الآن ندعو السيدة والسادة الوزراء للدخول فهم ضيوف اليوم عندنا، كما أطلب من السادة أعضاء المكتب أن يتفضلوا بأخذ أماكنهم...، أهلا بالسيدة والسادة الوزراء.

بعد أن بلغنا نهاية هذه الدورة العادية الأولى الممددة، وصلنا بذلك إلى الختام، فعلى الرغم من أننا متمرسون جدد في هذه الدورة، نستطيع أن نقول وبكل تواضع -وطبعاً كل شيء نسبي في هذا الميدان- إن حصيلة هذه الدورة حسب اعتقادي كانت إيجابية وهامة، وإن لم تكن في المستوى المراد الوصول إليه حقيقة وهذا أمر طبيعي، فيجب أن لا ننع فيما يسمى بـ (L'autosatisfaction) وأن لا نكون دائما مرتاحين حتى نتقدم إلى الأمام فنقوم بانتقاد أنفسنا وبالتالي نستخرج الخلاصات ونتعرف بذلك على السلبيات التي وجدت في هذه المدة، لكن حتى وإن لم تكن - هذه الدورة - في المستوى الذي أردناه نستطيع القول بأن الأشياء التي نلناها -والتي هي ثمينة ومهمة كثيرا- تعتبر تجربة هامة، فيجب أن لا ننسى بأن هذه الغرفة قد تكونت لأول مرة في تاريخ الجزائر ويلزمها بعض الوقت والذي نلناه هو خبرة أكثر في مجال الممارسة البرلمانية والعمل التشريعي.

لقد قلت وأكرر القول أننا أردنا أن نكون مخبرا للديموقراطية وإن قلت ذلك فليس معناه كوننا نموذجاً حياً ولا

نستطيع أن نقول عنه إنه ناجح 100% فهو مخبر بما فيه من سلبيات وإيجابيات، فهو كذلك وأستطيع الإتيان بأدلة تثبت ذلك وأنا مسرور بكوني رئيسا له.

في هاته المدة الزمنية تمت الدراسة والمصادقة على عدة نصوص قانونية تعتبر جد هامة -والتاريخ يشهد على ذلك- قصد استكمال المنظومة القانونية لبلادنا ولن نقرأ قائمة القوانين وإنما يمكننا القول بأننا صادقنا على عدة قوانين هامة جدا أعطت فرصة للدولة حتى تعمل بطريقة أكثر جدية.

زيادة على ذلك لم نكتف بالعمل التشريعي، بل إن مجلسنا ساهم بفعالية كبيرة في الحياة السياسية -وهو شيء جديد في هذه البلاد- ذلك باستقبال العديد من الوفود الأجنبية، ونحن بصدد إعداد تقييم كتابي وإصداره في شكل كراسات والقيام بكل ما يلزم في هذا الميدان لأن المناسبة كانت فرصة هامة لإعطاء صورة نزيهة لبلادنا من جهة، ومن جهة أخرى فقد شاركنا بزيارات ضمن العديد من الوفود إلى الدول الأجنبية بالتنسيق مع المجلس الشعبي الوطني بالإضافة إلى مشاركة وفود من مجلسنا في محافل دولية بالخارج، ونستطيع أن نقول بشأن هذه النتيجة أنها كانت جد إيجابية، وذلك بإعطاء صورة حسنة للجزائر مع تغيير الصورة السابقة.

من الأشياء التي لم تنشر في الجرائد، هو أنه قبل مصادقتنا على القانون العضوي الذي يحدد العلاقة بيننا وبين المجلس الشعبي الوطني والعلاقة بيننا وبين الحكومة في الممارسات اليومية والانفتاح التام، استطعنا أن نكون خبرة في التعامل السليم مع الغرفة الأولى والحكومة، وهذا جد هام بالنسبة للأشغال المنتظرة.

أيها السيدات، أيها السادة، أتمنى من الدورة الخريفية المقبلة التي ستنتقل بحول الله في 2 أكتوبر المقبل أن تكون انطلاقة جديدة كنتيجة للخبرة المستقاة من هذه الدورة وبما أننا تكلمنا عن القوانين التي صادقنا عليها فإننا نتمنى في الدورة المقبلة المصادقة على الكثير من القوانين ويجب إيجاد طريقة عمل جديدة بالتعاون مع المجلس الشعبي الوطني والحكومة، حتى تكون المردودية جد مثمرة، وأنا متيقن بوجود اغتنام هذين الشهرين وهذه الفرصة لتقديم مجموعة من الاقتراحات للغرفة الأولى وللحكومة لتحسين أشغالنا للدراسة والمصادقة على القوانين بطريقة جدية تقاديا للتأخر من جهة وربحا للوقت واستخلاصا للدروس للمستقبل القريب من جهة ثانية.

إننا بصدد اختتام هذه الدورة فسيغتنم البعض الفرصة لزيارة الولايات التي قدموا منها والاستماع للمواطنين الذين منحوهم ثقتهم الكاملة، والقسم الكبير الآخر سيبقى هنا - للعمل في اللجان - لتحضير الدورة الخريفية، ولدينا على سبيل المثال جملة من النصوص القانونية الهامة كالقانون العضوي الذي يعتبر قانونا هاما فهو يحدد العلاقة بين الغرفتين والحكومة، والقانون الأساسي لعضو البرلمان كتجربة جديدة تحتاج منا إلى روح الإبداع خاصة من مجلسنا، فمطلوب منا أن ندرس القانون بطريقة جدية، دون أن ننسى قوانين أخرى وسنعمل سويا نحن هنا -من العاصمة- وأنتم في الميدان -من ولاياتكم- وسنكون سعداء بلقائكم مرة أخرى في دورة الخريف.

ومرة أخرى، أشكر السيدة والسادة الوزراء لمشاركتهم إيانا في اختتام هذه الدورة وأتمنى للجميع النجاح.

(تصفيق) .

أيها السيدات، أيها السادة، طبقا لأحكام المادة 118 من الدستور والمادة 95 من النظام الداخلي للمجلس أعلن عن الاختتام الرسمي لدورتنا العادية الأولى الممددة لسنة 1998 والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

مراسيم الاختتام:

- تلاوة آيات بينات من القرآن الكريم

- عزف النشيد الوطني.

رفعت الجلسة في الساعة الحادية عشرة والدقيقة العشرين صباحا.