

الرّائد الرّسميّ للجمهورية التونسية مداولات مجلس نواب الشعب

المدة النيابية الأولى 2023 . 2027
الدورة العادية الثالثة 2024-2025

الثلاثاء 25 مارس 2025

44

الجلسة الرابعة والأربعون

المحتوى

- 1- افتتاح الجلسة..... 3446
- 2- الإعلان عن جدول أعمال الجلسة العامة..... 3446
- 3- توجيه أسئلة شفاهية إلى السيد وزير النقل..... 3446
- 4- استئناف الجلسة وتدخلات السيدة والسادة النواب
على معنى الفصل 108 من النظام الداخلي..... 3470
- 5- رفع الجلسة..... 3474
- II. الأسئلة الكتابية الموجهة من السيدات والسادة النواب
إلى الحكومة والإجابة عنه..... 3474

عقد مجلس نواب الشعب جلسة عامة رقابية على الساعة العاشرة من صباح يوم الثلاثاء 25 مارس 2025 برئاسة السيد إبراهيم بودريالة رئيس مجلس نواب الشعب وذلك لتوجيه أسئلة شفاهية إلى السيد وزير النقل.

افتتاح الجلسة

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

بسم الله الرحمن الرحيم،

السيدات والسادة النواب المحترمون،

أسعد الله صباحكم وبارك يومكم بكل خير،

نفتتح على بركة الله أشغال جلستنا ويسعدني في البداية وباسمكم جميعاً أن أرحب بالسيد رشيد عامري، وزير النقل والوفد المرافق له في رحاب مجلس نواب الشعب.

الإعلان عن جدول أعمال الجلسة العامة

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

وفقاً لقرار مكتب مجلس نواب الشعب بتاريخ 6 مارس 2025، فإن هذه الجلسة العامة تتضمن توجيه تسع أسئلة شفاهية إلى السيد وزير النقل عملاً بأحكام الفصل 130 من النظام الداخلي، حيث تكون الترتيبات على النحو التالي:

أولاً، يتولى النائب عرض سؤاله في مدة لا تتجاوز عشر دقائق.

ثانياً، يتولى عضو الحكومة تقديم جوابه لمدة لا تتجاوز عشر دقائق.

ثالثاً، للنائب الحق في التعقيب مرة واحدة ولمدة لا تتجاوز خمس دقائق.

هذا ويمكن للسيد الوزير إن رغب في ذلك أن يتولى تقديم بعض التوضيحات والإضافات بخصوص مختلف الأسئلة الشفاهية المطروحة وذلك لمدة تتراوح بين 30 و35 دقيقة، وهو ما من شأنه أن يساهم في مزيد توضيح بعض النقاط العالقة إن وجدت.

وقبل الشروع في جدول أعمالنا تجدر الإشارة إلى أن جملة الأسئلة الشفاهية المبرمجة اليوم تنتزل في إطار اهتمام نواب الشعب بالمشاغل الحقيقية للمواطن وتوقيع بالهوض بقطاع الخدمات على قدر كبير من الأهمية، فقطاع النقل بمختلف تفرعاته ما انفك يحظى بمتابعة لصيقة ومستمرة من أعلى هرم الدولة. وعليه، فإنه يرتقب من هذه الوزارة الهامة التي تشرف على هذا القطاع الحيوي، لا فقط أن تسهر على توفير الخدمات للمواطن في مختلف ربوع البلاد، بل وأيضاً أن تجعل منه قاطرة للاقتصاد والاستثمار وهو ما يستوجب مضاعفة الجهد والقيام بالإصلاحات السريعة التي لا تنتظر. ولن يكون ذلك ممكناً دون القيام بإصلاحات جذرية على جميع الأصعدة: إصلاحات تشريعية ومؤسسية مدروسة ومحكمة، تطل المؤسسات والمنشآت العمومية في المجال وتطال في المقام الأول مواطن الخلل والوهن وخاصة مكامن الفساد بها.

ومن جهتهم فإن نواب الشعب الذين يحملون هموم ومشاكل المواطن، هذا المواطن الذي لم يخفي تدمره من ضعف مردود قطاع النقل، لا سيما العمومي الذي يشهد تراجعاً من سنة إلى أخرى، كما أنهم واعون بصعوبة الإصلاح داخل هذا القطاع ومردكون تمام الإدراك لخطورته وبضرورة معالجة مجمل المشكلات العالقة والمتواصلة بكل جدية وصرامة لتحسين الخدمات ولتفادي كل

مظاهر نقص وسائل النقل والحد من الاكتظاظ وتلافي مختلف المشاكل التي ترهق المواطن والتي تقف عائقاً أمام تطوير قدرات بلادنا على استجواب المستثمرين.

ولأن الإصلاح في شتى المجالات شأن وطني بامتياز فإن مجلس نواب الشعب، لم ولن يدخر جهداً من أجل معاضدة مجهودات جميع مؤسسات الدولة، كل في إطار ما يطلع به من صلاحيات دستورية ونحن سنواصل التفاعل الإيجابي مع كل المقترحات الرامية إلى تعميق النظر في مختلف القضايا الوطنية المطروحة بصفة تشاركية وفي الأطر الملائمة، سواء بتطوير التشريعات أو من خلال ممارسة النواب لدورهم الرقابي بمختلف الآليات المتاحة وكذلك عبر الأنشطة التي يمكن برمجتها في إطار الأكاديمية البرلمانية، لنبقى هدفنا الأسى خدمة المصلحة العليا للوطن وإرجاع الأمل في النفوس.

توجيه أسئلة شفاهية

إلى السيد وزير النقل

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

زميلاتي زملائي الأعزاء،

ننتقل الآن وتباعاً في استعراض الأسئلة الشفاهية المبرمجة لليوم.

السؤال الشفاهي الأول للزميل المحترم السيد محمود شغاف، الكلمة للزميل المحترم وله عشر دقائق على أقصى تقدير، فليتفضل.

طرح السؤال الشفاهي

من قبل السيد محمود شغاف

السيد محمود شغاف

شكراً سيدي الرئيس،

مرحباً بالسيد الوزير والوفد المرافق،

بعد إيقاف الكيان الصهيوني صفقة تبادل الأسرى مع المقاومة الفلسطينية وعودته إلى حرب الإبادة الجماعية بوتيرة أسرع من ذي قبل وتآمر المجتمع الدولي بالصمت، نتمنى للشعب الفلسطيني الصامد في غزة وفي الضفة الغربية المزيد من الصبر والمقاومة الفلسطينية المزيد من الاستبسال وأوجه لليمن الحبيب أجمل التحيات لوقوفه بكل شجاعة مع الشعب الفلسطيني البطل.

سيدي الوزير، يعتبر قطاع النقل ركيزة أساسية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية وفي العديد من الميادين الأخرى، فهو يسهل حركة التجارة من نقل بضائع ومواد خام ويشجع على الاستثمار ويسهل وصول المواطنين إلى مراكز العمل والخدمات الصحية والتلاميذ والطلبة إلى مؤسساتهم التعليمية وكذلك يساهم في دعم السياحة.

وبالتالي يمكن اعتباره محراراً لتقدم أي مجتمع أو تخلفه وكل دولة تهمل أو تتجاهل تطوير هذا القطاع، مآلها التخلف والتأخر عن ركب البلدان المتحضرة لذلك من الضروري دراسة واقع هذا القطاع دراسة دقيقة لإيجاد الحلول الملائمة القصيرة والمتوسطة والبعيدة المدى ومثل التشخيص الدقيق للمرض يعتبر نصف العلاج، كذلك التشخيص الدقيق لواقع النقل في تونس هو بمثابة وضع الإصبع على الداء.

فبالنسبة إلى النقل الجوي شركة الخطوط التونسية تعاني من ديون كبيرة وتقدم الأسطول ونقصه يؤدي إلى تأخيرات متكررة وإلغاء الرحلات في بعض الأحيان وهذا ينتج عنه ضعف القدرة التنافسية مع شركات الطيران الأخرى كذلك عدم وجود توزيع متوازن للرحلات الجوية في المطارات التسعة الموجودة، فمطار تونس قرطاج يعاني من الاكتظاظ، بينما يعمل مطار النفيضة- الحمامات بأقل من طاقته الاستيعابية وأغلب المطارات الأخرى حركة الطيران فيها محدودة جدا حتى أنها تكاد تكون مهجورة في بعض الأحيان.

بخصوص النقل بالقطارات، تهرؤ السكك الحديدية يجعلها في حاجة إلى صيانة مستعجلة، حيث تمثل الحالة التي هي عليها خطرا على سلامة المسافرين، بل أكثر من هذا هناك شبهة فساد مالي وإداري في صفقة اقتناء عوارض خشبية سنة 2017، حيث تأكد وجود كمية من العوارض غير الصالحة للاستعمال والمشكل يتمثل في أنه وقع تركيب جزء كبير منها بعدد من خطوط السكة وإلى حد الآن مازال جزء منها في الاستعمال رغم ما يمثلته من خطر على سلامة الركاب.

هذا التهرؤ في السكك الحديدية لا يسمح للقطار بتجاوز سرعة معينة، فعلى سبيل المثال السفرة بين تونس وصفاقس تدوم خمس ساعات ونصف على الأقل ويمكن أن تصل إلى ست ساعات وأكثر هذا إن لم يحصل عطب أثناء السفرة، بعد ما كانت في ثمانينات القرن الماضي المدة لا تتجاوز ثلاث ساعات في القطار السريع وأربع ساعات في القطار المتوقف.

وإن تقدم الأسطول والنقص الكبير في عدد القطارات جعل التعطل يكون بصفة متكررة والتأخير في الرحلات أصبح هو القاعدة بدون نسيان تراكم الأوساخ في القطارات وعدم الاستثمار في النظافة.

فيما يتعلق بشركات النقل العام المتمثلة في شركة النقل بتونس "TRANSTU" و13 شركة جهوية للنقل الأخرى وضعيتهم لا تختلف كثيرا عن بعضها من حيث سوء الوضعية، فإن أخذنا مثلا شركة "TRANSTU" والتي تأسست سنة 2003 بعد دمج ثلاث شركات نقل بتونس الكبرى وهي شركة المترو الخفيف وشركة قطارات تونس "TGM" والشركة الوطنية للنقل "la SNT" من أجل تحسين خدمات النقل في تونس الكبرى، لكن حصل العكس والخدمات أصبحت من سيء إلى أسوأ لعدم الاستثمار في الصيانة وعدم تحديث الأسطول ولغياب الحوكمة الرشيدة والمشكل الكبير يتمثل في عدم وجود وقت محدد للمترو والحافلات، فالركاب ينتظرون بصفة عشوائية في المحطات دون أن يعرفوا أوقات سفريات الحافلات والمترو.

على صعيد النقل الخاص والتاكسي الفردي على وجه الخصوص، فرغم الكلفة الباهظة لاستعمال التاكسي الفردي مقارنة بالنقل العمومي، فإن العديد من أصحاب التاكسي لا يتوقفون للركاب رغم أنهم يحملون الضوء الأحمر بمعنى تفرغهم أو كذلك يرفضون نقل الحرفاء لمسافات قصيرة دون الحديث عن "التكسيات" الرابضة في مكان محدد ولا يقبلون بالتوجه سواء إلى الضاحية الشمالية لغلاء التكلفة ونضيف على ذلك سيارات الأجرة التي تتوقف أمام المطار ويفرضون تعريفة مشطة على الحرفاء.

بالنسبة إلى مشروع الشبكة الحديدية السريعة "RFR" وهي كهربائية أي أنها صديقة للبيئة وتتكون من خمسة خطوط دخل منهم ثلاثة خطوط حيز الاستغلال، مستعملي الخطوط هذه فرحين بهذا الإنجاز خاصة وأن هناك جداول توقيت محترمة عموما، إلا أنه هناك بعض الاختلالات فمثلا الخط "د" الذي بدأ العمل في 25 جانفي 2025، في البداية التوقيت يحترم بالدقيقة لكن مع دخول شهر رمضان الكريم وقع تأخير بصفة مستمرة يوميا في موعد انطلاق سفرة 19 و25 دقيقة التي تنطلق بعد أذان المغرب مباشرة وكل ليلة "وقسمها" من حيث التأخير فمثلا تأخير يوم 10 مارس 2025 وصل إلى 45 دقيقة وعندما يرغب الركاب في مقابلة مسؤول ليستفسروا عن سبب التأخير لا يجدون أي مسؤول وإذا كان رب البيت بالطليل ضارب فلا تلومن الصبية إذا رقصوا"، رجاء سيدي الوزير، فتح تحقيق في الغرض وأشير كذلك إلى أن أغلب شبابيك التذاكر مغلقة خارج الوقت الإداري.

بخصوص النقل البحري، موقع تونس الاستراتيجي على البحر الأبيض المتوسط وامتلاكها لشريط ساحلي يمتد لأكثر من 1300 كيلومتر يجعلها موضوعيا يمكنها أن تعتمد على النقل البحري كركيزة أساسية للاقتصاد الوطني، لكن وضعية الربط البحري تراجعت بصفة كبيرة خلال السنوات الأخيرة لتردي الخدمات سواء في ديوان البحرية التجارية والموانئ أو الشركة الوطنية للشحن والتوصيف لعدة أسباب بما فيها شبهات الفساد.

فيما يخص النقل البحري الداخلي بخصوص بطاح جربة: أصبح من المألوف أن طابور السيارات طويل جدا خاصة في العطل وإن شاء الله الجسر الذي سيربط بين الجرف وأجيم يتمكن من حل المشكل، أما اللود الذي يربط بين قرقنة وصفاقس، فحدث ولا حرج فرغم المجهودات المبذولة من طرف الشركة الجديدة للنقل بقرقنة ونظرا إلى الطلب المتزايد للذهاب إلى جزر قرقنة في العطل، فإن السيارات تكون في طابور ممتد لدرجة أن الذهاب قبل ساعة من موعد انطلاق اللود لا يضمن صعود السيارة على الباخرة لعدم وجود تعزيز في غالب الأحيان.

كذلك نلاحظ تباطؤ التواتر في السفريات والعزلة التامة في الليل وكذلك في سوء الأحوال الجوية السفرة تدوم من ساعة وعشر دقائق إلى ساعة و25 دقيقة في الطقس العادي وفي سوء الأحوال الجوية تصل المدة إلى ساعتين أو أكثر وهذا الوقت كبير بالنسبة إلى مسافة 12 ميل بحري دون أن ننسى تعطل عدة مشاريع في قرقنة بسبب غلاء الأسعار الناتج عن تكلفة النقل.

سيدي الوزير، لئن ثمن المجهودات الكبيرة التي تبذلونها، فإن الفجوة مازالت كبيرة بين الشعارات المرفوعة وما نلمسه على أرض الواقع، ففي محطات القطار مثلا نلاحظ على لوحات إخبارية مكتوب بالبنط العريض: "القطار أمان، ثقة، دقة، رفاه" لكن تفاصيل الحياة اليومية للمواطنين من خلال علاقاتهم بالنقل تغلب عليها المعاناة سواء في الخطوط القصيرة أو البعيدة، بداية بالانتظار، مروراً بعدم تواتر السفريات والتأخير، وصولاً إلى الاكتظاظ وما ينجر عنه من سرقة وتحرش وخصام بين الركاب.

فمتى سيصبح شعار النقل "أمان، ثقة، دقة، رفاه" مجسدا على أرض الواقع؟ وشكرا.

جواب السيد وزير النقل

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الآن نحيل الكلمة إلى السيد رشيد عامري، وزير النقل لتقديم جوابه في مدة لا تتجاوز عشر دقائق، فليتفضل.

السيد رشيد عامري، وزير النقل

شكرا.

سيدي رئيس مجلس النواب الموقر،

السادة النواب الكرام، السلام عليكم،

في الحقيقة السيد محمود لقد قمت بجولة كاملة على النقل، قد ذكرنا هذا في أول لقاء معكم قلنا أن الصعوبات التي يمر بها قطاع النقل وهي تراكمات كبيرة على مدى سنوات وما نقوم به يمكن أن نقول أنه في أفق معقول على الأقل لنعيد للنقل نظارته ليستجيب لرغبة المواطنين بصفة عامة بجميع أنماطه وفي كل تراب الجمهورية.

سأجيب بصفة برقية على بعض التساؤلات وسأعود إلى السؤال الأصلي الذي تم توجيهه لنا.

فيما يخص "Tunisair" بصفة برقية نحن قلنا مجلس وزاري مضيق وتوصلنا إلى حلول ولو لاحظتم إذا توجهتم في المدة الأخيرة إلى المطار، لقد تمكنا على الأقل من حل مشكل التأخير الذي أصبح في حدود الربع ساعة أو نصف ساعة أي في ظرف أسبوع يمكن أن نجد تأخير بثلاث ساعات، هذا مؤكد بالإضافة إلى العمل على كل ما هو استقبال وعلى كل ما هو نظافة وعلى كل ما يتعلق باحترام المواطنين ويمكنكم أن تلاحظوا هذا وترونه على المباشر.

على المستوى المتوسط أو لنقل القريب فإننا بصدد الاستعداد للموسم الصيفي وقبل ذلك نحن نستعد لموسم الحج وصحيح أن "flotte de Tunisair" يعمل الآن بعشر طائرات، هناك أربع طائرات من جملة 14 طائرة في الإصلاح يتطلب إصلاحهم مدة طويلة، وفرنا الاعتمادات وبحول الله في آخر شهر مارس وفي بداية شهر أبريل ستكون هناك 14 طائرة تحلق في الفضاء مع ثلاث طائرات على وجه الكراء سندور 10-4-3-17 وفي آخر 2026 سيكون لدينا 23 طائرة وهذا بصفة برقية وبعبارة أنه في أواخر سنة 2026 ستتعافى بحول الله "Tunisair" نتحدث عن المصاريف والمداخيل.

فيما يخص العوارض الخشبية: صحيح تتعلق بها قضية جارية إلى حد الآن، ولكن لم نستعمل من هذه العوارض أي عارض، هذا غير صحيح العوارض التي نعمل بها هي عوارض من "RFR"، هذا ثابت ويمكنكم أن تذهبوا إلى المخازن لا يوجد أي عارض الموضوع لدي وهناك الآن طلب عروض قريبا سيكون جاهزا لأن "SNCF" تستعير بالسلفة ولا نلمس منهم شيء بالرغم من أننا طالبنا بهم عدة مرات لكن لم نتحصل على ترخيص لتلك العوارض على الأقل نستعمل منهم " par une expertise " ما يصلح ولكن لم يتم استعمالهم.

فيما يخص التاكسي بصفة عامة، نقوم بالمراقبة بصفة كبيرة صحيح هناك تجاوزات في المطار وفي غير المطار ونحن نقوم ببرنامج كامل لتكثيف المراقبة حتى أنا بدوري أوقفت تاكسي، أنا بذاتي أوقفت تاكسي وأنا في طريقي في زيارة من الزيارات، مواطن رفع يده لإيقاف التاكسي لم يقف فنال ما يستحق التاكسي، هذا لأقول لك بأننا نسير في برنامج لنعيد مستوى المعاملات، النظافة، الهندام وما يتبعه لأننا نعمل على الكل وليس على ذلك فقط.

سؤالك الأساسي في الحقيقة مهم الاستراتيجية سأمُر إلى الاستراتيجية في أفق 2040 لكن بدأنا من الآن:

المحور الأول هو ترشيد الحوكمة ودعم الإصلاحات الهيكلية ونحن الآن بصدد إعداد هيكلية "TRANSTU" هيكلية الـ "Tunisair"، هيكلية "SNCF"، سنبدأ بالهيكلية، شرعنا ببرنامج إنقاذ في "Tunisair" وفي "TRANSTU" وسنذكر ما نحن بصدد القيام به ولكننا بصدد إعداد هيكلتهم وسيتم عرضها على مجالس وزارية وسنذهب في هذا.

الحوكمة هي في الحقيقة كلمة كبيرة وأنا دائما أقول لا يمكننا الوصول إلى الحوكمة إلا بعد مرورنا بثلاث مراحل وهناك مرحلة قبلهم وهي المرحلة الرابعة، قبل أن تقتحم الحوكمة يوجد أمامك "système il faut le digérer"، عليك أن تعمل به لتتحدث عن إحصائيات إلى غير ذلك ثم هناك "une phase" وهي "la phase de maitrise" يجب أن تفهم ما يفعله الناس، من يعمل وما العمل الذي يقومون به وما مستوى العمل الذي يقدمونه ووصلنا إلى مستوى الجودة لأننا نتحدث في الجودة في المطلق وهناك مستويات للجودة وبعد ذلك هناك الـ "phase de gestion" لنصل إلى الحوكمة ونحن في الحقيقة في "phase de gestion" وهو كل ما يتعلق بالهيكلية وكل ما هم "restructuration" ثم تأتي الحوكمة في المرحلة الثالثة وهو "l'optimisation" وهي عندما يمكننا الإجابة على جملة التساؤلات التي طرحناها والتي لو سمعتم هذا سابقا فقد ذكرت أنه في أفق سبتمبر سنتوصل على الأقل إلى تحقيق ما قمنا بتحديدته.

المحور الثاني هو تطوير منظومة اللوجستية والنقل المتعدد الوسائط، في النقل كما تعملون هناك نقل بري، بحري وجوي وهناك أيضا المراكز الحدودية كل هذا هناك ترابط مباشر بينهم، العمل على اللوجستيك بصفة كبيرة نحن بصدد العمل عليه في موانئنا فنحن واعين ونعلم بأن لدينا مشاكل فعندما نتحدث عن ميناء رادس، ميناء رادس يوجد به مشاكل قمنا بحل ما يمكن حله، أدعوكم إلى القيام بزيارة لميناء رادس وأنتم تعرفون ميناء رادس سابقا وما يوجد به على الأقل لترون هل حصل تغيير أم لا؟ نعم هناك.

اللوجستيك نفس الشيء وتعلمون عندما نتحدث عن اللوجستيك موانئنا كان هناك أربعة أو خمس موانئ مرتبطين بسكة حديدية للأسف نتيجة التراكمات التي حصلت تم إزالة السكك بل تم صب الاسمنت عليها ونحن بصدد إرجاع السكك لأنه إن قمت بإخراج سلمي من الميناء على متن الشاحنات فإن تكلفة نقل البضائع تكون أكثر وهذا يتسبب في تكسير الطرقات ما يتسبب في التلوث.

لذلك نحن بصدد إرجاع السكك إلى الموانئ يخرج أقل وبصفة مباشرة سيكون هذا تأثير على قفة المواطن، لذلك نحن نفكر إلى بعيد لذلك نحن بصدد إرجاع السكك وهناك عمل كامل على السكة.

المحور الثالث هو تطوير أنظمة النقل الذكي، كل ما هو ذكاء ونحن مع وزارة تكنولوجيا الاتصالات نحن الآن "en plein chantier" فسندخل على هذا النقل الذكي كل ما هو تابع والنقل و"le SIV" الذي هو " service information voyageur " على الأقل كما ذكرت السيد النائب ليعرف المسافرين متى سيصل ومتى سيخرج من بيته وكل هذا يتطلب عمل كبير جدا بحول الله في أفق 2025 أو في موفى سنة

2025 نكون قد ركزنا في شركائنا هذا الـ "système" لنحترم على الأقل المواطن ولنعرف المواطن على الأقل متى تنطلق السفيرة ومتى سيصل.

المحور الرابع هو تعصير البنية التحتية والتجهيزات وضمان استدامتها وقد شرعنا مثلاً في العمل في السكة، لو تلاحظون فقد بدأنا بالخط 5 فعندما نقول من يأتي من قابس فإنه يصل إلى تونس في تسع أو عشر ساعات، نحن لا نفرح بهذا وهذا يعود إلى التراكمات التي تحدثنا عنها على مدى خمسة عشر سنة، لم يتم إجراء أي صيانة للسكك وفي العشر سنوات الأخيرة أصبح كل يوم يخرج القطار عن السكة وفي الأسبوع الأخير لو لاحظتم نقص هذا لأننا قمنا بـ "réorganisation" مع "SOTRAFER" وقمنا بـ "réorganisation" للعمل من جديد ونقول أنه بعد أن كان يتم وضع عاملين في الشمال الغربي وعاملين في الوسط وثلاث عمال، تم جمع الفريق ووضعنا "mise en œuvre" وقد حصل إصلاح كبير لأن هناك تأخير الذي يقوم به القطار لأن في بعض الأحيان السرعة تنزل فأنتم ترون في بعض الأحيان قطارات تسير بسرعة 10 أو 15 والذي كان من المفروض أن يسير بسرعة 60 أو 70 أو 100.

المحور الخامس هو تحسين الإنتاجية والتخفيف في كلفة النقل من خلال الانفتاح على المنافسة: الانفتاح على المنافسة، الخواص عليهم أن يلتزموا بكراس الشروط الموجودة وهذا سنتحدث فيه في الأخير وقد قمنا باستدعاء كل من يمكنهم معاضدة...

تعقيب السيد النائب

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكراً، السيد الوزير، هل يرغب الزميل المحترم السيد محمود شلغاف في التعقيب وذلك في مدة لا تتجاوز خمس دقائق؟ تفضل.

السيد محمود شلغاف

شكراً سيدي الرئيس،

سيدي الوزير، تغيير واقع النقل نحو الأفضل يتطلب بالنسبة إلى الخطوط الجوية التونسية أولاً التخلص من الديون المتراكمة وتحديث الأسطول الجوي تدريبياً والاستثمار في الصيانة لضمان سلامة وراحة المسافرين وتحسين دقة المواعيد واستغلال الموقع الجغرافي لتونس كحلقة وصل بين إفريقيا وأوروبا.

كخلاصة يجب التركيز على إصلاح هيكلية شامل يضمن استدامة الشركة وتحقيق مستوى تنافسي عالمي.

فيما يخص النقل بالقطارات وشركات النقل العام، لتحسين الخدمات من الضروري الاستثمار في البنية التحتية باستبدال جميع العوارض الخشبية غير الصالحة وسيدي الوزير، من مصادر من وزارة النقل هناك عوارض خشبية وقع تثبيتها وهي غير صالحة للاستعمال.

وبالتوازي مع هذا سيدي الوزير، يكون هناك تحديث تدريجي لأسطول القطارات والمترو والحافلات مع الاستثمار في الصيانة كما يمكن على مدى متوسط التخطيط لاستعمال حافلات كهربائية وتعميم القطارات الكهربائية الموجودة، فهي زيادة على كونها صديقة للبيئة هي أكثر اقتصادية دون أن ننسى الحوكمة الرشيدة، حيث يجب تحديد التواتر حسب عدد المترو والقطارات والحافلات وزيادة

تواترها في وقت الذروة. ولما لا يقع -كما ذكرت سيادتكم إن شاء الله في غضون 2025- تتبع حركة مرورهم إلكترونياً، استعمال تطبيق إعلامية لتحديد مواقعهم والوقت المتبقي للوصول إلى المحطة وهذه التطبيقية أدخلتها الشركة الجديدة للنقل بقرقنة في الخدمة منذ قرابة السنة والنصف تحت اسم "سنو تراكين" لتحديد مدة الوقت المتبقي للوصول للود إلى المحطة البحرية.

بالمناسبة إذ نثمن مجهودات الشركة الجديدة للنقل بقرقنة في إدخال التطبيقية هذه وإن شاء الله تتعمم على جميع وسائل النقل في القريب العاجل، أريد أن ألفت انتباه الشركة إلى أن التطبيقية في بعض الأحيان لا تشتغل.

أخيراً وليس آخراً، وإن أردنا حقيقة الحد من العزلة الجغرافية التي يعاني منها مستاكي جزر قرقنة، من الضروري أن يقع التطوير نوعياً في النقل البحري بين قرقنة وصفاقس في انتظار إحداث قنطرة على مدى بعيد تربط قرقنة بالبر الرئيسي ويمكن أن نبداً بتقريب المسافات.

سيدي الوزير، أي منطقة من مناطق الجمهورية يمكننا الوصول إليها في أي وقت ما عدا قرقنة التي تبقى في الليل معزولة تماماً ثماني ثلاث ساعات ونصف وفي النهار العزلة تتراوح بين ساعتين وساعتين ونصف وبطبيعة الحال في سوء الأحوال الجوية يمكن أن تطول العزلة أكثر بكثير.

هذه المعاناة لمتساكني قرقنة يجب وضع حد لها إن عاجلاً أم آجلاً.

سيدي الوزير، من حق متساكني قرقنة وزوارها بأن يحلموا والحلم هو بداية الحقيقة، فهم يحلمون بتكثيف السفرات بين قرقنة وصفاقس بوتيرة سفرة كل ساعة في النهار وبسفرة كل ساعتين أو ثلاث ساعات في الوقت الليلي ومن حقهم بأن يحلموا بمدة سفرة لا تتجاوز ساعة إلا ربع أو النصف ساعة ومن حقهم أن يحلموا ببخرة مصممة خصيصاً لظروف الطقس السيئة وبإمكانها الإبحار بأمان في الرياح العاتية.

سيدي الوزير، فرع المعهد المتوسطي للتكوين في المهن البحرية بقرقنة تم فتحه سنة 2014 في إطار اللامركزية، لكن هذه السنة أثناء الترسيم، إدارة الفرع أبلغت التلاميذ أن التكوين سيكون في صفاقس، فسيتم فتح فرع بصفاقس عوض عن فرع قرقنة وجرجيس وعلى إثر تداول هذه المعلومات على مواقع التواصل الاجتماعي، أصدر المعهد المتوسطي بياناً توضيحياً بتاريخ 9 مارس 2025 يصف فيه ما تم تداوله على صفحات التواصل الاجتماعي بالمغالطات.

سيدي الوزير، كان من الأجدر أن إدارة المعهد المتوسطي تعتذر عن محاولتها غلق فرعها بقرقنة وجرجيس ولا أن يتم التضليل والخداع واستبلاء المواطنين وشكراً على الاستماع.

طرح السؤال الشفاهي

من قبل السيد يوسف التومي

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكراً السؤال الشفاهي الثاني للزميل المحترم السيد يوسف التومي، له الكلمة وله عشر دقائق على أقصى تقدير.

السيد يوسف التومي

مرحبا بالسيد الوزير والوفد المرافق،

أولا، أردت في بداية مداخلي أن أؤمن مجهودات إدارات وأعوان وعملة الشركة الوطنية للسكك الحديدية كما أتوجه إليهم بأسمى عبارات الشكر والتقدير نظرا إلى مجاهبتهم لعدد الصعوبات صلب الشركة من خلال اهتراء أسطول النقل الحديدي الذي أصبح لا يستجيب لأدنى مقومات السلامة، كما يقع في عديد الأحيان إلغاء سفريات بصفة مفاجئة لوجود أعطاب متكررة وهو ما جعل منظوريكم يتحملون هذا العبء الثقيل باعتبار أنهم في مواجهة مباشرة مع المسافرين.

فخدمات النقل الحديدي متردية للغاية خاصة في الخط الرابط بين تونس والمدن الساحلية ولو أنه وقع إلغاء سفريات ولايات المهديّة والمنستير وزدنا معاناة أخرى بهذه الولايات على مستوى النقل الحديدي.

سيدي الوزير، توجهنا بهذا السؤال في جويلية 2024 وقتها ما كان هناك وزير قبلكم وكان هناك خط رابط بين تونس وسوسة والمنستير والمهدية، واليوم يقع إلغاء هذا الخط بقرار ارتجالي وتعرفون اليوم أن سوسة والمنستير والمهدية هي من المدن السياحية، اليوم خط هذه الأهمية هل أنه لا يفي بالغرض؟ إن كان كذلك لماذا تم الغاؤه الآن؟ وماهي الحلول البديلة؟ حين تم إلغاء خط المنستير والمهدية؟ اليوم هناك حالة احتقان كبيرة السيد الوزير على مستوى هاتين الولايتين ونسمع ما يقوله الناس وأنا من مستقلي القطر يوميا فلديهم معاناة كبيرة جدا على مستوى القطر الذي تم الغاؤه عن المنستير والمهدية.

وستقول لي السيد الوزير هناك نقص على مستوى الأسطول، هذا نتفهمه لكن ماذا سيفعل المسافر أو المواطن من جهة المنستير أو المهديّة؟ كيف سيتصرف؟ حتى المترو الذي يوصل إلى المنستير والمهدية لا يتناسب وقته مع القطر القادم من تونس إلى سوسة ثم يمر إلى صفاقس.

سيدي الوزير، الحقيقة يجب معالجة جذرية لموضوع القطر الذي تم الغاؤه المنستير والمهدية ونطالب بإرجاعه في القريب العاجل.

سيدي الوزير، إلغاء سفريات بدون سابق إعلام، يجب مراعاة المواطن فأغلبية الذين يستقلون القطر موظفون ولديهم اشتراكات وأغلبهم يعتمدون الاشتراكات، فليس سهلا أن تقول له تم إلغاء سفرة فيمكن ألا يكون مهينا أن يستقل سيارة أجرة ثم يبقى ينتظر ساعات إذ يمكن ألا يكون لديه معلوم امتطاء وسيلة نقل أخرى السيد الوزير فهذا غير معقول.

سيدي الوزير، توجهت بهذا السؤال أعيد وأكرر في جويلية 2024 في الفترة الصيفية لأنني لاحظت عدم توفر المكيفات والناس "غارقة في العرق" خاصة في السفريات البعيدة الرابطة بين قابس وتونس وفي الشتاء يعانون من البرد فلا يوجد سخان وكانت هناك مؤخرا سفرة بين قابس وتونس قلت سيدي الوزير في مداخلة الزميل قبلي بأن القطر يقضي تسع ساعات من قابس إلى تونس، أعلمك سيدي الوزير أن القطر استغرق 13 ساعة خرج من قابس في منتصف الليل ووصل إلى تونس الساعة الواحدة بعد الزوال.

سيدي الوزير، هل تعرف أن هناك من يقضي السفريات البعيدة بالقطر وقوفا والمؤلم أن هناك مسنين ومسنات وحوامل وأطفال

وفيه موظفين يتنقلون يوميا، فكيف سيكون مردودهم بعد كل التعب الذي يتكبذونه يوميا؟

نفس الشيء بالنسبة إلى المترو في أحواز تونس العاصمة في اكتظاظ الناس وهناك الخط 4 و5 سيدي الوزير في المترو والأبواب لا تغلق وليست هناك أدنى مقومات السلامة، نفس الشيء بالنسبة إلى المكيفات في المترو معطلة صيفا وشتاء، بل الغريب تجد فقط قاطرة السائق مكيفة إلى جانب عدم انتظام السفريات بالنسبة إلى المترو الخفيف بأحواز العاصمة.

السيد الوزير، على مستوى القطارات خاصة الخط الرابط بين قابس وتونس أو سوسة تونس الكراسي كلها مكسرة وغير نظيفة السيد الوزير.

السيد الوزير، أتمنى أن تستقل يوما القطر والمترو مع الناس وترى المعاناة اليومية للناس وأيضا الأجانب الذين يزورون تونس ويستقلون أيضا القطر ويعانون مع المواطنين في حين أن السائح قادم للتزّه.

سيدي الوزير، هل هناك توجه من الوزارة لاقتناء قطارات جديدة وترجع الخطوط كما كانت من قبل، فغير معقول السيد الوزير أن سوسة كان فيها قطار الثالثة و35 دقيقة وآخر الرابعة والنصف وآخر الخامسة إلا عشر دقائق وآخر السادسة وآخر السابعة و15 دقيقة وآخر السابعة والنصف واليوم أصبح هناك فقط قطار الخامسة وآخر السابعة و20 دقيقة حتى الوقت سيدي الوزير غير متقارب.

في بعض الأحيان يسير القطر وينبعث الدخان في إحدى عربات القطر وتشتعل مثلما وقع في تعطب المترو الخفيف الرابط بين ولايات الساحل مما انجر عنه تعطل مصالح الركاب والمسافرين.

هناك مسألة أخرى السكة سيدي الوزير تتطلب صيانة وهناك أماكن يمر منها القطر خاصة الخط الرابط بين سوسة وتونس تمثل خطرا على الركاب، فهل هناك توجه لإصلاح القطارات وصيانة هذه السكك وكذلك إصلاح المترو الخفيف في الوقت الحالي؟ وهل هناك توجه لاقتناء المترو الخفيف في كامل ولايات الجمهورية ومشكورة الدولة على "RFR" الذي كان فيه حقيقة حل كبير جدا؟

سيدي الوزير، لم لا يكون هناك خط لحافلات النقل بين المدن بين سوسة وتونس لإنقاص الضغط على القطارات خاصة في الفترات الصباحية والمسائية ذهابا وإيابا؟ لأن هناك حافلة سيدي الوزير تخرج من سوسة إلى تونس الثانية بعد الزوال وهذا التوقيت غير مناسب للمسافرين.

النقطة الثانية السيد الوزير، في مداخلي بالنسبة إلى الحافلات اعتقدنا سيقع اقتناء 418 حافلة بقيمة 451 مليار فيها 118 حافلة لشركة نقل تونس، 260 حافلة لـ 12 شركة نقل جهوية، 40 حافلة للنقل بين المدن.

سيدي الوزير، نصيب شركة النقل بالساحل من 418 ستأخذ 27 حافلة.

نصيب شركة النقل بالساحل من الحافلات المستعملة التي ستورد من فرنسا 49 حافلة وهذه بطبيعة الحال لسوسة والمنستير والمهدية ليس كل على حدة.

نصيب شركة النقل بالساحل لها 59 حافلة جديدة وهي التي وقع فيها طلب عروض بتاريخ 18 ديسمبر 2024، ولكن أعتقد أنه سيطول سيدي الوزير لأنه على الأرجح لم يكن مثمرا.

سيدي الوزير، بقي لنا أمل في الـ 49 حافلة المستعملة لهذه الولايات الثلاث سوسة والمنستير والمهدية لكن السيد الوزير في توزيع هذه الحافلات لمن ستعطي ومن ستحرم، فسوسة في حد ذاتها فيها 16 المعتمدة كلها تعاني على مستوى النقل بالحافلات إلى جانب معتمدات المنستير والمهدية وهناك معتمدات خط كامل فيه حافلة فقط والأغلب لا توجد مثلا معتمدة الزاوية والقصبية والثريات من ولاية سوسة بها أكثر من 50,000 ساكن لكن فيها حافلة فقط وأغلب الأوقات تكون معطبة.

سيدي الوزير، هناك طلبية وتلامذة لديهم اشتراكات ولا يستقلون الحافلة وأصبحت هناك مشكلة كبيرة في النقل وحين تمر في الصباح خاصة مع الثامنة صباحا ترى الناس منتظرين النقل لساعات وهذه الصورة تنطبق على جميع معتمدات سوسة والمنستير والمهدية. لذا السيد الوزير الرجاء التسريع في اقتناء الحافلات المستعملة ولم لا الترفيع في حصص هذه الولايات من الحافلات وكذلك الترفيع في حصتها في الحافلات في إطار طلب العروض الدولي فـ 27 حافلة سيدي الوزير لا تفي بالغرض لولاية سوسة.

وأخيرا سيدي الوزير، أردت أن اتساءل لماذا لا يقع إسناد رخص التاكسي الفردي والجماعي واللواج لولاية سوسة خاصة في ظل هذه الإشكاليات في النقل وفتح موارد رزق حتى يتمكن الناس من العمل والاستزاق؟ وهناك من عمل في التاكسي لأكثر من عشرين سنة وهناك سؤال السيد الوزير غير موجود في السؤال الشفاهي عن مترو الساحل أين وصل وهل توجد حلول يمكن اتخاذها الآن؟ وشكرا.

جواب السيد وزير النقل

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، نحيل الكلمة إلى السيد وزير النقل لتقديم جوابه في مدة لا تتجاوز عشر دقائق. فليتنفضل.

السيد وزير النقل

شكرا، سنبدأ نقطة بنقطة، في ما يخص اقتناء القطارات ميترو الساحل تعلمون جميعكم أن هناك قرضا والمشكل المطروح على مستوى مدخل ولاية المهدية وانعقد اجتماع في الحقيقة البارحة مع وزير التخطيط والاقتصاد وبرنامجنا هو تنفيذ هذا المشروع بحول الله وفيه شراء خمس قطارات لميترو الساحل اذ هذا سينفذ.

بالنسبة إلى صيانة السكة كما قلت لكم بدأنا فيه الآن على الخط 5 الرابط بين تونس وقابس مروراً بسوسة والأشغال حثيثة بحول الله سنصل خلال شهرين والبارحة كنا في اجتماع مع "SOTRAFER" سترجع على الأقل السكة في مستوى يخفف في حدود الـ 60% من المشاكل الموجودة الآن والتأخير والتوقيات الذي يستغرقه القطاري الوصول إلى تونس.

في ما يخص النقل بين المدن كما تفضلت وقلت 40 حافلة التي سنأخذها ستدعم الخطوط التي تم إلغاؤها أكثرها لكن مع هذا سنعطي التراخيص للشركات الجهوية حين تدعم بالنقل لدعم الخطوط البعيدة مثل الخط بين نابل - تونس والخط بين سوسة - تونس، ليست لدينا إشكالية لنعطي التصريح للشركات الجهوية للعمل في هذه الخطوط إذا لم تكن "SNTRI" قادرة وهذه من القرارات التي اتخذناها ولو تلاحظون الآن في العطل نسمح لكل

الشركات للتنقل ويمكن أن تلاحظوا نقص الضغط وليست هناك تشكيكات كبيرة مقارنة بقبل وذلك لضمان نقل المواطنين في الأعياد والمناسبات إلى ديارهم ومناطقهم.

بالنسبة إلى الشركة الجهوية صحيح نحن مع المستعمل ومع الجديد ومع طلب العروض الجديد الذي فيه 418 حافلة بحول الله سنطلق طلب عروض آخر دولي في بداية 2026 للشركات الجهوية، قلنا لن يكفي ولدينا مهمة مع إيطاليا ومع سويسرا من جديد فيما يخص الحافلات المستعملة وممكن سنأخذ منهم لمزيد دعم الشركات الجهوية لأننا نعرف أن المستوى الذي يقدمونه هي و"TRANSTU" في نفس المستوى.

بالنسبة إلى "SNCFT" لدينا 30 قاطرة، 20 من الصين و10 من فرنسا، توقف المشروع وتسلموها عام 2012 وقف في مشاكل بين الشركة والمزودين لأجل مسائل "élémentaires" واستدعينا المصنعين مجددا واتفقنا معهم ومنها ما تم إصلاحه ومنها ما هو بصدد الإصلاح الآن وسنرجعها وسندعم بها الخطوط البعيدة وكلها مزودة بالتكييف مع تهيئة السكة، لذلك قلت لكم في غضون ثلاثة أو أربعة شهور تقريبا ستكون السكة على الأقل رجعت في المستوى الجيد مع 30 قاطرة في الخطوط البعيدة، سنؤمن إرجاع أكثر ما يمكن من الخطوط التي ألغيت مثل خط سوسة - تونس وخط تونس - سوسة - المنستير - المهدية وهذا في البرنامج.

بالنسبة إلى توزيع الحافلات تنقسم حسب الجهات ونأخذ بعين الاعتبار الامتداد الجغرافي والاشتراكات المدرسية والجامعية ويتم الاعتماد على هذين العاملين ويوزعون في مستوى طلب العروض الذي يقع.

الميترو في إقليم تونس كما قلت لكم العمل كبير والآن بصدد الصيانة والبرنامج الذي حددناه الآن كنا تنتقل بـ 28 قاطرة يعني 14 مترو أي الضعف و14 تقسمها على خمسة خطوط تجد ساعة ونصف المدة بين القطرين والآن وصلنا إلى 50 ولو تلاحظون الآن ستجدون المدة بين 20 دقيقة ونصف ساعة وسنبلغ بها بحول الله في موفى أفريل إلى 60 هذا من خلال الصيانة ومخطط الصيانة الذي قمنا به ونتوخاه وبحول الله في العودة المدرسية ستكون 74 ويمكن أن نتابعونا من خلال هذه الأرقام وستأكدون من صحتها.

بطبيعة الحال مع طلب العروض الذي سيصدر في غضون أسبوع أو عشرة أيام لاقتناء 30 عربة مترو جديدة كما قلنا ويستغرق ما بين 18 شهر إلى 24 شهر يعني نتحدث عن 2027 أي من الآن إلى حدود أواخر العام 2026 وبداية 2027 تكون عندنا في الصيانة التي سنقوم بها في "الميترو" الموجودة سيوفر على الأقل النقل وسيكون في مستوى يستجيب لانتظارات المواطنين.

في ما يخص الأبواب والغلق والتكييف بصدد صيانة كل هذا، لكن يجب أن نعرفوا أن نظام غلق الأبواب كلما تم إصلاحه يتم تكسيها من جديد وإزاحتها، "les astuces" واضحة ولن أتكلم عنها لو تلاحظون حال صعودكم في الرتل ستجدونها قد تمت إزالتها مع إزالة "circuit" فينعدم غلق الأبواب، لذلك في الشراء والصيانة الجديدة نبحث عن حلول جيدة.

بالنسبة إلى التاكسي وكل ما يخص الرخص بالنسبة إلى الواج في ولاية سوسة لا مشكلة لدينا من إعطاء حصة أكثر لكن الحاجة تحدد على مستوى الجهات كما تعرفون ونحن نستجيب لذلك في

أغلب الأحيان وتعرفون أن هناك "arbitrage" في إعطاء عدة رخص أو عدم إعطائها بتاتا ولو تعطي عدة رخص تصبح هناك إشكالية بأن الناس لا يعملون ويتم "arbitrage" على مستوى الجهة وليست لدينا أية مشكلة أن نعطي "quota" في كل ولاية حتى تستجيب لهذا. أعتقد أنني أتيت على جملة أسئلة وتساؤلات الأخ يوسف. شكرا.

تعقيب السيد النائب

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، هل يرغب الزميل المحترم في التعقيب في مدة لا تتجاوز خمس دقائق؟ تفضل.

السيد يوسف التومي

شكرا سيدي الرئيس،

مشكور السيد الوزير على الإجابات إن شاء الله ، حسب ما نرى في الاقتناءات الجديدة على الأقل تتحسن وضعية المسافرين وتحدث على مستوى كامل ولايات الجمهورية وكامل مناطق الجمهورية. لأن اليوم في الحقيقة الإشكالية كبيرة سيدي الوزير، اليوم لا تتصوروا حجم المعاناة والإشكاليات على مستوى النقل حتى النقل على مستوى سيارات الأجرة الفردي وحتى هنا في تونس لا تجد التاكسي إلا بصعوبة والأفضل أنه تم إلغاء "bolt" وهذا من الأشياء التي نتمناها لأنك حين تريد أن تستقل سيارات الأجرة يجيبونك بأنهم ضمن "bolt" وهذه فرصة أن تطرقنا إلى الموضوع، حيث تكلف السفارة معلوما مرتفعا على المواطن التونسي فيقول لك جئت من هذا المكان وكيلومتر معين وأنت لا تعرف ثم يوظف عليك ثم تبين أنها شركات في تبويض الأموال وأمور أخرى.

سيدي الوزير، أردت أن تجيبني على ميترو الساحل لأن هذا المشروع موجود من قبل وثمة مقترح يمكن تفعيله الآن السيد الوزير ولا يتطلب الشيء الكثير، البنية التحتية موجودة والسكة والميترو القادم من سوسة باب بحر يمكن أن يصل إلى القلعة الصغيرة والسكة موجودة ويصل إلى أكودة والقلعة الكبيرة ويمكن أن يصل إلى النفيضة أيضا، فالبنية التحتية جاهزة ولا تتطلب إمكانيات جديدة بل فقط التنسيق وعلى مستوى الاقتناءات أيضا هناك اقتناءات جديدة على مستوى الميترو ويمكن أن يتم إحداثه في القريب سيدي الوزير فهو لا يتطلب شيئا كثيرا.

على مستوى ولاية المنستير والمهدية وكما قلنا إلغاء القطار فهل يوجد السيد وزير على الأقل حولا وقتية الآن في التنسيق بين الميترو المتوجه إلى المنستير والمهدية انطلاقا من باب الجديد سوسة وينسق مع القطار القادم من تونس؟ لأن الركاب الذين يركبون من تونس إلى المنستير والمهدية على الأقل يجد الميترو في انتظاره في باب الجديد، وكذلك في الفترة الصباحية حين يذهب الناس للعمل فلا بأس سيدي الوزير أن يخرج ميترو بزمة هؤلاء الناس ويوصلهم إلى القطار الذي يخرج من سوسة، قطار الخامسة وعشر دقائق والآخر السابعة وعشرين دقيقة وأنا أحفظ الأوقات لأنني أستقله وأعرفه وأعاني نفس المعاناة التي يعانيها المواطن كل يوم.

السيد الوزير، هذه مقترحات المواطنين إذ قالوا لم لا على الأقل وأضعف الإيمان في ظل غياب القطارات و"الميتروات".

بالنسبة إلى رخص التاكسي الجماعي والفردي واللواج سيدي الوزير، لو يتم تقنينها ويكون فيها قانون والأغلبية يعملون بالرخص وإعطاء الرخص يكون على مستوى منشور أو إعلام وارد وهو اجتهاد

ولا يوجد فيها قانون من شأنه أن يلغي المحاباة وإن كانت هناك شبهات فساد فإنها ستضمحل ويكون قانون قائم الذات في موضوع إسناد رخص التاكسي الجماعي أو الفردي أو اللواج وشكرا.

طرح السؤال الشفاهي الأول

من قبل السيد صابر الجلاصي

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا السؤال الشفاهي الثالث للزميل المحترم السيد صابر الجلاصي، له الكلمة وله عشر دقائق على أقصى تقدير.

السيد صابر الجلاصي

شكرا سيدي الرئيس،

شكرا للسيد وزير النقل ومرحبا بك سيدي الوزير وبكل الوفد المرافق لك،

سيدي الوزير، كنت توجهت إلى وزارة النقل بسؤالي الشفاهي بتاريخ 13 نوفمبر 2024 ما هي نتائج التقارير الخاصة بالحوادث المتكررة لعربات المترو الخفيف؟

بالطبيعة سؤالي كان نتيجة لصيحات فزع أطلقها المواطن التونسي وأطلقناها نحن كنواب وأيضا الرأي العام الذي يريد أن يعرف من جهة سبب الحوادث ومن جهة أخرى مآل التحقيقات ونتائج التقارير الخاصة بالحوادث وهذا من حقنا كنواب ومن حق الشعب التونسي.

في الحقيقة في عديد المرات تركت سيارتي وتنقلت في المترو وهذه ليست أول مرة أفعل فيها ذلك حتى أعين واكتشف وأكون قريبا من الواقع، صحيح أن المواطن مطالب بأن يراجع سلوكياته حين يمتطي المترو والحافلة ومطالب أن يحترم المرفق العمومي ووسيلة النقل العمومية لأنها ملك المجموعة الوطنية فهي ليست ملكي ولا هي ملكك ولا هي ملكه ومن هنا ومن هذا المنبر أوجه الدعوة إلى كل المواطنين حتى يحافظوا على ممتلكات الدولة وعلى وسائل النقل العمومي لأنها من أموال المجموعة الوطنية.

الآن نتحدث قليلا عن الحوادث وسألبس قبعة الخبير في السلامة المرورية وسأقول بأن هناك حوادث خطيرة وبمعدل 30 حادث شهريا في قطاع المترو وحوادث قاتلة أكثر من سبعة حوادث قاتلة في عام 2024 في المترو ناتجة عن السقوط من الأبواب بعربات الميترو "siemens ;citadis" وقفل الأبواب من سنة 2024 إلى الآن أنه لا وجود لحلول لمعدات "siemens ;citadis" وهناك سيدي الوزير ما نعتبر عنه "isolement de fermeture" وهنا نتحدث عن عجز التحكم في الأبواب أما عن عطب في المكيف أو الاكتظاظ يؤدي إلى عدم التمكن من الأبواب وقتها نقوم بـ "isolement" حتى يفتح الميترو ونتخطى المرحلة ومن يفهم التقنية سيعرف عما أتحدث الآن.

كذلك حين ينخفض الضغط عن الميترو أقل ونتحدث عن "siemens" أقل من 8 bar يصبح السائقون هنا أو الشركة ترجع إلى "isolement de freinage ou de portes".

عطب آخر في المترو "citadis" وهو مشكلة العجلات وتسرب الزيت الذي يسبب اشتعالا أو تصاعد الدخان بسبب عدم الصيانة وقد يضطرون هنا إلى عزل فرامل العجلات وهنا سنتحدث عن خطأ آخر ونؤكد على مبدأ السلامة المرورية وهو "Isolement de freinage" لتفادي الاشتعال مما يؤدي إلى رجوع عربات المترو وآخر

حادثة صارت في مدة غير بعيدة تراجع المترو إلى الوراء أمام هلع الناس وصياحهم وكان يمكن أن يقع حادث لا قدر الله.

سيدي الوزير، لا نريد اليوم أن نصلح أخطاء بأخطاء وحين يسقط الراكب فالسائق هو المسؤول الذي حين يقف بالطبع أمام حاكم التحقيق يجد أن "statut" غير واضح لأنه يعامل أمام القضاء نفس المعاملة وكأنه يسوق سيارة في حين أن القانون العالي في الطرقات وفي السكك الحديدية يختلف عن القانون التونسي ومنذ أن وقع إدماج المترو والحافلات في تونس من 2004 تقريبا من 2006 "statut des conducteurs" غير واضح لذا دعوة إلى سيادتكم لمراجعة هذا الموضوع.

سنحدث اليوم أيضا عن بعض قطع الغيار حيث صدرت في الحقيقة معلومات تقول بأن هناك سرقة من مستودع أريانة في رأس السنة وكان سيحل مشكل عديد المترو "siemens" وبفعل فاعل ولا يعرف أي شخص أن قطع الغيار تلك موجودة في ذلك المستودع ولم نجدها اليوم، هذا ضرب لمسار رئيس الجمهورية في إنقاذ شركة نقل تونس وشبكة المترو ومن يعرف مستودع أريانة وأن هناك قطع غيار وهل يملك من سرق وسبيح شركة الميتر أم لا؟

هذا سؤال وأدعوك سيدي الوزير إلى فتح تحقيق ولدي ملفات كثيرة ولكن سأكتفي بالقليل حتى لا أثير ضجة كبيرة في الرأي العام.

اليوم تحقيق آخر تقريبا وقع في حادث احتراق "rames" ميتر في منوبة في أفريل 2024 وقد كتبت عنها وأحدثت ضجة على وسائل التواصل الاجتماعي وتم تعليق الشماعة على أن المترو لا توجد فيه مطفأة حرائق ولكن لو نرجع إلى الأسباب الحقيقية سنعرف سبب حرق الميتر واليوم إذا كنا سنعلق الإشكاليات والشماعة الكل على أن المترو ليس فيه مطفأة حرائق فيا خيبة المسعى.

اليوم حين نتحدث مع السواق ومع المواطنين ومع كل أعوان شركة نقل تونس وأنا أجلس مع كل الناس مع جماعة "Tunsair" ومع نقل تونس ومع القطاع البري، اليوم أفهم سبب حرق مترو في ظروف غامضة ولكن لو نمضي عاما وأكثر من عام دون أن نصل إلى الحقائق ولم نر نتيجة للتحقيقات،

اليوم هذا الحادث وغيره نتساءل اليوم كنواب شعب وكتونسيين ما الحكاية؟ لماذا عدة تحقيقات ولجان ولجنة وراء لجنة والظروف غامضة والميتروبات مازالت أبوابها مفتوحة وهذه الصورة سيدي الوزير بتاريخ 18 مارس 2025 "citadis et siemens" الأبواب مفتوحة، الأسئلة عديدة وعديدة ومتعددة والإشكاليات أكثر، صحيح انتقلنا من مرحلة التشخيص إلى مرحلة الإنجاز وهذا خير دليل زيارتكم سيدي الوزير وإبرام صفقات من أجل تحسين وتشبيح الأسطول لكن ثمة حقائق وجب أن نقف عليها وثمة تحقيقات لا نريد مآلها ادراج تفقدية شركة نقل تونس وإنما نريد تفقدية وزارة النقل أن تسلط الضوء عليها وأدعوك سيدي الوزير إلى مراجعة عديد التقارير، اليوم هكذا يمكن أن نبني ونحسن ونشيد.

سيدي الوزير، نتمنى إيلاء كل هذه المعطيات الأهمية اللازمة والغاية منها ليست ضرب أشخاص ولا ضرب مديريين ولا ضرب مديريين عامين ولا هي ضرب شركة ولا هي ضرب الوزارة وإنما لإصلاح ما يمكن إصلاحه وإصلاح الشركة وإصلاح العيب بممتلكات الدولة وبالمقدرات الوطنية لسنوات وأنا شخصيا عايشة وعانيت وتعاملت مع ستة وزراء نقل كانوا سابقين وأعرف اليوم أن التركة كبيرة،

تونس أنا وأنت وهم وإن لم نغار عليها لا يمكننا أن نبني ونشيد، الملفات كثيرة ولكن سأكتفي بهذا الحد فقط للفت الإنتباه أن هناك تقارير يجب البت فيها ويجب كشف الحقائق ليأخذ كل ذي حق حقه وشكرا للسيد الوزير.

جواب السيد وزير النقل

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا. الآن نحيل الكلمة إلى السيد وزير النقل لتقديم جوابه في مدة لا تتجاوز عشر دقائق، فليتفضل.

السيد وزير النقل

شكرا، بارك الله فيك السيد الرئيس،

نبدأ بمسألة السرقة في مستودع أريانة، حيث تم فتح تحقيق مباشر من طرف الوزارة، ما قمنا به هو توفير الإمكانيات لإصلاح 20 "rames" قبل قدوم "les pièces de rechanges" في المستودع قاموا بفتح "les compresseurs" القديمة وسيتم تغيير القطع الموجودة داخلها يعني السرقة وقعت في شبكة الأنابيب بفعل فاعل ولا يوجد عربات مترو لكي يقوم ببيعها والتحقيق جاري وسنحمل المسؤوليات، كن مطمئنا لكننا لم نبق نتفزع، قمنا بتسلم القطع مجانا من المزودين لكن لدينا 90 "رامة" بصدد الإصلاح، العمل متواصل ولن يتوقف.

فيما يخص كل ما هو مربوط بـ "TRANSTU" والتقارير الواردة فإن التفقدية الآن في مهمة متواصلة في "TRANSTU" وفي مهمة متواصلة في "Tunisair" وفي مهمة متواصلة في "CTN" وبطبيعة الحال كل الإخلالات سواء كانت إخلالات في التسيير الإداري فيها تبعات إدارية وإن ارتقت الإخلالات إلى مستوى آخر تحال على القضاء، ليس لدينا أي مشكلة مع أي طرف ولكن كل شخص يتحمل مسؤوليته في هذا.

بالنسبة إلى الحوادث التي نسمع بها ونتألم خصوصا لما يمس الشباب وأنت تفضلت وقلت ما يحدث ولكن حتى كبار السن إذ لا تخيل ما نشعر به عندما يتعرض مسن إلى حادث لأن الشاب هو متسبب مباشر عندما يفتح الباب على اليسار، هذه الحوادث الكبيرة التي تحدث.

فيما يخص الأبواب أو حرق المترو الأخير، القضية جارية إلى الآن، تقنيا الأمر لا يتعلق بتسرب زيت بل "boite de commande de freinage" فيها "un système de refroidissement"، إذن "les turbines" وعربات المترو منذ سنة 1985 وعندما ترتفع حرارة "les turbines" ترتفع حرارة "circuits électriques" يقع حريق في أحد العربات بسبب الزيت المسرب، نحن نبحت عن حلول لكي لا يتكرر ذلك.

في خصوص فتح الأبواب، في كل مرة نجد حلولاً وأبناؤنا أذكاء جدا وفي كل مرة يجدون حلولاً في المقابل، يعني تقنيا عندما تصل "la pression" إلى الباب وهي "pression indépendante" هناك "aiguillage" بين "freinage" ليست نفسها يقوم بفصل الموزع، يفتح باب العربة ويقوم بفصله فيتم فتح الباب.

أستطيع أن أتفهم الأمر عندما يكون المترو مكتظا ولكن عربة المترو فارغة يوجد فيها أربعة أشخاص وأبواب العربة مفتوحة ويجلسون على أطرافها.

"C'est un comportement" ونحن نسعى إلى تغييره، سنقوم به في "TRANSTU"، بدأنا به في "RFR" لو لاحظتم وسنبدأ بـ "TRANSTU" لأن هناك عمل على مستوى المدارس وعلى مستوى التعليم وهناك عمل حتى على مستوى الشركة نفسها لكي نقلص من هذا التدفق لأنه أصبح ظاهرة كأنها عادية وهو ما لا نقبله.

نحن نقوم بمجهودات كبيرة في قطاع النقل بصفة عامة وواعون بالتراكمات التي حصلت وهي كبيرة لكن رويدا رويدا بدأنا خطوة بخطوة في الإصلاح الآفاق موجودة، لكن تتطلب بعض الوقت ونحن نطلب قليلا من الصبر، لا سنوات، بل أشهر فقط، قمنا بتغيير "chaînes les" وبحول الله في أفق شهر سبتمبر المقبل يكون النقل في مستوى أحسن ونشكركم.

تعقيب السيد النائب

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، هل يرغب الزميل المحترم السيد صابر الجلاصي في التعقيب وذلك في مدة لا تتجاوز خمس دقائق فليتفضل.

السيد صابر الجلاصي

شكرا السيد الوزير،

في الحقيقة تعقيبي لن يكون مطولا فقط أود دعوتك إلى متابعة جميع الملفات، غايتنا دائما النقد، النقد من أجل البناء والتشديد، لبناء تونس من جديد ونبني شركتنا.

مثلكما ذكرت هناك ملفات كثيرة سأمدك بها شخصيا ولكن سأكتفي بهذا الحد.

طرح السؤال الشفاهي

من قبل السيد محمد علي فنيرة

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا السؤال الشفاهي الرابع للزميل المحترم السيد محمد علي فنيرة، له عشر دقائق.

السيد محمد علي فنيرة

شكرا السيد الرئيس،

مرحبا السيد الوزير، مرحبا بكم وبكامل الطاقم المرافق لكم،

السيدات والسادة النواب المحترمون،

أوجه إليكم اليوم نداء استغاثة لأهاليينا في كامل معتمدية قرقمبالية حول الوضع الذي أصبح عليه النقل نتيجة هذه السنوات العجاف التي مرت بها البلاد ونتيجة لدستور الخراب دستور 2014 وخاصة في فصله الثاني عشر الذي ينص على التمييز الإيجابي دون مؤشرات ودون دراسات، فأصبح تمييزا سلبيا وليس تمييزا إيجابيا، حيث أدى إلى توقف الاستثمارات في ولاية نابل لمدة تفوق ست سنوات من 2018 إلى 2023.

السيد الوزير، لدينا ثقة في شخصك وخاصة بعد عودة الاستثمارات إلى الشركة الجهوية للنقل وبعد الزيارة الأخيرة التي أدتها لولاية نابل وكنا قد تحدثنا فيها في عديد المواضيع واليوم نعمل على ديمومة هذه الاستثمارات لاسترجاع كامل الخطوط المفقودة وإصلاح منظومة النقل بصفة عامة التي عمدوا إلى تدميرها سابقا.

سيدي الوزير، الفرع المحلي بقرمبالية يشكو من نقص كبير في عدد الحافلات وهنا نطالب بتدعيم هذا الفرع بحافلات مزدوجة للنقل المدرسي وحافلات عادية للنقل بين العمدات وحافلات من نوع B8 للخطوط الرابطة قرقمبالية بتونس.

عديد الخطوط الآن متوقفة أو منقوصة مثل خط جبل تريف وخط بني عياش ولواد وسماش وهناك خطوط لم نستطع إحداثها مثل خط الخوين الذي حاولت الشركة تشغيله، لكن للأسف بسبب نقص الحافلات لم ننجح في تشغيله وكذلك خط هنشير جبير.

في نقطة ثانية سيدي الوزير، خط قرقمبالية تونس "confort" اليوم هذا الخط على الطريق السريعة وتعمل عليه حافلة واحدة فقط، نطالب بتدعيمنا بحافلة ثانية وسمعنا أنه قريبا الأسبوع القادم هناك حافلات قادمة، فإن وجدت إمكانية نرجو منكم تدعيم هذا الخط.

هو خط تجريبي انطلق منذ ثلاث سنوات ولا يشمل نقلا مجانيا باعتباراه خطا تجريبيا وهو الحل الوحيد الذي يربط قرقمبالية بتونس في 45 دقيقة واليوم يقوم بسفرتين يوميا ونرغب في حافلة ثانية ليصل إلى أربع سفرات وتدعمه أكثر ليوصل العمل مساء وهذا ليس كثيرا في حق أهالي قرقمبالية أن تدخل "confort" جديدة في المعتمدية إن شاء الله.

النقطة الثالثة الشركة الجهوية للنقل كانت تؤمن 28 سفرة يوميا من نابل إلى تونس عبر الطريق الوطنية رقم 1، كان هناك 14 سفرة تنطلق من الحمامات وللأسف اليوم لم تبقى سوى سفرة واحدة و14 سفرة أخرى من نابل تم ارجاع 6 منها فقط، أي أنه من 28 سفرة تم ارجاع 7 سفرات فقط واليوم نعمل على تعاونكم لاسترجاع بقية الخطوط.

النقطة الرابعة الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية كانت تؤمن 11 سفرة بين نابل وتونس، اليوم تؤمن فقط سفرتين وحيدتين وكل سفرة تستغرق ساعتين. هل من المعقول اليوم أن يستقل شخص القطار ويقضي ساعتين في الطريق بينما يستطيع أن ينجزها في سيارة لوج أو سيارته الخاصة في 45 دقيقة فقط؟

لماذا سيدي الوزير؟ القطار اليوم يسير بـ 30 كلم/س بعد عشر سنوات عجاف، هناك نقص في المجزورات وهناك توقف استثمار وغابت قطع الغيار وهناك شراعات تشوبهم شبهات فساد في "العشرية السوداء" وكل هذا يجب أن يفتح فيه تحقيق.

الأعطاب متكررة، التقاطعات غير مؤمنة، الحواجز لا تشتغل السيد الوزير، في فندق الجديد منذ ستة أشهر لم يتم اصلاح الحواجز حتى الحافلات لا تستطيع العبور لأن الحواجز دائما مغلقة، "les aiguilles" التي تغير مسار القطار لا تشتغل اليوم والحالة هذه حالة "SNCF" بعد العشر سنوات.

وهنا نطالب بإعادة تأهيل السكة بين تونس ونابل ونطالب بإصلاح كل الحواجز خاصة في فندق الجديد وسماش ونأمل في عودة 11 سفرة إن شاء الله.

النقطة الخامسة سيدي الوزير، هناك قرار وزاري صادر بتاريخ 11 ديسمبر 2004 متعلق بتحديد دوائر النقل الحضري التي تتجاوز حدود الولاية، هذا القرار السيد الوزير ندعوكم إلى تنقيحه.

قرار سنة 2004 السيد الوزير مرت عشرين سنة وأهاليينا في فندق الجديدي وسلتانة معذبون، منذ عشرين سنة السيد الوزير

لم يشعر أي مسؤول بحالة الأهالي الذين يقطعون 2 كلم في الشمس أو تحت الأمطار أو في الليل.

السيد الوزير، طيلة عشرون سنة والأهالي يتعرضون للسرقة في الطريق، آخرهم سنة 2024 امرأة تسير رفقة ابنتها قام بخطف ابنتها بوضع سكين على رقبتها لتهديدها وأخذها للجبل، جاء الأمن وبقي يبحث ساعتين عن الفتاة التي كانت في حالة نفسية حرجية وتبلغ 17 سنة وكانت من أفضل اللاعبات واليوم دمرنا فتاة من أجل 2 كلم نقل مغلق بين ولاية بن عروس وولاية نابل.

سيدي الوزير، عشرين سنة للأسف وذنبهم يتحملة المسؤولين الذين لم يقوموا بعملهم.

السيد الوزير، هناك مسؤولين لم يكونوا على قدر الأمانة التي كلفوا بها وهذا اليوم نريد تغييره.

عشرون سنة وجهة أخرى تعاني من نفس المشكل وهي جهة جبل تريف في تنقلها مع معتمدية مرقاق السيد الوزير، النساء الفلاحيات ينتقلون في شاحنات، يتعرضن لكل أنواع الحوادث لأن اليوم النقل الجماعي لا يدخل لمعتمدية مرقاق، هناك مشكل بين ولاية نابل وولاية بن عروس، عشرين سنة من الحوادث وانقلاب الشاحنات وكالعادة يتحمل الذنب كل مسؤول لم يحمي بواجبه ولم يمكن المواطن من الخدمات ولم يكن في مستوى الأمانة.

وهنا ندعو السيد الوزير إلى تغيير هذا القرار الجائر الذي لا يخدم الشعب التونسي وندعو إلى صياغة جديدة تهدف إلى إضافة دائرة النقل الحضري تضم كل من معتمدية بو عرقوب وقرمبالية من جهة نابل ومرناق وحمام الشط وحمام الأنف من جهة بن عروس.

الهيكل موافقة السيد الوزير والسيدة والية نابل متعاونة وحريصة على إيجاد الحل والسيد والي بن عروس نفس الشيء حريص على إيجاد الحل، يبقى القرار لك السيد الوزير وننتظر منك حلا.

النقطة السادسة تخص مركز الفحص الفني بقرمبالية، نريد إحداث مكتب لاستخراج البطاقات الرمادية ونريد إحداث مكتب لاستخراج رخص السياقة ونريد إحداث قاعة امتحان نظري وهذا ليس بكثير على قرمبالية..

في نفس الوقت الأعوان يطالبون بتحسين القانون الأساسي ويطالبون بتفعيل منحة التغطية وهو مطلب كلفوني بإيصاله وأنا اليوم أبلغه لك السيد الوزير.

النقطة السابعة والأخيرة تقريبا هي حلم من أحلام ولاية نابل، هذا الحلم السيد الوزير هو مترو نابل، سمعنا أن دراسته انطلقت لكن توقفت. نريد عودة الدراسة السيد الوزير وإن شاء الله يكون في مخطط 2030/2026 مقترح من المجالس المحلية، من كل المجالس المحلية في ولاية نابل.

السيد الوزير، الدول المتقدمة اليوم تتباهى بالنقل الحديدي ونريد أن نكون من بين هذه الدول المتقدمة ونريد أن يكون النقل الحديدي في تونس متقدم وهكذا نقدم خدمات كبيرة للمواطن.

في مواضيع مختلفة بما أنه بقي لدينا دقيقة تقريبا، نريد دراسة جسر فوق السكة الحديدية المؤدية إلى معهد ابن سينا

قرمبالية، السيد الوزير 700 تلميذ يقطعون السكة للذهاب إلى المعهد يوميا لأنه لا يوجد حواجز ولا حماية بين المنازل.

نريد أن يقوم فريق بدراسة لأن هناك مكان في الحائط يمر عبره 700 تلميذ، نريد دراسة لهذا الموضوع.

أختم بمسألة محطات النقل، اليوم الحافلة تسير لكن هناك نقص كبير في عدد المحطات، لا وجود لمكان نختبأ تحته في فصل الصيف أو في فصل الشتاء خاصة خط جبل تريف، لا يوجد فيه محطة والنوال كذلك لا يوجد فيها محطة.

نرغب في توفير بعض المحطات لحماية المواطنين من الأمطار وشكرا السيد الوزير.

جواب السيد وزير النقل

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، نحيل الكلمة إلى السيد رشيد عامري وزير النقل لتقديم جوابه في مدة لا تتجاوز عشر دقائق، فليتفضل.

السيد وزير النقل

شكرا، في الحقيقة سأبدأ بدوائر النقل الحضري وجدنا المشكل مطروح بين أربع ولايات وهي سوسة، نابل، بن عروس، وزغوان. قمنا بما قمنا به فيما يخص التفاهات على مستوى الولاية والجهة بصفة عامة ليس فقط الوالي لأن جميع المتدخلين يرغبون في مكان وهذا نعرفه يأخذ أكثر بولاية أخرى وفيها تراكمات.

أغلب الإشكاليات تم حلها وبقي الثنائي وسيتم حلها لأننا ننتظر مقترحات الولاية لتجسيدها وإذا اتفقنا لا يوجد مشكل وسنمر إلى التطبيق.

نقول دائما أنها دوائر بالتنسيق مع أصحاب المهنة وفي الحقيقة يكون مع أصحاب المهنة ومع جميع المتدخلين ولهذا يتطلب الأمر وقتا لأن التفاهات يتطلب تحكما كثيرا وصبرا وبيداغوجيا وصلنا في أغلب الأحيان وسنصل له في القريب العاجل.

بالنسبة إلى الحافلات المزدوجة، في الحقيقة تتجاوز العشرون حصة نقل ولاية نابل وسيتم تدعيم جميع الفروع في الحقيقة بالحافلات المزدوجة وأساسا قرمبالية التي لها حصتها وهي معروفة وستعزز الخط 140 و145 بين الحمامات وقرمبالية وما جاورها.

الحافلة المكيفة في قرمبالية، إذ أكدت الإحصائيات بضرورة جلب حافلة لأن الإحصائية الأخيرة بينت أن في طريق العودة الحافلة تحمل سبعة مسافرين فقط، هناك "question de rentabilité" موجود على الشركة لا يمكن أن تسجل خسائر، يجب أن نوفق بين العرض الموجود وبين "taux de remplissage".

فيما يخص السكة، أجبت منذ حين ونحن نقوم بعمل كبير جدا في ظرف شهرين ستعود السكة إلى العمل في أكثر مستوى ممكن لكي نسرع في مدة السفر وتكون في أقل وقت ممكن مع صيانة 30 قاطرة التي ستساهم في حل عدة مشاكل وستكون مكيفة وسيكون فيهم على الأقل مستوى أحسن.

بالنسبة إلى المحطات، شركة نابل من الشركات القليلة التي تعمل في "les garittes"، إذا كان هناك نقص يجب أن يكون مبرر لكي يتوجهوا هناك.

فيما يخص "les passages à niveau" في الخط 5 هناك أكثر من 700 "passages à niveau" أغلبهم غير منظمين يعني يقوم بفتحه عشوائيا وإدارته تكون صعبة جدا، حتى المنظمين لاحظتم نقوم بإرجاعهم رويدا رويدا نظرا إلى مسألة "les pièces de rechanges".

سنقدم الإحصائيات لكي تفهموا الفكرة أكثر، "les barrières et le système avec les capteurs" 980 مليون، قرابة المليار يمكن أن يتم تركيبهم صباحا ويتعطلون في المساء حتى في "RFR" تعطل عندما تم تركيبه في الصباح.

تلاحظون مرور المواطنين عند نزول الحواجز، كل هذا يتطلب عملا مع المواطنين وندعوهم على الأقل أن يحترموا قليلا لأن إرجاع كل هذا يتطلب إمكانيات لكي يكون المواطن في مأمن.

فيما يخص مركز الفحص الفني، في الحقيقة برنامج نقطة لاستخراج البطاقات الرمادية بحول الله سينجز على الأقل نرجح المواطن من التنقل إلى نابل في انتظار تهيئة مكان للامتحان النظري وهذا مشروع نهيا له والمكان موجود يتطلب وقتا لتهيئته فقط.

بالنسبة إلى دعم خط قرمبالية تونس، إذا يتطلب إضافة حافلة جديدة حافلة مكيفة سيكون هذا و" Taux de remplissage" الذي نتحدث عنه.

بطبيعة الحال النقل المدرسي ونقل الطلبة هو من الأولويات، تعرفون الدولة هناك "engagement" الحكومة ومتابعة دقيقة من رئاسة الدولة، فيما يخص النقل الدولة تدعم الشركات وقلناه الدعم دعم كبير جدا والدعم يصل إلى 30% في الاقتناءات، كان في حدود 18% و20%، اليوم بلغ 30% لو تلاحظون الاقتناءات بدأت تعود، لأننا بحاجة إلى عودة مستوى الاقتناءات لكي نحسن من مستوى الحافلات وهي صحيح مهيئة، مع المجهود الذي تقوم به الشركات في الصيانة والاقتناءات في "les pièces de rechange" هذا فيه مجهود كبير جدا.

هناك تحسن ملحوظ لكن في الأفق مع الاقتناءات الجديدة بحول الله سيكون التحسن أكثر من هذا وإذا كان لديك ملفات نطلع عليها بكل التزام ونجد لها الحلول وشكرا.

تعقيب السيد النائب

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، هل يرغب الزميل المحترم السيد محمد علي فنييرة في التعقيب لمدة خمس دقائق. بفضل.

السيد محمد علي فنييرة

شكرا السيد الرئيس،

شكرا السيد الوزير،

أتوجه إليكم بخالص الشكر والتقدير على الجهود المبذولة. اليوم نلاحظ إصلاح عدة أشياء، هناك إضفاء لديناميكية جديدة اليوم في سير العمل في وزارة النقل، نلاحظ تغييرات إيجابية حتى من خلال التعيينات التي تقومون بها وهذا يعكس التزامكم لتقريب الخدمات من المواطن.

نحن ندرك أن العبء ثقيل خاصة بعد السنوات العشرة التي مرت بها تونس ونعرف أن ولاية نابل أيضا تعاني لكن نحن على قناعة أن الاستراتيجية اليوم تمكننا من تجاوز هذه المحنة.

نشكركم على التغييرات التي نراها وهي تغييرات إيجابية ملموسة،

الطاقم الوزاري المصاحب لك اليوم طاقم نكن له كل الثقة، نؤكد أن ديمومة الاستثمارات في ولاية نابل هي التي ستمكن من تقريب الخدمات من المواطن.

وبعض النقاط المتفرقة اليوم راسلوني بها بعض مواطني الجهة، أ طرحها ويمكن تقديمها في أسئلة كتابية لكي نسهل العمل.

مواطنين يطالبون بمحطة قارة للنقل البري في قرمبالية لأن قرمبالية لا يوجد بها محطة قارة كبيرة، لذا فهم يرغبون في محطة قارة كبيرة.

مراجعة دوائر النقل الحضري داخل الولاية السيد الوزير، اليوم مثلا لا قدر الله عندما يمرض شخص في قرمبالية لا يمكن أخذه إلى نابل لأنك ممنوع من دخول هذه الدائرة وسائق التاكسي لا يمكنه أخذه من قرمبالية أو إلى بني خالد وسليمان.

على الأقل نضيف في الدوائر مستشفيات، عندما تقول له أنه يحق له الذهاب إلى الشركة التونسية للكهرباء والغاز ولا يمكنه الدخول إلى المستشفيات فهذا غير معقول.

على دوائر النقل الحضري إعادة نظر كبيرة خاصة داخل الولايات مثل خارج الولايات.

النقطة الثانية التاكسي الفردي السيد الوزير، سنة 2024 تقرر إسناد 200 رخصة إلى منطقة نابل والحمامات فقط واليوم أغفل النظر عن المنطقة عدد 2 والمنطقة عدد 3 والمنطقة عدد 4 والمنطقة عدد 5 والمنطقة عدد 6، أسندنا 200 رخصة لمنطقة وحيدة وهي المنطقة عدد 1 في ولاية نابل ولم نسند المنطقة 2 و3 و4 و5 و6. هذا الطلب وردني من بعض متساكني قرمبالية ويجب النظر فيه.

النقطة الرابعة السيد الوزير، هو تطهير ديون الشركة الجهوية للنقل بنابل، هذه الشركة السيد الوزير تعاني ديونا كبيرة "لعجيل"، ديون جبائية وديون للصناديق الاجتماعية، تقريبا كلفة هذه الديون 60 مليون دينار، الشركة لو واصلت على هذا النحو ستتعثر كثيرا ونحن اليوم نقترح تقديم ملف إلى الوزارة الأولى في تطهير هذه الديون مع العلم أن لديها مستحقات والمستحقات موجودة عند وزارة الدفاع، وزارة الداخلية، وزارة العدل، وزارة المالية. نطالب كذلك هذه الوزارات بخلاص هذه الشركة اليوم لتستطيع القيام بخدماتها على أتم وجه.

النقل الجماعي السيد الوزير، سمعنا بقانون يتعلق بتغيير 9 أماكن إلى 18 مكان لأن هناك من يستعمل سيارات كبيرة وتحمل 18 راكبا لكن اليوم النقل مرخص في تسعة أماكن. إذا كان هذا القانون يسمح بحمل 18 راكبا فلما يضطر إلى نقلهم في الخفاء؟

نقطة أخرى، إلغاء النقل الريفي السيد الوزير، تم إلغاء النقل الريفي، لكن للأسف هذا القانون طبقته فقط ولاية سوسة وهناك سبع ولايات أخرى انطلقت في التطبيق و16 ولاية لم تطبق هذا القرار. أنا أقترح حث الجميع على تطبيق هذا القرار.

أختم بـ "SOTRAFER" و"SNCF"، السيد الوزير "SOTRAFER" مفخرة للدولة التونسية، مشاريعها في الكامرون ومشاريعها في السعودية، لكن للأسف اليوم نسمع أن جميع معداتها معطلة وتتطلب العديد من الاستثمارات، إن شاء الله تكون من أولويات الوزارة وأيضا نعرف أن الوضعية الحالية لـ"SNCF" هي وضعية كارثية والعشر سنوات هذه هي نتائجها. إن شاء الله نرى برامج استثمارية كبيرة.

طرح السؤال الشفاهي الثاني من قبل السيد صابر الجلاصي

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، السؤال الشفاهي الخامس للزميل المحترم السيد صابر الجلاصي وله عشر دقائق على أقصى تقدير.

السيد صابر الجلاصي

شكرا السيد الرئيس،

نرحب مرة أخرى بالسيد وزير النقل وبكل الطاقم المرافق له.

نعود في سؤال آخر إلى السيد الوزير وهما في الحقيقة سؤالين وقع إدماجهما حول استراتيجية الوزارة في إطار معالجة أزمة شركة نقل تونس والخطوط التونسية.

وهنا السيد الوزير، أود أن أقول أن قطاع النقل يعتبر قطاعا هاما وحيويا لكل اقتصاديات العالم فهو يمثل الرافعة الاقتصادية والاجتماعية لكل مجتمعات العالم، فيه تقاس تقدم الشعوب وبه تقاس تخلفها.

في كلمتين السيد الوزير، تشخيص واقع النقل في تونس أثبت أنه قطاع يعاني ويئن وهذا التدهور تسرب إلى التونسي وانعكس عليه سلبيا، أصبح التونسي يتعامل مع عقلية "الترسكية" كأمر عادي بما أن الحافلة تأتي متأخرة وبما أنها تأتي مكتظة واليوم لم تعد تستجيب حتى للحد الأدنى لانتظاراته، التونسي اليوم حين يتأخر عنه المترو وهو ذاهب إلى عمله متأخرا يقوم يخلع الأبواب وأحيانا يرمي حجارة على المترو ونحن هنا لا نبرر العنف ولا السلوكيات الإجرامية وإنما ندينها بكل قوة.

ومن هذا المنبر كنت دعوت في السؤال السابق أننا اليوم نستنكر هذه التصرفات، لكن هذا التونسي نفسه هو الذي ينتظر الطائرة فتتأخر وهو نفسه من يفرغ غضبه على صفحات التواصل الاجتماعي هذا إن لم يغير شركة الطيران والتعامل مع شركة طيران أخرى.

اليوم هذا المواطن التونسي الذي يكفل له الدستور الحق والحرية في التنقل داخل بلاده وأنت السيد الوزير وإن لم تكن معنيا بصفة مباشرة هناك أيضا مسؤولون معك غير معنيين بصفة مباشرة، لأنكم حين جئتم وجدتم قطاعا غارقا ومن المفروض أن يرفع وينور الجانب الاقتصادي وأن يوصل المواطن إلى عمله أصبح اليوم عائقا، فمن المفروض أن يكون هذا القطاع نقطة في الاقتصاد انقلب وأصبح يمثل نكسة تعيق عجلة التنمية والجانب الاجتماعي والاقتصادي، لكن حتى لا نبقي فقط في إطار التشخيص دعونا نبدأ في الإصلاح معا.

السيد الوزير، استحسننا وثننا مبادرة سيادة رئيس الجمهورية حين حرص على صفة الحافلات، كذلك زيارتك إلى الصين بمفردك كنت تواصلت معك عند عودتك وكانت الزيارة ناجحة بآتم معنى الكلمة، لم نر فيها العديد من المسؤولين، بل مسؤولا فقط يمثل الراية الوطنية وهذا ما نعمل لأجله جميعا.

هذه الزيارة جلبت استثمارات وقلنا في عديد المرات أن قطاع النقل يحتاج إلى استثمارات كبرى سواء بري أو بحري أو جوي وأنا شخصيا دعوت الحكومة في عديد المنابر وقلت أن المال قوام

الأعمال لتحسين شركة نقل تونس، نحتاج إلى تمويل ولتحسين الخطوط التونسية نحتاج إلى طائرات ونحن نعلم جيدا وضعية الخطوط التونسية ولا أرغب في الحديث كثيرا في هذا الموضوع، لجلب حافلات والمترو الخفيف نحتاج إلى موارد مالية لكي يتمكن المواطن من الذهاب إلى عمله في وقته ولكي يتمكن الطالب والتلميذ من الالتحاق بمقاعد الدراسة في وقته، دون ذلك لا يمكن الحديث عن نقل كقطاع دائم ومستديم.

ليت كل المسؤولين يسافرون ويطلعون على تجارب الشعوب الرائدة في كل المجالات وأن يجلبوا التعاون والاستثمار لتغيير واقع تونس ومعاناة الشعب التونسي اليومية وخاصة في وسائل النقل.

السيد الوزير، بإمكانكم اليوم كتابة مذكرات حول ذلك، صحيح أن هناك 300 حافلة قادمة إلى تونس وستضاف إليها 118 حافلة أخرى وستحدث اليوم عن 418 حافلة باعتبار الصفتين الأولى والثانية وهذا من شأنه أن يحسن النقل وخدمات الحافلات بجزء كبير خاصة مع الأسطول الموجود حاليا والمتناوض.

وصحيح سيدي الوزير، أن هناك تعزيزا وتشبيها للأسطول بالعديد من الحافلات وهناك اتفاقية أيضا لجلب 30 عربة مترو بسعة 45 مقعدا عوض 30 مقعدا وهذا جزء مهم من الحل، بل هو حل كبير.

يمكن أيضا تسليط الضوء على الشركة وعمالها وعلى الإشكاليات التي تعاني منها في جوانب أخرى في الحقيقة، سؤالي كان قبل إمضاء الاتفاقية المتعلقة بشركة نقل تونس وقد قدم بتاريخ 13 نوفمبر 2024 وكان حول استراتيجية شركة نقل تونس وكان يضم خاصة شركة "Tunisair" في جزء كبير منها بالأسطول.

أعلم أنك أجبت الآن وأعلم الإجابة وأتابع أخبار الوزارة، بل أدخل موقع الوزارة ثلاث أو أربع مرات في اليوم، لكي أود أن أقول أن مشكلتنا اليوم أيضا هي الحوكمة، سيادتكم في الجزء الأول من جوابك تحدثت عن القيام بثلاث مراحل قبل الحوكمة وهي تتمثل في التشخيص والـ "maitrise" التحكم والـ "gestion" التصرف وقلت أنكم اليوم في مرحلة الـ "gestion" وبالتالي أتصور أن مرحلة الحوكمة قريبة.

إذا اليوم السيد الوزير، بعد الفهم وبعد التشخيص وبعد الـ "gestion" في انتظار الحوكمة، اليوم السيد الوزير مازلنا نشاهد في بعض المخازن غطرسه لبعض النقابات ونحن لدينا أدلة على ذلك اليوم كنا نعتقد أنه لم تعد هناك نقابات ولكن ما راعنا إلا أننا لا زلنا نشاهد مراسلات وملفات ترفع من العمال وهنا أتحدث عن مستودع صيانة الحافلات بالسيجومي.

وصلتنا مراسلة إلى السيد رئيس لجنة التخطيط الاستراتيجي والتنمية المستدامة والنقل والبنية التحتية والهيئة العمرانية، سيدي الكريم نعلمكم أن العديد من الإطارات والأعوان العاملين بإدارة صيانة الحافلات بالسيجومي يتعرضون إلى الهرسلة وسوء المعاملة من طرف السيد المكلف بتسيير هاته الإدارة والكاتب العام للنقابة على حد السواء وفي الأثناء لن أواصل في القراءة كثيرا إلى أن نصل في الأخير إلى مما يتسبب في تعطيل حرية العمل والدخول في مشاحنات وخلافات كبيرة وقد بلغ الأمر حد التهديد بالعنف والمس من أرواح البعض.

جواب السيد وزير النقل

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الآن نحيل الكلمة إلى السيد وزير النقل لتقديم جوابه في مدة لا تتجاوز عشر دقائق فليتفضل.

السيد وزير النقل

شكرا. في الحقيقة سأبدأ من آخر نقطة وردت في تساؤلكم والمتعلقة بإعادة الهيكلة في شركة "Tunisair"، المشروع جاهز وسيعرض يوم 26 مارس على مجلس إدارة شركة الخطوط التونسية ثم سنقوم بتقديمه في أواخر شهر مارس أو بداية شهر أفريل ولن يتجاوز هذا الموعد وقد أعدنا النقاشات ثم سيقع عرضه على المجلس ثم يتم المرور إلى المرحلة التنفيذية.

ما قلناه نعمل على تنفيذه وإن لاحظتم فإننا نلتزم بالتوقيت الذي حددناه بشكل عادي "avec une tolérance c'est normale" مع المستجدات.

فيما يخص شركة الخطوط التونسية، إلى جانب الشركات السبع الأخرى بما في ذلك "landing - catering" وأيضا "technique" وما يتبعه قمنا بتشخيص الوضعية وبدأنا فعليا في الإصلاح. كما ذكرتم سيادتكم أن المجلس الوزاري المضيق بتاريخ 31 جانفي والذي تم فيه اتخاذ جملة من الإجراءات، نحن بصدد تنفيذ هذه الإجراءات وأهمها توفير السيولة، توفير السيولة ضروري من أجل توفير قطع الغيار لإصلاح الطائرات الأربع التي نتحدث عنها، هذه الطائرات ضمن عشر طائرات بلغ عمرها 13 سنة وهو العمر الذي تخضع فيه الطائرات لصيانة كبرى وللأسف يمكن أن تصل إلى 25 مليون دينار حسب مقدرات الشركة.

وبالنسبة إلى مسألة توفير السيولة المجلس المضيق يمكننا من اتخاذ قرارات تهدف إلى إعادة التوازنات المالية للشركة ونحن نأمل أن تستكمل هذه التوازنات خلال 26 مارس.

كما ذكرنا سابقا أن التحول الرقمي و"digitalisation" أي القضاء على كافة أشكال "défaillance" دون التوسع في التفاصيل لأن هناك "plusieurs gaspillage" قمنا بتحديدنا ونعمل على معالجتها مع تركيز نمط جديد للحكومة مع إعادة الهيكلة نحن نتمشى نحو الحكومة بكل ما تعنيه الكلمة من معاني.

بدأنا في تحسين مستوى الخدمات المسداة ويمكنكم الحكم إذا كانت هذه الخدمات قد تحسنت أو لا، بإمكانكم قول ذلك فنحن نعمل على أرض الواقع.

بالنسبة إلى مراجعة شبكة الرحلات، لقد ذكرنا أنه يؤلنا كثيرا حين نترك خطوطنا وشركة الخطوط التونسية لديها "une autorité" حتى في الخارج المواطن التونسي يركب في ما هو متوفر ونحن نجيبه بأننا نعمل على تحسين الخدمات وسنواصل في هذا المسار وفي أفق معقول سنصل إلى تحقيق جودة الخدمات بجميع متطلباتها.

فيما يخص ترشيد الموارد البشرية فستضمنه الهيكلة، لا نخفي عنكم أن شركة "Tunisair" في فترة كوفيد وما بعدها شهدنا موجة هجرة الكفاءات، كما وقع بالنسبة إلى هجرة "les compétences" وسنعمل على استرجاع أكثر ما يمكن "sur le côté technique" خاصة في الجانب التقني، بما أن كل هذه الجوانب هي جوانب تقنية.

فيما يخص "TRANSTU" فقد أجبت سابقا حول المواضيع المتعلقة بها حول كل ما هو موجود بالمستودعات وهي 5 بالنسبة إلى

سيدي الوزير، سأقدم إليكم هذا الملف لكن بعد مداخلة هذه سأحرص على متابعة هذا الملف وأمل أن لا يتعرض هؤلاء العمال إلى الهرسلة وإلى التنكيل بهم لأنه حينها تحول إلى قضية رأي عام بالنسبة لي.

هذا في جزء، اليوم أردت لفت انتباهكم إذا أردنا أن نقدم في مسار الشركة ووزارة النقل علينا أن نتمشى في البناء والبناء يجب أن يتم بأيادي قوية.

سيدي وزير النقل الموقر، إصلاح قطاع النقل يتطلب إرادة سياسية قوية وهذا ما التمسناه في جزء من لقاءاتك مع سفراء بلدان قطعت أشواطاً في مجال التحول الرقمي في قطاع النقل البري والبحري والجوي، لاحظنا سعيك أيضا إلى رقمنة قطاع النقل وهذا جيد ونحن نعلم أن المال قوام الأعمال، لكن الإدارة والمراجعات والوقوف على مثل هذه التجاوزات ستعطي أكلها للتقدم بقطاع النقل.

مرة أخرى أقول لك كل ما تفضلت به وقلته كان في إطار النقد البناء، لا أقدم ملفات عبثا أو لضرب بعض المسؤولين أو الشركة ولكن سيدي الوزير، الرجاء إيلاء كل كلمة ذكرتها الأهمية القصوى، نحن نعول على سيادتكم وعلى كل الشرفاء بوزارة النقل من أجل البناء والتشييد وهو شعار المرحلة.

كما قلت رايتنا الأسى هي راية الوطن التي ترفع في كل مكان نذهب إليه.

سيدي الوزير، في 31 جانفي 2025 التئم مجلس وزاري حول وضعية الخطوط التونسية من أجل وجود حلول قريبة ومتوسطة وطويلة المدى من أجل إنقاذ الناقل الوطنية، حتى تعود "الغزالة" إلى الجو كما عرفناها في الثمانينات وقد قدمت سيادتكم شرحا لوضعية الشركة وأبرزت المجهودات المبذولة لتحسين المردودية وبعد النقاش أقر المجلس عددا من الإجراءات حول المدى القصير لضمان إبقاء شركة الخطوط التونسية بتعهداتها المالية والارتقاء بجودة خدماتها وضمان تنافسيتها مع دعوة وزارة النقل إلى إعداد مخطط وإعادة هيكلة شركة الخطوط التونسية وعرضه على مجلس وزاري في موفى شهر مارس.

لا أعلم إن كان بإمكانك اليوم الإجابة لأن شهر مارس سينتهي قريبا هذا سؤال موجه لك.

أيضا السيد الوزير، فيما يخص "Catering" كنت البارحة في زيارة للمقر وقمت بجولة داخله ورأيت كيف يقع تحضير الأكلة لمختلف شركات الطيران، في الحقيقة هي شركة ممتازة يعمل بها 520 عونا وهم يعانون من بعض الإشكاليات المالية ويتوجهون إليك برسالة وسأسعى إلى التحاور مع السيدة وزيرة المالية لإعادة الامتياز الجبائي الذي كانت تتمتع به الشركة في ما يخص المواد الأولية المستوردة والذي تم إلغاؤه منذ سنة 2024. هذا من شأنه أن يحسن خدمات الناقل الوطنية لأنها تمثل رايتنا.

آخر مرة سافرت فيها إلى ثلاث دول كنت في كل مطار أبحث عن ممثلي الشركة وأتحدث معه طيلة ساعة لأفهم الإشكاليات التي تعاني منها "Tunisair".

شكرا لكم وشكرا لكل الرجال الشرفاء في وزارة النقل وفي كل الشركات الوطنية ونحن نعول ونشد على أياديكم، معا من أجل تونس من أجل البناء والتشييد وشكرا.

السيجومي والشرقية وغيرها وتعلمون أن "TRANSTU" تغطي أربع ولايات في تونس، بطبيعة الحال أنتم تعلمون أن الولايات الكبرى في تونس وكما يقال، "تونس الكبرى" تشهد ضغطا كبيرا جدا وهذا صحيح، فهناك تراكمات كبيرة والمشاكل موجودة ونحن بصدد معالجتها.

في ما يخص المستجدات سواء في ملف مستودع السيجمومي أو غيره سنقوم بمعالجة أولى النقاط المطروحة ونتابعها، ليست هناك أي إشكالية.

وبإذن الله بالنسبة إلى الشركات الوطنية مثل "TRANSTU" أو "Tunisair" أو "CTN" وهي بمثابة مرآة البلاد لأن كل مواطن حين يسافر فإن أول ما يراه هو مستوى الخدمات المقدم للاستقبال وهناك عمل كبير يبذل حاليا وقد بدأت تظهر بعض النتائج الملموسة، لقد وضعنا خطة ثابتة "Planification" على المستوى المتوسط والبعيد وبحول الله سنمضي قدما من أجل أن ترتقي شركائنا إلى أفضل مردودية ممكنة سواء من حيث جودة الخدمات الذي نود تحقيقه.

هذا ما كنا نحتاج إليه دون أن نقع في الخطأ وشكرا أستاذي. شكرا السيد الرئيس.

تعقيب السيد النائب

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا السيد الوزير، هل يرغب الزميل المحترم السيد صابر الجلاصي في التعقيب وذلك لمدة لا تتجاوز خمس دقائق فليتفضل.

السيد صابر الجلاصي

شكرا السيد الوزير على رحابة صدرك وعلى الإجابات الشافية والكافية، فقط لم نجبن عن الامتياز الجبائي الذي كانت تتمتع به شركة "catering" ونحن في الحقيقة نسعى جميعا إلى تحقيقه ونعمل كل من جهته للتواصل مع وزارة المالية.

أما النقطة الثانية التي ذكرتها حول مستودع السيجمومي وما تبعه من إشكاليات سنعالجها ونتابعها وأنا بدوري لدي الملف وسأتابعه معك، سواء عن طريق التواصل المباشر معك.

شكرا لكم جزيلاً مرة أخرى.

أقولها مجدداً فإن قطاع النقل قطاع هام وفي كل الدول وفي كل الشعوب هو قطاع يمكننا من خلاله بناء اقتصاديات قوية لأننا اليوم لا نتحدث بالكلام بل إن النقل هو عماد الاقتصاد وهو عماد التنمية.

اليوم حين تسافر وتشاهد شبكات النقل في الدول يمكنك من خلالها أن تعرف إن كانت تلك الدولة متقدمة أم متخلفة، تونس كانت رائدة، على الأقل في جزء من قطاع النقل واليوم نعرف حجم العبء الذي يقع على عاتقكم وعلى عاتق المديرين العامين في كل الشركات وفي كل القطاعات التي تهم النقل.

نعلم اليوم ونعيد التأكيد أن المال يمكن أن يخلق نقلا قويا ولكن الحكومة أيضا وكنت قد أشرت اليوم أنه سيقع التركيز على الحكومة ومن هذا المنبر أوجه دعوة إلى كل المواطنين، إلى كل التلاميذ، إلى كل الطلبة وإلى كل من يستعمل وسائل النقل، بأن نحافظ جميعا على هذه الوسائل.

صحيح أن الحافلة قد تتأخر والمترو كذلك ولكن هذا ليس عذرا لكسر واجهات المترو، فنجد أنفسنا ننتظر ستة أو سبعة أشهر لإصلاحه أو يقع تكسير حافلة لا نعلم كم كلفت من أموال المجموعة الوطنية.

اليوم نعمل على تفهم الجميع ونتعاون كلنا من أجل بناء تونس ومن أجل بناء نقل دائم ومستديم، قادر على تحقيق التنمية الاجتماعية والاقتصادية. شكرا لكم السيد الوزير.

طرح السؤال الشفاهي

من قبل السيد صابر المصمودي

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، السؤال الشفاهي السادس للزميل المحترم السيد صابر المصمودي الكلمة للزميل المحترم وله عشر دقائق على أقصى تقدير، تفضل.

السيد صابر المصمودي

شكرا السيد الرئيس.

ومرحبا بالسيد الوزير والوفد المرافق له.

السيد الوزير، الأكيد أنكم اطلعتم من خلال زيارتكم لولاية صفاقس، في الحقيقة هي تعيش مشاكل عدة في مختلف ميادين النقل العمومي، البحري والنقل الجوي وسيكون لنا إن شاء الله لقاء قادم في إطار سؤال شفاهي بخصوص مطار صفاقس طينة الدولي وكذلك النقل البري عبر السكك الحديدية وسأعود على هذا الموضوع في تعقيبي وأخيرا في ما يتعلق بالنقل بالحافلات الذي تشرف عليه الشركة الجهوية للنقل بصفاقس، فقد أكد جميع الزملاء من جهة صفاقس في مداخلات سابقة أن الشركة تشكو من نقص فادح على مستوى الأسطول وهي في حاجة إلى الانتفاع بإجراءات عاجلة للإصلاح.

والحقيقة أننا لا نفهم حصة الشركة من مجموعة تدخلات الوزارة، لقد لاحظت شكاوى زملائي في علاقة بشركة النقل بتونس والتي تبلغ ميزانيتها في حدود 200 مليون دينار، بينما جهة صفاقس بمساحتها الشاسعة وعدد سكانها الذي يفوق المليون ساكن إضافة إلى الطلبة فهي تنتفع مثلها كبقية الشركات الجهوية بحوالي 400 مليون دينار تدخلات وهو ما يخلق إشكاليات كبيرة على مستوى صفاقس في التنقل بالسيارات الخاصة وسيارات الأجرة، مما جعل الجهة تعيش مشاكل نقل وتنقل هيكلية أصبحت تمثل كابوسا للمواطن في علاقة بالاختناق المروري على مدار اليوم من حيث كلفة النقل والتنقل على كاهل ميزانية العائلات وكذلك الكلفة الاقتصادية والطاقة على الدولة والتأثيرات البيئية.

ومن خلال الدراسات التي أعدها وزارة النقل بين سنتي 2012 و2014، أفضت وأكدت ضرورة وجود شبكة النقل العمومي واقترحت شبكة بـ 70 كلم من الترامواي أو المترو والحافلات ذات جودة الخدمات العالية واستبشرت الجهة بهذا المشروع كحل استراتيجي لاستيعاب تفاقم أزمة النقل والتنقل بالمدينة خاصة بعد صدور أمر إحداث شركة المترو الخفيف بصفاقس منذ عشر سنوات في سنة 2015 وانطلقت بصفة رسمية في ماي 2016 بتنصيب مجلس الإدارة ووقع الإعلان في ذلك الوقت أن القسط الأول من المشروع سيكون جاهزا خلال سنة 2021، لكن تأخر

المشروع إلى درجة جعلته محل تشكيك في جهة صفاقس وفي اعتقادنا ورغم التعقيدات وحجم المشروع فإن العديد من المعطيات والمؤشرات تعزز الشكوك حول مدى الجدوية في تجسيم هذا المشروع.

أولاً، في الحقيقة نحن لا نتفهم الاقتصار على تعيين متصرف مفوض لإدارة شركة المترو الخفيف منذ سنة 2020 وهو شخص غير متفرغ ويتقصد مهام عديدة في ولاية صفاقس ومنذ خمس سنوات وإلى حد الآن لم يقع تعيين رئيس مدير عام للشركة وهنا السؤال الذي نتوجه به، هل الوزراء المتعاقبون وكذلك سيادتكم على رأس الوزارة منذ أشهر لم يقوموا بطرح أسماء أو أن الوزراء المتعاقبين طرحوا أسماء على إدارة هذه الشركة والسيد رئيس الجمهورية لم يعين بعد مدير عام للشركة.

كذلك بالنسبة إلى عدد الأعوان بالشركة، نقطة أخرى هي الاعتمادات المرسودة في الميزانية من سنة إلى أخرى، بالنسبة إلى التدخلات فهي تبلغ حوالي 5 مليارات نفقات الاستثمارات 2024-2025 في حدود 10 مليار ويقدر تحرير الحوزة حالياً بـ 122 مليار كذلك تحويل الشبكات العمومية بـ 53 مليون دينار. بهذا النسق نحتاج إلى عشرين سنة.

في حين أن شركة تونس للسكك الحديدية السريعة رصدت له 140 ملياراً في ميزانية سنة 2024 و150 ملياراً في ميزانية سنة 2025 وهذا يبين أنه إذا كانت هناك إرادة لإنجاز مشروع الأموال تتوفر حتى إن كان ذلك عن طريق القروض، إلى حد الآن النية ليست موجودة لإنجاز مترو صفاقس.

في الحقيقة هناك عديد الإشارات التي تدعو إلى التشكيك في مصداقية إنجاز هذا المشروع لكي أفضل أن أكون متفائلاً من خلال تصريحاتكم الأخيرة عقب الجلسة الوزارية في نوفمبر 2020 وزيارتكم لصفاقس سنة 2024، حيث أكدتم أولاً عن إرادة رئيس الجمهورية لتحقيق انتظارات أهالي صفاقس في علاقة بهذا المشروع وقلتم أنه سيتم في غضون شهر أو شهرين تحيين الدراسات الخاصة للانطلاق مباشرة في تنفيذها على أرض الواقع.

وسيادتكم منذ حين قلتم أنكم تلتزمون بالأجال وإن شاء الله من خلال إجاباتكم يقع التأكيد على ما التزمتم به منذ ثلاثة أشهر في علاقة بتقديم هذا المشروع لأننا ننتظر منذ مدة طويلة الإعلان عن الانطلاق في هذا المشروع بعد استكمال جميع الدراسات خاصة المتعلقة بالخط عدد 1 التي اكتملت منذ مدة، ثلاث أو أربع سنوات ومن المنتظر أن يقع الإعلان عن إنجاز هذا المشروع.

ومن خلال متابعتي، لاحظت هذا التأخير ففي فترة ما كان البنك الإفريقي للتنمية من بين المرافق للمشروع لكنه للأسف تراجع مؤخراً عن دعم الدولة التونسية وهذا يطرح أكثر من سؤال وعلينا التسريع بالانطلاق وعلى الأقل إنجاز القسط الأول من هذا المشروع.

من خلال الدقائق المتبقية سأحاول في انتظار إجاباتكم طرح بعض الحلول السيد الوزير، أعتقد أنه من بين الحلول للإسراع يمكن الانطلاق في إنجاز القسط الأول الذي لا يطرح مشكلاً في الترامواي من الخط عدد 1 الذي ينطلق من المركب الجامعي "campus universitaire" باتجاه وسط المدينة وهذا لا يطرح أي مشكلاً على مستوى الحوز العقاري وأعتقد أنه إذا انطلقنا في هذا الإنجاز يمكننا أن نحسن في قابلية المشروع وتواصل المتساكنين مع الجهة.

كما أود أن أشير إلى أن الخط من المفترض أن يكون BHM3، السيد الوزير، هناك أرض على ملك وزارة النقل كانت في السابق طريق السكة من وسط المدينة إلى سيدي عبّيد وقد بقي جزء كبير منه على ملك وزارة النقل ولا يطرح إشكاليات كبيرة على مستوى الحوز العقاري على الأقل في الجزء الأول والجزء الثاني وهذان الجزآن يهمن قرابة 200 ألف ساكن إضافة إلى المركب الجامعي، بعض الحلول وبعض الآراء في انتظار إجاباتكم.

السيد الوزير، لا أعتقد أن الصعوبات المالية الموجودة اليوم تؤخر هذا الإنجاز ويمكن اعتماد ما قمنا به في الخط السريع من خلال القيام بدفعات مقسطة ومؤجلة عن بعد حتى دخول الخط حيز الاستغلال.

في الحقيقة أنا في انتظار إجاباتكم السيد الوزير وأعلم أن هناك تواصلًا مع شركات عالمية ومقترحات ونأمل أن يكون هناك جديد في هذا الموضوع وشكراً.

جواب السيد وزير النقل

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكراً، أحيل الكلمة إلى السيد رشيد عامري وزير النقل لتقديم جوابه في مدة لا تتجاوز عشر دقائق فليتفضل.

السيد وزير النقل

شكراً، في الحقيقة سأنتقل من الحل الذي تم اقتراحه، نحن قلنا بالنسبة إلى المترو بصفاقس أن هناك خطوطاً وسنبدأ بالموجود على الأقل يوجد الخط الأول لكي يطمئن متساكني جهة صفاقس على الأقل سأعود على ما تم العمل عليه من خلال اللجنة التي تم إرساؤها وكذلك الهيئة العامة للشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص ونحن حاولنا من جديد.

في الحقيقة البعض منهم كان من البداية، بطبيعة الحال كما ذكرت قد حصل تراجع صحيح وطالبت بعدة معطيات جديدة وقد استغربنا ذلك فهذا الجديد الجديد منذ أسبوع أو عشرة أيام الماضية منذ عقد الاجتماع الأخير ولكننا لن نتوقف بالراحة فقط خلال الاجتماع مع وزارة التخطيط والاقتصاد وقررنا البحث عن "d'autres pistes" لأن تمويل مشروع من هذا النوع سنحاول اليوم أن نصنف هذا المشروع ضمن الأمر عدد 497، كمشروع ذات طابع استراتيجي، لنتمكن من إدراجه ضمن آليات تمويل أخرى إذا لم نتمكن من إيجاد حل ونحن الآن قيد المناقشة معه والفكرة على تحيين الدراسات قائمة وكما قلت لكم التمويل هو الإشكال، أتحدث هنا عن هذا الخط بالتحديد نحن نعمل عليه ولكن مازال هناك العديد من المتداخلين مثل مشغلي الهواتف، شركة المياه والكهرباء وكل هؤلاء نعمل معهم حالياً حتى نبدأ العمل دون تعطيل ونبدأ في أقرب وقت ممكن، إن شاء الله.

لقد ذكرت ذلك سابقاً خلال شهرين أو ثلاثة أشهر ثم تم الانطلاق مباشرة وكان الاتفاق معهم منذ البداية في هذا الأفق كنا نأمل أن نجد حلاً ولكن التراجع الذي حصل مؤخراً لم نفهم سببه.

نحن مازلنا نناقش معهم كما ذكرت وربما نجد حلولاً أخرى "il y'aurait d'autre pistes de réflexion" ولن نتوقف عند هذا الحد.

أما بالنسبة إلى الشركة الجهوية بصفاقس فهي من الشركات التي دائماً ما أقول أنها من الشركات القليلة التي مازالت تشتغل بنسق محترم، لكن الإقتناءات الجديدة "les acquisitions" تتمثل في

23 حافلة على المستوى الدولي و20 حافلة على المستوى المحلي ومن المفترض أن يصل العدد الجملي للحافلات المستعملة إلى 34 حافلة منها ثماني حافلات كهربائية في صفاقس وهناك تفكير في توسيع التجربة في الشركات عموما ونحن الآن نشتغل على الحافلات العادية ولكن في الأفق المتوسط أو البعيد بطبيعة الحال لا بد من التوجه نحو الحافلات الكهربائية ومن المتوقع انطلاقا من سنة 2026، أن ننتقل في تجديد الأسطول بالحافلات الكهربائية وكل ما يتعلق بالمنصة "Platform". ستحصل جهة صفاقس على ثماني حافلات كهربائية كتجربة أولى وكما تعلمون فإن تغيير المنصة بأكملها خاصة على مستوى المسؤولية إلى آخره.

بخصوص الانتدابات تم إدراجها في ميزانيتي 2024 و2025، حيث خصصت 23 و81 انتداب نظرا إلى وجود نقص وقد وافقنا عليها وسيتم الانطلاق في تنفيذها.

بالنسبة إلى ملف المترو في صفاقس، نحن قلنا إن شاء الله في أفق الأشهر القادمة إلى حدود شهري ماي وجوان يكون لدينا تأكيد كامل في الانطلاق فعليا، الدراسات جاهزة والتحيين يقع حاليا، الذي حصل في العديد من المشاريع هو القيام بالدراسات تزامنا مع المشروع وذلك يتطلب وقتا كبيرا وتعرضها تعطيلات ولكن إذا وجد شريك استراتيجي أو إيجاد صيغة تمويل كما ذكرت فإنه بحول الله سننتقل خلال هذا السداسي الأول من السنة.

نحن واعون بأن ولاية مثل ولاية صفاقس التي تشهد اكتظاظا كبيرا ورغم الجهود التي تقوم بها شركة النقل وكما ذكرنا بأنها في مستوى معقول إلا أن الضغط على منظومة النقل كبير جدا مثلما هو موجود في مختلف المناطق.

إن شاء الله وبحول الله نحقق هذا المشروع الذي طال انتظاره والذي استغرق سنوات طويلة وكما قلت نحن لا نتوقف حتى في حال حدوث تراجع لالتزامات البنوك سنبحث عن حلول بديلة وإن شاء الله سنصل إلى تحقيق هذا المشروع الذي يعد من المشاريع المهمة التي تحتاجها صفاقس. شكرا.

تعقيب السيد النائب

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، هل يرغب الزميل المحترم السيد صابر المصمودي في التعقيب وذلك لمدة لا تتجاوز خمس دقائق؟ تفضل.

السيد صابر المصمودي

شكرا السيد الرئيس،

شكرا السيد الوزير على الإجابة،

بالنسبة إلى الشركة الجهوية للنقل، نعتقد أنه لا بد من مزيد الدعم على مستوى التدخلات السيد الوزير لأن نفس الأسطول الذي نستعمله في الموسم الدراسي نستعمله في فصل الشتاء ونستعمله في فصل الصيف للنقل.

للأسف في صفاقس لا بد أن تنتقل على الأقل 30 كلم، نقل 200 ألف ساكن على الأقل من وسط المدينة، يعني نفس الأسطول نستعمله في كل الأوقات.

الامتداد الشاسع لولاية صفاقس جعل حقيقة معتمدياتها دون تواصل كما يجب مع المدينة وهذا يطرح إشكاليات كبيرة وجميع السادة النواب تطرقوا لهذا.

بالنسبة إلى المترو، أنا أتأسف لتأخر البنك الإفريقي في تمويل على الأقل التحيين، أعتقد السيد الوزير أنه حان الوقت لأننا اليوم مطالبون بالإنجاز على أرض الواقع والإنجاز على أرض الواقع حتى جزئيا يعطي رضاء للمواطن ويمكننا من التقدم.

نعرف أن الخط عدد 1 استكملت فيه الدراسات وما أقترحه أن يكون نصف الخط عدد 1 في مرحلة أولى وهو لا يطرح مشكل من طريق المطار إلى الباب الجبلي ويمكن للدولة أن تجد تمويلا، نبحت عن التمويل لأن الشراكة بين القطاع العام والخاص مهمة، لكن في اعتقادي مشروع النقل والنقل العمومي لن يكون مشروع مربح وجذاب، لذلك اليوم لا بد من دعم الدولة.

نفرح عندما ينجز "RFR" بعد سنوات لكن الدعم في ميزانية 2024 حوالي 140 مليار وفي ميزانية 2025 حوالي 150 مليار، نتمنى أن نرى الدعم في الميزانية القادمة السيد الوزير لكي ننتقل مثلما ذكرت ولولجزء.

السيد الوزير، حدثت عن الخط الذي هو على ذمة وزارة النقل في جزء كبير يمكن أن يكون حلا.

السيد الوزير، في بداية عهدتنا تواصلنا مع وزارة النقل وعلى إثر التواصل معنا وقع إقرار من الوزير السابق للجنة القيادة في شهر جوان سنة 2023 بقرار من السيد الوزير، لكن حقيقة رأينا تحسنا من خلال متابعتنا للمشروع هناك تحسن في التقدم خاصة في الجانب العقاري، لكن اليوم ما زالت هناك إشكاليات ويجب أن يكون هناك ديمومة وتواصل أكثر بين وزارة النقل وأمالك الدولة، ما بين المستلزمات العمومية.

اليوم توجد إشكاليات بالنسبة إلى التطهير وبالنسبة إلى شركة اتصالات تونس، هذا كله يتطلب تحفيزا أكثر.

لم أجد جوابا بخصوص المدير العام، ما يهمني على الأقل أن يكون هناك اقتراح في القريب العاجل، لا نحملكم المسؤولية مهم المفوض أن يكون موجودا منذ أربع سنوات ولديهم مشاغل كبيرة جدا.

هذا المشروع يستحق المتابعة، إن شاء الله بالنسبة لي من هنا إلى الميزانية تكون قد انطلقنا حقيقيا في هذا المشروع.

مرة أخرى يمكن أن نبسط هذا المشروع، أنا اقترحت انطلاق نصف الخط الأول وتكون إشارة لعدة مشاريع معطلة في صفاقس. المترو يجب أن يكون أول إنجاز يبعث أمل لجهة تضم من أكثر من مليون ساكن، حقيقة هناك غضب وعدم رضا لسنوات عدة وشكرا.

طرح السؤال الشفاهي

من قبل السيدة بسمة الهامي

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، السؤال الشفاهي السابع للزميلة المحترمة السيدة بسمة الهامي. الكلمة للزميلة المحترمة ولها عشر دقائق على أقصى تقدير.

السيدة بسمة الهامي

شكرا سيدي الرئيس،

صباح الخير جميعا،

نرحب بالسيد وزير النقل وكل الإطارات المرافقة في رحاب مجلس نواب الشعب،

اليوم سؤالي الشفاهي يتمحور حول الإجراءات المتخذة من قبل وزارتك لحلحلة وضعية الشركة الجهوية للنقل بسليلانة.

كما تعرفون، الشركة الجهوية للنقل بسليلانة هي حديثة العهد أنشأت في سنة 2017 وقد تم ضبط قائمة المساهمين من بينهم المجلس الجهوي وأيضاً بلدية سليلانة المدينة على أن تستكمل بقية البلديات وعددهم 11 مساهماتها في رأس مال الشركة وقد كانت وزارة النقل حريصة على أن تنطلق الشركة بتوازن مالي واضح ومشجع يوفر لها الاستقلالية الذاتية الفعلية من حيث التصرف في مواردها المالية والبشرية والاضطلاع بدورها الاقتصادي والاجتماعي وفتح ولاية سليلانة على محيطها القريب والبعيد.

كما تم تكليف محاسب مختص بتقويم ممتلكات الشركة الجهوية بالكاف وفك ارتباط الهيكل التنظيمي بولاية سليلانة في مجال النقل البري، وإبرام وزارة النقل للعقد التأسيسي للشركة الجهوية للنقل بسليلانة كأحد أهم المراحل التمهيدية، بالإضافة إلى إقرار بناء ورشة لصيانة أسطول الحافلات على مساحة هكتار ونصف وتكلفة تناهز مليون و500 ألف دينار وذلك في إطار تهيئة الظروف الملائمة لعمل الشركة الجهوية للنقل بسليلانة.

إلا أن هذه الخطوات على أهميتها لم تفعل بالشكل الكافي، وهنا أود أن أسأل السيد الوزير عن الأعمال التي قام بها السيد المحاسب المختص وإلى ماذا خلص وما هي نتائج هذا التكليف؟ إذ نجد أن الشركة الجهوية للنقل بسليلانة لا تملك إلا 16% من رأس مال الشركة، بينما تمتلك الشركة الجهوية للنقل بالكاف 84% من رأس مال الشركة، فأى استقلالية ذاتية فعلية راهنت عليها الوزارة؟

وعن أي فك ارتباط هيكلي والشركة الجهوية للنقل بسليلانة عبارة عن فرع للشركة الجهوية للنقل بالكاف، تكملة لبقية الفروع الممتدة على 11 معتمدية، فرع مكث، وفرع الكريب، وفرع بوعرادة.

ولاية سليلانة على أهميتها ولاية من أربع ولايات في إقليم الشمال الغربي سابقا، تحيط بها سبع ولايات، كل هذه العوامل هي عوامل مربحة جالبة للاستثمار ومنتجة للثروة على أرض الواقع.

سليلانة في عزلة عن بقية الولايات تعاني العزلة في معتمدياتها وريفها يعاني العزلة والإقصاء ونعاني من متاعب جمة للمتساكنين بكل فئاتها، وأولى الفئات المتضررة هم الأطفال كونهم تلامذة وطلبة وغياب الحافلات في الأرياف أدى إلى التسرب المدرسي وهذه الطامة الكبرى وأدى إلى النزوح قسراً وهذه الطامة الكبرى الثانية.

في الأعياد والمناسبات كل الولايات تعيش العيد براحة وسرور إلا الراجعين إلى سليلانة، في العودة المدرسية نعاني الأمرين.

الشركة الجهوية للنقل بسليلانة هي الشركة الوحيدة الراجعة من جملة 13 شركة جهوية ومع ذلك لم تصل إلى تغطية احتياجات الأهالي لا في الأرياف ولا في المدينة ولم تضطلع بدورها الاجتماعي الذي من أجله بعثت ولا بدورها الاقتصادي الربحي الذي من أجله بعثت.

الشركة الجهوية للنقل بالكاف موجودة في كل الأرياف ولها امتداد على جميع الولايات، الشركة الجهوية للنقل بسليلانة بها موروث حافلات من الشركة الجهوية للنقل بالكاف أنهت عمرها الافتراضي.

المفروض السيد الوزير أن لا تذهب إلى المستودعات في سليلانة بل من المفروض أن تباع خردة لشركة الفولاذ ببزرت.

نسأل عن استراتيجية وزارة النقل في علاقة باستقلالية الشركة الجهوية للنقل بسليلانة وعن فك الارتباط؟

نسأل عن مسؤولية الوزارة في علاقة بمسألة النقل برتمه الخاصة بولاية سليلانة، ما هي استراتيجية الوزارة المستقبلية؟

هل هناك برمجة للقطارات، هل هناك برمجة للقطار السريع؟

هل هناك تطوير لشبكة القطار الرابط بين كل ولايات الإقليم الثالث؟ هل هناك برمجة للمترو الخفيف في سليلانة أم أن هذا سيبقى حلم من الأحلام ننتظره مائة سنة أخرى؟

سليلانة في التقسيم الجغرافي القديم تنتمي للإقليم الغربي ولم ينالنا من الشمال الغربي سوى أننا رصيد عقاري وسوق استهلاك ووقع هضم حقها في الاستثمار وحق أهاليها في الاستثمار وحق شبابها في الاستثمار فيها بناء على مواردها وثرواتها وطاقات شبابها.

اليوم بالتقسيم الجغرافي الجديد سليلانة تنتمي إلى الإقليم الثالث مع سوسة والمنستير والمهدية والقصرين والقيروان. ما هي استراتيجية الوزارة تماشياً مع هذه المتغيرات الجغرافية والإدارية؟

سيد الوزير، في زيارتك الأخيرة للشركة الجهوية للنقل بسليلانة هل عاينتم المفترق الدائري التابع لمركز الفحص الفني الغير مطابق للمواصفات؟ من المسؤول عن هذا الفعل؟ هل حددتم المسؤوليات؟ هل قمتم بزيارته السيد الوزير أم لا؟ أريد أن أسأل عن صفقة ترميم وتنظيف محطة الشركة، هل تم فتح الاعتمادات أم لا؟ هناك تعطيل كبير في الوزارة.

السيد الوزير، في زيارتك لسليلانة تعهدتم بالكثير من المسائل لصالح الشركة الجهوية للنقل بسليلانة فأين أنتم من تعهداتكم؟

ماذا فعلتم في طلب الحصول على عقار بالمنطقة الصناعية بسليلانة وهو عقار صادر في شأنه قرار مصادرة لفائدة الدولة ومن أجل الانتفاع بهذا العقار نطلب منكم سيدي كما طلبت منكم الإدارة الجهوية التدخل لدى اللجنة الوطنية في الأماكن والممتلكات المصادرة لفائدة الشركة الجهوية للنقل بسليلانة لاقتنائه.

بعد إعفاء السيد المدير العام للشركة تم تعيين المتصرف المفوض، هذا السيد المتصرف المفوض تواجد في سليلانة في الشركة مرة في الأسبوع أو في عشرة أيام السيد الوزير، أليس هذا شكل من أشكال اللامستقرار؟

غياب التنظيم الهيكلي وهذا ما سمح بالكثير من الفوضى في التعيينات وهذا ما أحدث أيضاً هضم حق أصحاب الشهادات العليا وهنا نطلب منكم سيدي تسوية وضعية أصحاب الشهادات العليا على غرار زملائهم الذين تم تسوية وضعياتهم.

ننتظر من الوزارة أيضاً زيادة الدعم للاستثمارات المزمع إنجازها من قبل الشركة.

أريد أن أستفسر هنا عن موعد استلام الحافلات الجديدة، صفقة الصين و صفقة هبة السعودية والحافلات المستعملة من فرنسا.

ربط المعتمديات بخطوط مع مقر الولاية خاصة ما يعانيه المواطن من غياب أي وسيلة نقل.

أحداث خطوط جديدة تربط الولاية بالولايات الأخرى مثل خط سليلانة صفاقس، ضرورة اقتصادية واجتماعية وتمت دراسته سابقاً مع الشركة الجهوية للنقل بالكاف ولم يحدث إلى الآن، مع العلم أن هذا الخط لا يوجد فيه أي وسيلة نقل عامة.

خط الكريب سوسة والكريب نابل، سليانة نابل، بقية الولايات المجاورة.

ضرورة تعيين أو انتداب مهندس ميكانيك وتقني سامي في الميكانيك للإشراف على المستودع، لا يعقل تواجد أشخاص لا اختصاص لها ولا علاقة لا بالمستودع موجودة لمجارة المستودع وما الذي يحول دون فتح مناظرة السيد الوزير؟

السيد الوزير، نطلب منكم أيضا على مستوى وظيفة سياقة الحافلات هنا نطلب منكم التمييز الإيجابي لصالح المرأة، نريد أن نرى في سليانة نساء تقود الحافلات وهذا الحق الأدنى الذي يمكن أن نتحصل عليه نساء سليانة لأنهم كفاءات.

تسببت الشركة مؤخرا ونتيجة الإهمال في مقتل أحد الشبان في عمادة الرقاب من ولاية سليانة الجنوبية، ما هي التدابير التي اتخذتموها لكف هذا الإهمال والعبث؟

مؤخرا في زيارة عمل واتفاقيات زرتم السيد الوزير الصين الشعبية وقمتم بعدد الزيارات الميدانية لمعاملهم ونقلهم وطرقاتهم، ماذا تحملون لنا من حلول السيد الوزير وبدائل من أجل أن يصير النقل رحيما بدل أن يكون نقمة ومهانة؟ ما الذي ينقص تشريعا حتى يتغير حال النقل وحال مستعمليه؟

أعود بك السيد الوزير إلى مناظرة صارت في 2018، مناظرة أولى خاصة بالسائقين وقعت في 2018، تم الإعلان عن نتائجها في 2021، شابهها العديد من الاعتراضات وبقيت محل بحث من قبل الشركة نفسها ومنها إلى التفقدية حتى منتصف 2024.

بدأتم في تسوية الوضعية لكن كل هذا وقع بدون فتح بحث قضائي، ما الذي يحول دون هذا؟ هذا في حد ذاته يحيل التساؤل عن وضعية من وقع تشغيلهم سابقا في الشركة عن طبيعة العقود التشغيلية وعن كيفية اختيار الإطارات والعمال، ألم تكن أيضا تشوبها شبهة فساد؟ ألم تكن مفروضة بالمحابة وتقسيم فرص التشغيل بالولاءات؟

اكتفي هنا، شكرا.

جواب السيد وزير النقل

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، أحيل الكلمة للسيد وزير النقل لتقديم جوابه في مدة لا تتجاوز عشر دقائق، فليتفضل.

السيد وزير النقل

شكرا، سأبدأ من آخر أسئلة حول مناظرة 2018، الملف عند القضاء، البت فيه يكون عند القضاء، وقعت فيه كل عمليات التقصي والملف لدى القضاء.

فيما يخص الاقتناءات الجديدة بالنسبة إلى سليانة، أبدأ بالعكس، بالنسبة إلى المفوض الموضوع وجدنا أنه يقوم بعمل كبير جدا وأنتم لاحظتم هذا، في زيارتي إلى هناك وجدت التقنيين يعملون في الشارع ويقومون بالإصلاح على الأقل وفرلهم أماكن لكي يعملوا في ظروف ملائمة مع الهيئة وتقديم الخدمات الصحية وهكذا تحسنت عمليات الصيانة مقارنة بما كانت عليه.

بالنسبة إلى الاقتناءات حصة الشركة هي 15 حافلة من طلب العروض الجديد الذي سيكون موجودا في آخر شهر أفريل والشركة

أبرمت مؤخرا عقدا لاقتناء ثمانية حافلات عادية يتم استلامهم في شهر أوت 2025.

عند التأسيس وفي غياب المدخرات اللازمة، الهيكلة تمت في شكل مؤسسة ذات مساهمة عمومية، لكن وجدنا الشركة تعاني من مخلفات مثلما قلت سيادتكم تابعة لشركة النقل بالكاف.

لهذا بخصوص منحة الدعم مؤخرا تم إضافة زيادة معتبرة لن أذكرها هي منحة الدعم في سليانة، اطلعنا على الحالة الحقيقية نقول وجدنا أربع جهات فيها أكثر مشاكل وأكثر معاناة بما فيها سليانة، إذن لدينا سليانة، المهديّة، سيدي بوزيد وقبلي وهذا ذكرته المرة السابقة الاعتمادات تكون أكثر بقليل لكن في ظرف شهر أو شهرين سنمكّنهم مباشرة من حافلات لأن الحالة يرثى لها. لن ننسى البقية.

في موضوع الورشة، هناك أرض هي موضوع عقار مصادر على ذمة لجنة المصادرة والاعتمادات متوفرة وسيتم صرفها عند تسوية العقار، إذن الاعتمادات متوفرة وسيتم تسويته.

في الانتدابات، أجبك إجابات مباشرة، في الانتدابات وقع انتداب 12 سائق بأشروا العمل في 21 جانفي 2025 نظرا إلى النقص الكبير في السواق، وافقنا على برنامج الانتدابات للشركة في 2025 بما فيهم التقنيين بما فيهم تقنيين في الصيانة، هذا نقوله بصفة مباشرة.

شركة سليانة هي من الشركات الفتية، الحقيقة شركة سليانة في تأسيسها وقع على ذلك الجانب نحن كوزارة نتابع وندعم بطبيعة الحال، لكن التصرف في مستوى الشركة يكون على مستوى الجهة، لا بد من توفر مجهود من الجهة لدعم الشركة وإذا تظافر مجهود الوزارة مع مجهود من الجهة بحول الله في الأفق، نحن حددنا الهدف وقلنا من هنا إلى حين العودة المدرسية الأمور ستتحسن بما فيها شركة سليانة.

فيما يخص هبة السعودية، لا وجود لهبة من السعودية، نحن نعمل في جميع الاتجاهات ومع جميع الدول حتى في أخذ هبات، هناك عمل نقوم به مع إخواننا في السعودية، أنا أقول الحقيقة فقط إذا كان "le marché concrétisé" بطبيعة الحال سيكون هذا الجانب سواء مع السعودية أو إيطاليا أو سويسرا، إذا توصلنا معهم إلى اتفاقيات هذا كله لفائدة الشركات الجهوية ولفائدة جميع شركائنا. هذا الحاصل، إن شاء الله القادم يكون أفضل.

بالنسبة إلى الرئيس المدير العام، السيد يقوم بواجبه، هو المفوض لكن بطبيعة الحال هناك اقتراحات وننتظر أن يكون في أقرب الأوقات لكي يواصل العمل الذي قام به السيد المفوض الذي يقوم بعمل كبير رغم أنه مدير جهوي في سوسة ويعمل هناك ولديه مسؤوليات لكن النتائج جيدة وأنت نفسك قلت أن النتائج جيدة. شكرا.

تعقيب السيدة النائبة

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا هل ترغب الزميلة المحترمة بسمه الهامي في التعقيب وذلك لمدة لا تتجاوز خمس دقائق فليتفضل.

تعقيبا على ما تفضلتم به سيدي الوزير شكرا على إجاباتكم وشكرا على تفاؤلكم وعلى انحيازكم للحق أن تجيبوا فقط بالحقيقة وهذا هو المطلوب، إن لم نقف على الحقيقة مهما كانت، لا يمكن أن نغير والمطلوب منا اليوم هو التغيير الفعلي والجذري في حياة المواطنين من أجل واقع آخر يليق بهم.

تفضلت سيادتكم وقلت أن موضوع المناظرة في انتظار القضاء ونحن نجل القضاء ونحترم القضاء لكن البطء في تناول القضية لا يعطل من استولى على مكان غيره أو يعطلهم بل يواصلون عملهم في انتظار بت القضاء، يعني السيد ينتدب عون ويصبح مدير عام والقضاء مازال لم يبت بعد في القضية. مع احترامنا لسلطة القضاء ولاستقلاليته كذلك بطء القضاء يضيع أعمار المواطنين.

كذلك هناك اعتراض على نتيجة مناظرة الشركة الجهوية للنقل بسليانة الخاصة بانتداب مهندس أول للإعلامية للشركة التي كان عددها 2953410 لسنة 2018، إذا كانت الشركة سيدي الوزير لا ترغب في انتداب شخص يعمل لديها وفي نفس الخطأ، لماذا المناظرة الخارجية وما تحملته من جهد ومصاريء على كاهل المؤسسة وعلى كاهل المتناظرين في نفس الوقت؟

هذه المناظرة ينطبق عليها السيد الوزير قول الشاعر الصغير أولاد أحمد: "ذهينا جميعا للانتخاب ولم ينتخب أحد من نجح".

يعني المناظرة وقعت كتابيا وشفاهيا وصدرت النتيجة في 9 سبتمبر 2021، آلت المرتبة الأولى إلى من هو أصلا موظف متعاقد بالشركة وبياسر في نفس الخطأ المعروضة للتناظر وهو في حد ذاته تحصل على المركز 34 في القائمة التفاضلية للفرز الأولي وتحصل على المرتبة الرابعة في نتيجة الاختبار الكتابي، يعني السيد بالمناظرة لم ينجح وهناك من سبقه، خاصة أن من شروط المشاركة في المناظرة المذكورة هي أن يكون المتقدم للمناظرة مرسما بمكتب التشغيل لمدة ثلاثة أشهر وهو ما لا ينطبق على الفائز إذ أنه متعاقد مع الشركة منذ أربع سنوات، كل هذا وغيره فرض العديد من التساؤلات السيد الوزير في مدى صدقية هذه المناظرات، كلها تمر على القضاء لكن السيد المستولي غير ناجح في المناظرة، السيد مباشر لعمله ويتمتع بترقياته وبعد مدة سنجده في منصب مدير عام.

منذ 9 سبتمبر 2021 إلى حدود اللحظة الوزارة لا ترغب في الافصاح عن نتائج الاختبار المذكور خصوصا وأن من اعترض على هذه النتيجة تواصل مع الوزارة.

من فضلكم السادة المديرين العاميين والمشرفين على الوزارة، راسلوا وأجيبوا المواطنين، هذا الحد الأدنى من حقوقهم مراسلة المتضررين من المناظرة، هؤلاء أصحاب الحق يرسلون الوزارة والوزارة تجيبهم بكل احترام وشفافية، ألا نعمل في كنف الشفافية، حق المواطن هذا مكفول بالدستور وحقه في الإجابة، أجيبوا من تقدموا لكم بالأسئلة.

السيد الوزير، الانحياز للحق مطلوب والشفافية في المناظرات مطلوبة وإجابة المتضررين من المناظرات مطلوبة وأن تكون المناظرات عند القضاء أو أحييت للقضاء ونحن مع أن القضاء يقوم بعمله مع استقلالية القضاء لكن عندما يبقى القضاء عشر سنوات

لبيت في مسألة ملحة وعاجلة، أقول لك أن السيد المتحيز على مكان غيره هو الراجح.

ماذا نريد أن نقول من خلال هذه المناظرات ومن خلال هذه الممارسات؟

أين الوزارة في اتخاذ الإجراءات اللازمة والاستعجالية في ثبوت الغش؟ وشكرا.

طرح السؤال الشفاهي

من قبل السيد عصام البحري جابري

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا السؤال الشفاهي الثامن للزميل المحترم السيد عصام البحري الجابري. الكلمة للزميل المحترم وله عشر دقائق على أقصى تقدير.

السيد عصام البحري جابري

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيد الوزير والوفد المرافق له،

سأبدأ مداخلتي تحت شعار "الدولة موحدة وتحت راية العدالة الاجتماعية" وهذا الشعار فقط لمفهوم رجل الدولة.

سيدي الوزير، في قابس أصبحنا نتمنى أن يعود بنا الزمن إلى الماضي، لا يهدف رفض الخيار التنموي الذي فرض علينا في السبعينات وشوّه الوجه المشرق في جهتنا فحسب وإنما أيضا للمرافق الحياتية التي كانت متوفرة أكثر.

وضعية النقل سيدي الوزير، وصلت إلى درجة من الانهيار غير المسبوقة في ولاية قابس وعندما نتحدث عن أسطول النقل السريع في قابس، أصبحنا نتحدث عن تراجع سريع للنقل.

قابس سيدي الوزير أصبحت معزولة وتعطلت فيها التنمية، استبشرنا خيرا بزيارتكم الفجئية لولاية قابس، قلنا السيد الوزير عاين بنفسه ورأيتم وعايتم الحالة الكارثية للأسطول والنقل والشركة الجهوية للنقل بقابس سيدي الوزير، هذا نموذج لإهدار المال العام وللفساد، كنا ننتظر قرارات والقرار الوحيد كان إعفاء السيد المدير العام ووعدت سيدي الوزير بأنك سعين في ظرف 25 يوما ستعين مدير عاما للنقل بالشركة الجهوية، لكن الآن مرت ثلاثة أشهر ولم يتم التعيين. إذا كان تعيين مندوب هو الوعد الذي قطعته سيدي الوزير في ولاية قابس في ظرف 15 يوما أي يتم تعيين مفوض على ثلاث ولايات وتشعر بأنه نفس الـ "système" في السنة الفارطة عندما تحدثنا عن الحافلات لم يكن هناك مدير عام، نشعر بأن الموضوع يتكرر.

سيدي الوزير، بصراحة ولاية قابس المعزولة برا وبحرا وجوا، على مستوى النقل البري، هل تدري كم بلغ مستوى العجز المدرسي بعد الزيارة التي قمت بها السيد الوزير وهي توصيات رئاسية: بلغ عجز النقل المدرسي 40٪ في ولاية قابس وهذه أرقام مؤكدة، نصف التلاميذ في الولاية لا يذهبون إلى المدارس بسبب نقص النقل المدرسي والأولياء يحملون الذنب لوزارة النقل سيدي الوزير، لأنه من غير المعقول سيدي الوزير تلاميذ في ولاية قابس لا يذهبون إلى المدارس 40٪ يتم اعتماد 20 حافلة بعد الزيارة الوهمية الفجئية سمعنا بأنها وهمية وهي ترتقي إلى الزيارة الوهمية، 20 حافلة بين ولاية قابس وولاية قبلي، هذا نتيجة المعاينة في ولاية قابس؟

بصراحة نحن ننقل آمم الأولياء والأساتذة والمديرين، الاحتقان كان بسبب اللوبيات التي تسلمت سابقا إلى القصبية ونشعر بأنها تسلمت إلى وزارة النقل وتأجيج الوضع وانطلاق شرارة من ولاية منكوبة وشهيدة هي ولاية قابس عليكم بالنظر لوضعية النقل.

سيدي الوزير، ليكن لديك مثلا موعد على الساعة الثامنة صباحا في ولاية قابس لمريض، كيف سيتنقل؟ لا يوجد ربط مباشر، ولاية لا توجد بها حتى حافلة للربط مباشرة بالعاصمة، مركز ولاية قابس والعاصمة لا يوجد بينهما أي ربط مباشر وعندما تقول هذا يقولون لك لديك 13 سفرة تمر من قابس لكن جربت هذا، كل التذاكر تم حجزها في الحافلات المتأتية من مدين ومن جربة ومن كذا فهذه الولايات تشهد نقصا على مستوى وسائل النقل.

ولاية قابس ليس لها أي ربط مباشر بين العاصمة ومركز الولاية هل هذا معقول سيدي الوزير، هل هذه هي العدالة الاجتماعية؟ القطار يبقى 13 ساعة بين قابس والعاصمة، تعكر حالات صحية والله يتصل بي مواطنين وهم سيكون لديهم مواعيد طبية في العاصمة، شيء مؤسف ونحدث عن العدالة الاجتماعية ونحدث عن البناء والتشييد.

سيدي الوزير، الوزراء مطالبون بتنفيذ السياسة العامة للدولة والسادة المديرون العامون مطالبون بتنفيذ سياسات السيد الوزير، ولاية معزولة برا وبحرا وجوا وبالإضافة إلى ذلك الإرهاب الصناعي، الناس مرضى بالسرطان، عندما يريدون التنقل لتلقي العلاج في العاصمة لا يجدون وسيلة نقل توصلهم للعاصمة، لا توجد حافلة تربط مباشرة بالعاصمة، الخط رقم 5 يبقى 15 ساعة، هل معقول هذا الوضع السيد الوزير؟ هل هذه هي العدالة وقد عاينتم بنفسكم الحالة بولاية قابس؟

إذا كان زميلي النائب المحترم السيد عبد السلام الدحماني في مداخلة اقترح تحويل قطار قابس إلى متحف متنقل أو متوقف، أنا أقترح سيدي الوزير تحويله إلى مكون من مكونات سياحة المغامرة لأن المفاجآت فيه تنوع ولا تنتهي.

سيدي الوزير، افتح الملفات في منطقة الجنوب، الولاية الوحيدة التي لديها "terminus" وهناك أمر منطقة الجنوب لم يتم تفعيل إلى حد الآن، لماذا؟ هل هذه العدالة؟ لأن هناك عقليات مدمرة في الإدارة التونسية في 2025 وما زالت لديها عقليات استعمارية، عقليات الجهوية، عقليات اللوبيات، هذا ظلم، نريد رفع هذا الظلم باسم الدولة والدولة موحدة سيدي، قطار 13 ساعة، حالات ولادات، مغامرات، أطول سفرة وتجمع أربع ولايات، حالة القطار، على الأقل يجب أن تتوفر النظافة، افتحوا ملفات الفساد في شركة السكك الحديدية وفي منطقة الجنوب، نرجو سيدي الوزير تفعيل هذا الأمر ليصدر في الرائد الرسمي لكن نعلم أن ما يسمى "بالأطراف النقابية" رحمك الله يا اتحاد حشاد تسيطر على الإدارة وتسيطر على الوزارة نريد أن تكون الدولة قوية، وهذه سياسة عامة للدولة.

سيدي الوزير، الشركة تسع سنوات لم تقدر على صفقة شراء حافلات، السيد رئيس الجمهورية قال لدينا دكاترة بشهائدهم يمكنكم مدهم بعقود وليعملوا، إن كانت الشركة غير قادرة تسع سنوات لم تقدر شركة جهوية على اقتناء حافلات في الاستثمارات،

هل هذا معقول؟ أي شركة تقول لديك مشكل في الجهة، في الجهة لديك مشكل في المركز والمواطن يعاني وسنظل نتحدث بصوت المواطن.

المنطقة اللوجستية سيدي الوزير في بوشمة فيها طلب عروض في 2021، لماذا هذا الصمت، لماذا؟ لأنه جاء مستثمر إلى قابس، المنطقة اللوجستية بوشمة، أين طلب العروض؟ لماذا لم يصدر سيدي الوزير؟ أظن أن اللوبيات تسلمت إلى وزارة النقل، نريد مدنا بإجابة لماذا لم يصدر طلب العروض بخصوص المنطقة اللوجستية ببوشمة؟ هناك طلب عروض وهناك مستثمرين، من يتدخل في المالية العمومية في قابس هي الدولة وليست الولاية، نحن منطقة منكوبة لكن على الأقل ربما بالاستثمارات الكبرى سننسى المعاناة في قابس المنكوبة.

بصراحة لم يعد الشخص بإمكانه أن يتكلم، تحدثت سنتين، نريد شيء فقط تنفيذ السياسة العامة للدولة هذا طلبنا، نريد سياسة الدولة التي يقوم بوضعها سيادة رئيس الجمهورية، يقوم بتنفيذها السادة الوزراء والسادة الوزراء والسادة المديرين فقط هذا ما نطالب به...

جواب السيد وزير النقل

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الآن نحيل الكلمة إلى السيد وزير النقل لتقديم جوابه في مدة لا تتجاوز عشر دقائق فليتفضل.

السيد وزير النقل

شكرا والله بكل أسف عندما تقول زيارة وهمية، أجيبك بكل أسف فانا أسف جدا أنا لأول مرة اسمع كلام من هذا النوع، عندما ذهبنا ووقفنا على النقائص الموجودة في قابس، ليس في قابس فقط بل في كل الولايات بدرجات مختلفة والقرارات التي تم اتخاذها هي قرارات على عين المكان لكن ليس في ظرف 24 ساعة يمكننا حل مشاكل متراكمة على مدى أعوام وقد دعونا السيد الوالي الذي يقوم بعمل كبير جدا ونحن بصدد متابعة هذا، لا يمكننا إصلاح وضعية في 24 ساعة أو في يومين أو في شهر، إصلاح وضعية كارثية، هي كارثية بأتم معنى الكلمة، هل تظن أننا سعداء الآن بأن قابس على تلك الوضعية؟ نحن لسنا سعداء.

على مستوى الحافلات الاعتمادات المتوفرة حاليا للاستثمار 6 مليون دينار، هذا هو الرقم بالإضافة إلى "compensation".

وفيما يخص الإطار المشرف على السكة تم تعيين مؤخرا إطار.

فيما يخص الرئيس المدير العام هناك مقترح بفتح مناظرة، في قابس كل شخص طرح عليه بأن يترأس الشركة يرفض ذلك، أين إذن أبناء قابس، عندما نتحدث بهذا المنطق أين رجال قابس؟ إذن العمل لا يمكن أن يكون "unilatéral" من الوزارة ويجب أن يكون هناك التزام من كل الجهة.

اقتناء 24 حافلة مزدوجة و25 حافلة مستعملة وبالنسبة إلى الخط المباشر تمت برمجته عند وصول الحافلات الجديدة إلى "la SNTRI" هناك خط تمت برمجته بين قابس وتونس وقد قلنا هذا، ليس الآن لأن الإمكانية غير متوفرة لا شركة قابس يمكنها توفير هذا ولا "la SNTRI" يمكنها توفيرها، مع العلم أن اليوم يمر من قابس سبع حافلات في النهار وتسع حافلات في الليل، صحيح هناك مشاكل

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، هل يرغب الزميل المحترم السيد عصام البحري جابري في التعقيب لمدة لا تتجاوز خمس دقائق؟ تفضل.

السيد عصام البحري جابري

شكرا سيدي الرئيس،

سيدي الوزير، عندما قلنا زيارة وهمية، الوهم ليس لشخصكم، لأننا استبشرنا خيرا وأنا كقائد فقد عشنا أنا كقائد وأنت كوزير وما وراءنا من مواطنين في وهم، هل تدري ماذا حصل بعد زيارتك الفجئية سيدي الوزير؟ لماذا قلت لك السيد الوزير كان وهم؟ الوهم بالرغم الزيارة الفجئية ازداد الوضع، عندما تحدثت عن المخزن وعن التنظيف تم سرقة حافلة، سرقة وإن شاء الله نرى هذا البحث الإداري وقد أبلغت الشركة هذا، كانت حافلة "révision" وأنت من أهل الاختصاص السيد الوزير وكل الناس استبشروا وقالوا أن هناك قرارات جريئة، تم سرقة حافلة كان فيها "révision" وكانت موجودة في مكان الكاميرا، استغلوا قراراتك تم تغيير مكان هذه الحافلة بعيدا عن الكاميرا وحصلت سرقات.

عليكم بكل الملفات سيدي الوزير فالموضوع ليس موضوع وهم وليس وهم لنصرح بالواقع وليس لمجرد كلمة سنتوقف وسنحول وجهة الأسئلة سيدي الوزير، نحن نتحدث عن الواقع، عندما أقول لك أن سفرة القطار بين قابس والعاصمة يدوم 13 ساعة فإنه يبقى 13 ساعة وأنا لا أبالغ.

نتحدث عن مطار سيدي الوزير، يتم فتحه من أجل السفراء من بلجيكا ولعيون البلجيكيين ولعيون الهولنديين، عيون السفراء الفرنسية، أما لعيون الجالية والمواطن بالخارج لا يتم حله، المطار يتم حله سيدي الوزير لماذا؟ عندما نقول يتم تفعيل المطار لا يتم تفعيل المطار لدينا جالية كبيرة، لماذا لا يتم برمجة رحلة للمطار؟ مطار قابس تم تنظيم مرة رحلة بـ 700 أورو أي بلغة أخرى لا داعي من فتحه والجالية بالخارج لهم الحق في ذلك عندما يجد تذكرة بـ 400، لماذا يتم فتح مطار ولا يكون هناك دراسة جدوى؟ دون أن تأتي الجالية بالخارج، هل رأيت السيد الوزير عندما ننادي بالعدالة لدينا المطار والميناء لم يتم تفعيلهما وبعد ذلك تقول ليس الوضع نفسه.

عليك بالقيام بـ "appel d'offre international" لولاية قابس للمطار والميناء وللمنطقة اللوجستية هذا هو طلبنا، ويمكنك أن ترى هل سيأتي المستثمرين أم لا؟ نحن نعلم بأن الدولة موحدة السيد الوزير عندما نطالب بتوفير حافلة والسيد وزير النقل يقول لا يمكنني توفير حافلة بين مركز الولاية والعاصمة، يعني افعلوا ما شئتم هناك يمكنكم أن تموتوا هل هكذا الأمور؟ يعني السيد وزير النقل يقول لا يمكن للشركة ولا للـ "SNTRI" أن توفر حافلة ونحن نقول له أن مركز الولاية معزول برا وبحرا وجوا، هل هذه الإجابة ستطمئن المواطنين؟

أعلم أن هناك تراكمات وبأنك غير مسؤول عن هذا السيد الوزير، أنا أعلم والله لا ذنب لك في ذلك وأعلم أنك تحاول إيجاد الحلول والعمل الذي تقوم به أعانك الله عليه، تركة كبيرة جدا عندما تقول أين رجال قابس موجودين السيد الوزير ونحن بصدد الدفاع عنها وهناك أشخاص يدافعون عنها وهناك رسائل وعليك بفتح طلب العروض بين المطار والميناء لنرى هل

موجودة فعندما تمر الحافلة من قابس تكون الحافلة مملوءة، صحيح يمكن أن يكون هذا موجود ولكن سيتم توفير هذا في الأفق الذي ذكرناه ونحن لم نقدم وعود زائفة لمواطني قابس وقلنا لهم سنوفر لكم حافلة تربط مباشرة قابس بالعاصمة في ظرف شهر أو شهرين، نحن بدأنا بإصلاح "chantier" الموجود في مخزن قابس وقد وضعنا التزام الولاية والبلدية وقمنا بتنظيف ما يمكن تنظيفه وغيرنا ما يمكن تغييره على مستوى الإدارة وحرصنا أن تكون على الأقل مستوى العمل في المخزن الموجود في قابس حرصنا على الأقل بأن يرضي العاملين هناك والمشاكل الموجودة هي مشاكل بدرجات مختلفة تتشابه بالمشاكل الموجودة في كل الولايات لكن نحن موجودين وراءها ونحن نسعى إلى حل الإشكاليات أكثر ما يمكن.

بالنسبة إلى السكة فقد ذكرت منذ حين وأجبت على هذا، لو لاحظت هذا أننا الآن بصدد العمل على هذا وفي ظرف شهرين أو ثلاث أشهر القادمة سيكون الوضع أفضل، نقول أنه سيشهد تحسنا في حدود 50 أو 60 % مع الشراءات الجديدة التي ستقع في التجهيزات أو على مستوى إصلاحها سنصل في سبتمبر إلى حدود 80%، وضعنا أهدافا نحن بصدد العمل عليها ولا يمكننا في ظرف شهر أو شهرين أن نصلح تراكمات ليس 15 سنة بل 35 سنة، بدأنا من سنة 1996 وتراجع النقل في تونس والتراكمات التي حصلت بعد الثورة وكانت في الحقيقة وضعيات مؤسفة.

ميناء قابس، زرت ميناء قابس الذي يتطلب عمل كبير، أقول بأننا نعمل على مستوى الأقاليم في العرض قلنا بين ميناء قابس وميناء جرجيس العمل الذي سيتم القيام به أنه سيتم "dragage" الاثنين مع سوسة ومع ميناء بنزرت بطريقة أننا سنقوم بـ "dynamiser" ذاك الميناء مع الإخوة في الجزائر على مستوى العرض وهذا العمل نحن بصدد العمل عليه، هناك أشياء نحن بصدد العمل عليها لا نذكرها لأنها أمور تقنية وهي أمور تتطلب بعض الوقت والمتوقع أن حجم البضائع التي ستعبر ميناء قابس في سنة 2025 ستصل إلى 3550 ألف طن ليسجل ارتفاعا بنسبة 13 % وهذا ما سيكون واضح بالنسبة إلى سنة 2024 .

بالإضافة إلى ذلك ما لاحظناه في ولاية قابس أن حتى البحر تضرر وتم اتخاذ حلول حتى لا يتم تلويث البحر في قابس من السفن عند تنزيل السلع وقد قمنا بهذا ولو تذهب إلى هناك ستلاحظ ما تم القيام به، لنقم على الأقل بحماية بحرنا بعض الشيء من الكوارث التي تقع فيه.

هذا بصفة عامة ولكن أقول لك بأن قابس كبقية الولايات نحن لن نبخل وهذا لا يعني أن هناك معاملة ولاية على ولاية، لو سألتهموني سأقول لك أنني من صفاقس ولو تسألني بعد حين سأقول لك أنني من قابس ولو سألتني بعد حين سأقول لك أنني من بنزرت، نحن نعمل على تونس لدينا علم واحد، الدولة موحدة ونحن نعمل حسب النسق الذي يضيئه رئيس الدولة وهذا لا يوجد بخصوصه أي شك، من الطبيعي أن هذا يتطلب ببعض الوقت، من الطبيعي أن المشاكل موجودة بدرجات مختلفة، هذا صحيح ومعالجتها تتطلب وقت، لكن نحن متمسكين بذلك وإن شاء الله في الأفق الذي حددناه في شهر سبتمبر سنكون أفضل، شكرا.

تعقيب السيد النائب

سيكون هناك استثمارات أم لا ولكن المركز مغلق على طلب العروض وبعد ذلك تقولون أين الاستثمارات.

السيد الوزير، نريد أن تكون السياسة العامة للدولة وإن كان هناك مسؤول لا يمكنه أن يملأ مكانه هناك دكائرة وهناك معطلين عن العمل يمكنكم إجراء عقود لهم ولو حصل ذلك فإن الشركات والوزارة ستشتعل فيها النار ولكن إن بقينا على نفس "système" وإن بقيت نفس "المسامير المصددة" التي تتخاصم مع المواطن وتأجج المواطن في هذا الحال لا يمكن أن نفعل شيء على الأقل في الجهات الداخلية.

أريدك أن تسمع هذا السيد الوزير فأنا أحدثك عن الواقع وأنا لا أجمال المشكل الذي لدي أني لا أعرف الكذب ولا النفاق، فأنا أذكر ما هو موجود، ما هو في قلبي على لساني سيدي الوزير، فعندما أحدثت عن أشخاص مرضى لا يجدون طريقة للتنقل تقول لا يمكنني أن أوفر وكان من المفروض أن يصدر قرار ما يحصل غير معقول وكان من المفروض أن تحاسب المسؤول عن "SNTRI" وتسأل كيف هذا؟

القطار يجب أن تتوفر فيه معايير موضوعية، السيد الوزير يمكن أن أعود أنا وأنت إلى قابس الآن ويمكنك أن تطلع على وضعية القطار وعلى الأوساخ الموجودة فيه، فهذا غير معقول أن نتحدث عن هذا في 2025، أعلم بأن هذا نتيجة تراكمات وأنا لا أحملك المسؤولية ولكن هذا إحساس المواطن، هناك لوبيات تلعب على تأجيج الوضع والتلاميذ لا يذهبون لمدارسهم في يقابس وبعد ذلك نقول لا يمكننا تغيير الأوضاع في لحظة أو أن كل الأوضاع متشابهة...

طرح السؤال الشفاهي

من قبل السيدة نورة الشبراك

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، السؤال الشفاهي التاسع والأخير للزميلة المحترمة السيدة نورة الشبراك، الكلمة للزميلة المحترمة ولها عشر دقائق على أقصى تقدير، فلتفضل.

السيدة نورة الشبراك

شكرا السيد الرئيس،

مرحباً بالسيد الوزير ومرحباً بالإطارات المرافقة،

اليوم سيدي الوزير سيكون سؤالي الشفاهي في جزئين: في الجزء الأول سأحدث عن منطقتي معتمدة قرية والجزء الثاني سنتحدث عن إستراتيجية وزارة النقل من منظور خاص.

بالنسبة إلى قرية هذه المعتمدة بعد أن كانت ذات إشعاع وطني على كامل تراب الجمهورية وكان لها واقع أفضل بكثير من واقع اليوم، اليوم خدمات النقل فيها متردية إلى أبعد الحدود ويعيش المواطن معاناة حقيقية للأسف الشديد سيدي الوزير.

اليوم أصبح لقرية اليوم خصوصيات في الاتجاه السلبي وليس الإيجابي وهذا يعود إلى العديد من الأسباب منها أسباب تتعلق بوزارة النقل ومنها أسباب تتعلق بوزارات أخرى وبعد ذلك عندما نصل إلى موضوع الاستراتيجية مع وزارة النقل لدينا مقترحات بخصوص علاقة قطاع النقل بالقطاعات الأخرى التي تؤثر بصفة مباشرة أو غير مباشرة في جودة الخدمات.

في قرية يوجد فرع يعمل بنصف الأسطول والأسطول مهترئ بالإضافة إلى عدد الأسطول الذي يشهد نقصا والحافلات يتراوح أعمارها اليوم بين 15 و16 سنة، هذا ما هو موجود في قرية والنقص في الأعوان فالأعوان الذين يحالون على التقاعد لا يقع تعويضهم، صحيح أن هذه الصعوبات ربما تشترك فيها عديد المناطق ولكن ما يزيد الطين بلة أنه يتم في قرية حذف خطوط دون إعلام المواطن ونترك المواطن في تسلل، خط 440 قرية- تونس يحذف حافلة عادية، خط 441 قرية- تازركة- تونس يتم حذفه أيضا دون سابق إعلام ولا يتم مدنا بأي معلومة في هذا الصدد، خط 402 قرية- تونس رفاهة لا يوجد اليوم بسبب حذفه، لذلك ينتظر المواطن "القربي" اليوم أن تأتي حافلة من قليببة، تأتي مملوءة بالركاب لذلك إما أن يركب المواطن الحافلة واقفا أو أنه لا يجد كيف يصعد للحافلة ويبقى يركض وراء سيارات الأجرة وهذا موضوع آخر النقل الغير منتظم.

أيضا عدم كفاية خطوط قرية- نابل وهنا نتحدث عن الخط 420، خط قرية وتازركة -الصمعة-نابل هذا الخط كان معطلا وعندما أعيد هذا الخط أعيد بحافلة عادية بعد أن كان يعمل بحافلة مزدوجة وكان هناك إجراء سابقا السيد الوزير كانت هناك عادة حميدة أنه كل ثلاث سنوات يتم تزويد هذا الفرع وخصيصا لهذا الخط بالذات بحافلات كل ثلاث سنوات ومن 2011 لم نرى مثل هذا الإجراء.

لا يوجد بقرية محطة مهيئة رغم وجود الفضاءات ومنها فضاءات تابعة للشركة الجهوية للنقل، غياب تام للمقاعد وللواقيات ولنوافذ الاستخلاص ولا ندرى هل هناك برنامج في هذا الصدد أم لا؟ وما يساهم أكثر في تردي خدمات النقل بقرية وضعية الطرقات والمسالك التي تستعملها حافلاتكم والتي تتعرض للإتلاف والسيد الوزير لدينا في الجانب الإستراتيجي مقترحات في هذا الصدد.

اليوم الوزارة تحلم بنقل إيكولوجي وهذا لا يستقيم مطلقا، نقل صديق للبيئة في بيئة هي بذاتها غير سليمة، أتحدث عن البنية التحتية والتي أكثر من ثلثي هذه البنية التحتية حافلات الشركة وهي تستعمل طرقات ثلثها على الأقل غير صالحة للاستعمال والثلث المتبقي يتطلب من السواق الحذر الشديد لأنه يعرض المسافرين وخاصة التلاميذ منهم إلى المخاطر، اليوم التلميذ لا يصل إلى المدرسة في الوقت المحدد لا في الأيام العادية ولا حتى وقت إجراء الامتحانات.

سيدي الوزير، تعزيز المناطق الريفية بوسائل نقل كالحافلات التي تأخذهم لمستشفى الطاهر المعموري هذا مطلب من بين المطالب، لدينا خمس عمادات في قرية المواطنين هناك يذهبون لقرية بشق الأنفس وليذهبوا بعد ذلك لمستشفى الطاهر المعموري، مشكل اللامركزية في المرافق سنصل إليها وسنتحدث فيها لدينا قرعة الحجاج، ديار ساسي، بني عياش، وبوجريد لماذا لا يتم تخصيص هذه المناطق بخطوط تأخذهم مباشرة لمركز الولاية؟ بطبيعة الحال مركز الولاية في نابل أو في مدن أخرى مجاورة فإن أهالي قرية يتكبدون عناء التنقل لأنه لا توجد لديه فروع مؤسسات، وهذا موضوع آخر كبير جدا لهذا للحديث عن إستراتيجية وزارة النقل علينا الحديث عن إستراتيجية أفقية وليست إستراتيجية في اتجاه واحد.

اليوم ضرورة اعتماد آليات الحوكمة وهنا نتحدث عن الشركة الجهوية للنقل والجميع يعلمون بأن هذه الشركة غارقة في المديونية وبأنه لا توجد لديها سيولة وأن لديها ديون تجاه الدولة ولم تقدر على استخلاصها، ماذا فعلت؟ وما هو مخطط الوزارة في هذا الاتجاه؟

السيد الوزير، صحيح يمكننا الحديث عن مقترحات، لقائل أن يقول ما علاقة وزارة النقل بالمناطق الحضرية التي هي لجان مشتركة يترأسها الوالي لكن في إطار وحدة الدولة وزارة النقل هي طرف هام وهام جدا ورأيه يجب أن يكون رأيه إلزامي وليس استشاري.

اليوم سيدي الوزير، نتحدث عن إستراتيجية النقل، إستراتيجية أفقية بحجم وزارة في علاقة بكل القطاعات، لماذا لا تكون في علاقة لا استشارية لإبداء الرأي فقط في تعبيد المسالك سواء كان مع الفلاحة أو مع وزارة التجهيز بخصوص الطرقات المرقمة أو مع البلديات؟ اليوم باجتهاد خاص من رؤساء الفروع، يجتهدون ويذهبون إلى البلدية من أجل تهيئة بسيطة بالشارع غير مبرمج ويمكن أن يبقى غير مبرمج إلى يوم يبعثون، أي أن الوزارة هنا لماذا لا تكون إستراتيجيتها مبنية على علاقة تكاملية وترابطية مع القطاعات الأخرى؟ لأن يد واحدة لا تصفق والشركة هي المتضررة رقم واحد ومعداتها تعرض للتلف لأسباب خارجة عن نطاقها وهنا نحن نتحدث عن وحدة الدولة وعن التكامل بين القطاعات وهذا سيدي الوزير يجزني للحديث عن اللامركزية المرفقية.

اليوم منطقة كمناطق قرية تفتقر إلى أبسط المرافق، اليوم 75 ألف ساكن يذهبون لمستشفى الطاهر المعموري لإجراء سكانار، لقائل أن يقول ما علاقة وزارة النقل بهذا؟ ربما سعر السكانار أقل بكثير من سعر "boite de vitesse" في حافلة لم تقدر الشركة أن توفر لها السيولة لاقتنائها.

في القرية اليوم يذهب المواطن إلى "STEG" نابل لأنه لا يوجد لدينا مصلحة فنية في قرية، بينما "l'organigramme" موجود فيه لا يمكن سيدي الوزير، لوزارة النقل أن تعمل بمعزل عن هذه الإشكاليات التي تزيد الأمور تعقيدا وتزيد من معاناة المواطن الذي يذهب يوميا إلى نابل لأن لا يوجد هناك محكمة ناحية وهذه المحكمة تمثل مطلب شعبي في قرية، 75 ألف ساكن لا يوجد لديهم إدارة ملكية عقارية فهم يذهبون لمزل تميم، قرية.

سيدي الوزير، لو نتحدث عن البنية التحتية فكما ذكرنا فإن إستراتيجية الوزارة لا يجب أن تكون بمعزل عن البلديات، يجب أن تكون شريك، اليوم نرى أن وزارة النقل لا تكون شريكة مع البلديات إلا بإبداء الرأي وأنا كنت في البلدية وأعرف هذا، أعرف ماذا تفعل وزارة النقل عندما تكون البلدية بصدد إعداد مخططها المديري أو مثال التهيئة العمرانية، الرأي "copier-coller" أناؤكد لك هذا لا يوجد تعصير ولا توجد رؤية استشرافية للمستقبل، فهي لا تعطي رأيها لا في عرض الطريق ولا في تعبيده ولا في المسالك الخاصة بالدراجات.

لم نصل إلى هذا السيد الوزير، لم نصل نحلم بنقل ذكي، عندما أقول نقل ذكي الآن في قرية سيضحكون، ما معنى نقل ذكي وإيكولوجي ومستدام، مازلنا نبحث عن نقل يحافظ على سلامة الأرواح البشرية، لو نتحدث اليوم مع السواق في قرية وتسألهم عما يعانون منه سيحدثونك عن المعاناة، بالإضافة إلى الضغط على

الأعوان نظرا إلى النقص في الأعوان، لذلك هناك استغلال لأن العون اليوم يتحمل مسؤولية أكبر من المسؤولية التي يمكنه تحملها، يمكن لهذا العون أن يعوض عونين أو ثلاثة بالإضافة إلى حالة الرداءة التي حدثت عنها في الطرقات.

السيد الوزير، قبل أن أختتم سأوجه ببعض التساؤلات بخصوص المناظرة التي أعلمتم عنها منذ أشهر مضت وهناك أشخاص شاركوا في هذه المناظرة، ولكن إلى حد الآن لا يعرفون مآل هذه المناظرة.

بخصوص المؤسسات التي تم بعثها من قبل شبان في التكوين أسأل أيضا ما هو توجه الوزارة في هذا؟ وأذكر مرة أخرى ماذا أعدت الوزارة للشركة الجهوية للنقل بخصوص إعادة الهيكلة والتصرف المندمج وبخصوص أيضا المرور إلى التحول الرقمي؟ وشكرا.

جواب السيد وزير النقل

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، نحيل الكلمة إلى السيد رشيد عامري وزير النقل لتقديم جوابه في مدة لا تتجاوز عشر دقائق، فليتفضل.

السيد وزير النقل

شكرا، في الحقيقة شركة النقل بنابل على غرار كل الشركات الاستثمارات لم تقع والحقيقة رجع النسق شيئا فشيئا مثلما تفضلت وقلت، ما نصلحه نحن في النهار حين يظلم الليل قليلا في الطرقات التي تفضلت بذكرها نجد تهشيم أغلب الحافلات ونحن نعي ذلك وحقيقة نعمل على مستوى الحكومة بالتنسيق لكن تعرف أن هناك أولويات ونعمل ليس فقط من أجل أن نحسن في قرية أو في نابل فقط بل المشاكل مطروحة وموجودة في أغلب المناطق على غرار ما هو موجود في المهدي وفي أغلب المناطق خاصة حين تطول المسافة نجد مشاكل في الطرقات ونحن نعيش هذا.

في معتمدية قرية هناك حافلة مكيفة متوفرة الآن ومتواجدة وما علمهم سوى وجوب استغلالها من الاقتناءات الجديدة الثمانية تم إعطاء حافلة مكيفة وتم تسليم حافلة عادية في غضون الشهر الفارط ستشتغل على خط الصمعة وسيتم تعزيز فرع قرية بحافلتين مزدوجة وحديثة وفي ما يخص الحافلات المستعملة أيضا هناك حافلتان لتفادي النقص الموجود في الخطوط الملغاة ولتعزيز الموجودة وتم العمل عليه وهذه الخطوط "identifiées" وموجودة وحالما تكون إمكانية متوفرة سيرجعونها.

في خصوص الديون المتباينة "les dettes croisées" وسنعمل عليها على مستوى الحكومة ونحاول تصفيتها حتى ننفس على الشركات.

بالنسبة إلى المحطات والواقيات أيضا مثلما قلت منذ حين الاخوة في الجهات الأخرى سيقع تركيز هذه الواقيات وهم بصدد تهيئتها الآن وقالوا لي بأن في قرية هناك بعض المحطات التي ستركز قريبا.

بصفة عامة حين نتحدث عن استراتيجية في وزارة النقل التي ليست بمعزل عن المصالح الموجودة في الإدارات الأخرى ولا نعمل بمفردنا لأننا نتشاور في كل شيء مع الوزارات المتداخلة في هذا على مستوى المتوسط والبعيد أو القريب سيمكننا على الأقل من تحسين العرض وحين نرى الدول التي لنا معها "coopération" بصفة عامة كيف سنخطط، سأعطيك أفكارا دون أن نذكر الدول حين كان

لدينا الميتر في عام 1985 هناك دول لا تمتلكه والآن يصنعون المترو ونحن امتلكن الحافلات في تونس فإن هناك دولاً لم تمتلكها والآن لديها مراكز صيانتها.

وانصب تفكيرنا على الأقل أنه يمكننا تدارك الأمر ويكون لدينا في الاستراتيجية على الأقل مركز صيانة جهوي في المنطقة، في شمال إفريقيا لكل إفريقيا وننتهج هذه الاستراتيجية حتى نرتاح من كل ما يتعلق بصيانة الوسائل ونحدث عن النقل البري أساساً ونحدث عن وحدات الإنتاج، كما أن هناك تفكيراً على الأقل في تركيز وحدات الإنتاج لأن المصنعين لدينا في الداخل وهذا باللموس لماذا خرجنا على المستوى الدولي في طلي العروض هذين الاثنين ونفكر في طلب العروض الثالث في العام القادم لأن طاقة الاستيعاب غير قادرة وطلبي العروض الأخيرين مثل شركة الساحل فيه 50 حافلة لم نقدر عليه بعد أن اشتمل العرض على كل ما يلزم للأسف لم يستجيبوا.

إذن يجب أن نجد الحلول على المستوى المتوسط والبعيد ويجب أن نتحرك في مستوى أن يكون عندنا على الأقل وحدات توفر أقل ما يمكن للنقل بجميع أنماطه واستراتيجيتنا في تونس الكبرى مثلاً أو في الجهات هو الربط بين أنماط النقل في تونس الكبرى بين الميتر و"RFR" و"SNCF" و"TRANSTU" ونعمل على هذا وإلى حدود موفى 2025 وبداية 2026 سيكون هناك ربط على الأقل ننقص من عدد الحافلات في وسط تونس وأيضاً الربط مع الجهات وهذا هو النقص الحاصل وما تفضل بقوله أكثر الاخوة بأننا فقدنا أكثر الخطوط ونتألم حين يقال لا أجد وسيلة نقل من قابس إلى تونس ولم نقل أنه لا يوجد بل قلنا أنه لا يتوفر الآن وسنوفره ولكنه الآن غير متوفر.

فنحن لا نكذب على الناس حين يقولون الشركة الجهوية أو الشركة الوطنية عندها إمكانية لأنه غير متوفر وسنوفره حالما يتوفر لأننا في حاجة للاستجابة لطلبات كل المواطنين في شكل استراتيجية. بشكل عام حين نقول استراتيجية لأن لها العناصر الخاصة وأسس الاستراتيجية الأولى هو مستوى الجودة الذي ستحققها والآجال المحددة وما يستوجب من اعتمادات وموارد بشرية ومعدات وهذا ما نعمل عليه ولذلك نتحدث عن هيكلية الشركات وهي "une action urgente" وهيكلية الشركات التي من خلالها يمكن أن نصعد في مستوى العرض الذي سيكون أحسن ويستجيب إلى انتظارات المواطن بصفة عامة في الجهات بما أن الجهات مربوطة.

نحن نعرف جيداً في قرية أو في غيرها أن هناك عزلة وهناك مواطنون في عزلة لكن لا تحملونا أكثر مما نتحمل، فحين نقول أن التلاميذ ينقطعون عن التعليم بسبب النقل فهو أحد العوامل وليس المسبب الوحيد وأنت كم كاستاذ وتعرف جيداً ما يحصل صحيح أن النقل مساهم ولكنه ليس الوحيد المساهم في 40% من الانقطاع المدرسي ونحن بصدد معالجته، لذلك قلنا بأن هدفنا في العودة المدرسية أن تكون أفضل على الأقل حتى نقضي على كل تأخير مدرسي لأننا وكل تعب يتكبده في الوصول إلى المدرسة أو إلى ديارهم في وقت معقول وفي ظروف طيبة وشكراً.

تعقيب السيدة النائبة

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

هل ترغب الزميلة في التعقيب في مدة لا تتجاوز خمس دقائق؟

السيدة نورة الشيراك

شكراً سيدي الوزير على الإيضاحات وشكراً لجديتكم في التعاطي مع هذه الملفات بالذات.

تحدثتم سيادتكم عن المشاكل المشتركة ما بين الجهات لكن تفضلت سيادتكم بوصف قرية بالمنطقة التي هي فعلاً معزولة وإن كان فيها إشكاليات تشترك مع بقية المناطق لكنها تتطلب لفتة من سيادتكم وتعزيز للفرع ليس فقط بالمعدات التي تفضلتم سيادتكم ومشكور حيث تلقيت إجابة في هذا الصدد حتى يتم تعزيز الفرع بثلاث حافلات، في الحقيقة حين توفرت الحافلات الأخيرة أخذنا منها حافلة واحدة مما أثار الشكوك لدى المواطن بعدما بشرناهم أن هناك ثلاث حافلات على أساس سيكون لنا نصيب في الحافلات القادمة لأن فرع قرية ليس له العدد الكافي كان له احتياطي سابقاً واليوم يشهد صعوبات كبيرة.

سيدي الوزير، حين تفضلتم سيادتكم بزيارة إلى ولاية نابل أريد أن أذكركم قرية لم تكن مبرمجة رغم أن المنطقة فيها أكثر ترددي في مستوى قطاع النقل وهذا لا يمنع أنه ما زال لدينا أمل إنكم تخصصوا قرية بزيارة خاصة حتى تقفوا على الإشكاليات الحقيقية، ونود السيد الوزير ألا تكون برمجة الزيارة في الأماكن المضيئة، فنحن نريد منكم أن تعانينا على عين المكان الإشكاليات الحقيقية التي يعاني منها المواطن بقرية ونعرف أنه ليست كل المشاكل لدى وزارة النقل لكن ما زلت أحدث عن الترابط بين القطاعات وغير معقول أن تساهم البنية التحتية في تهرئة وإتلاف المعدات بهذا الشكل الفظيع ونبقى مكتوفين الأيدي وتنفرج والبلدية وحدها من تخطط والبلديات بصفة عامة وحدها ترمج ولم تتم في أي عام البرمجة باقتراح من وزارة النقل، لم لا تكون وزارة النقل شريكة هنا ليس فقط مع البلديات وأكرر قولها مع الفلاحة والمسالك الريفية على الأقل في تدخل عاجل يعني إسعافي يجعل الطريق أقل رداءة كذلك مع الطرقات المرقمة.

هذه هي الاستراتيجية السيد الوزير التي نحلم بها والنقل غير المنتظم هو أيضاً ملف كبير جداً وهناك مظلمة كبيرة في قرية التي ما زالت معزولة أيضاً في النقل المنتظم وهذا يعقد المشكل أكثر ويجعل قطاع النقل غير جيد بالمرّة.

المنطقة الحضرية 1 و2 مطلب شعبي إنها تندمج وقرية تصل إلى منطقة نابل في مستوى الطاهر المعموري.

شكراً سيدي الوزير وهذا لن يكون السؤال الأخير إن شاء الله أسئلة أخرى ونكمل متابعة وضعية النقل في قرية وإن شاء الله تشهد تحسناً بعد مداخلتكم وشكراً.

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكراً، الكلمة للسيد الوزير لتقديم بعض التوضيحات والمعطيات الإضافية. فليتفضل.

السيد وزير النقل

شكراً، بصفة برقية في الحقيقة هناك تساؤلان في مراجعة الدوائر داخل الولايات هي في الحقيقة من مشمولات السادة الولاة فهم من يعرف بطبيعة الحال مع السلط الجهوية.

في ما يخص اسناد تراخيص التاكسي الفردي والتاكسي الجماعي هي بطبيعة الحال في مستوى الجهة وتقع وفقاً للأمر عدد 581 حيث

قال أحد الأخوة بأنه لا يوجد فيها قانون انما ينظمها الأمر عدد 581 وتم ضبط الخصائص التي يقع الإسناد عليها ويتم على مستوى الجهة في مستوى الأمر في حد ذاته بقيت إشكالية مطروحة ونحن بصدد معالجتها وهي في ما يخص الأقدمية واثبات الممارسة الفعلية، نحن على علم بهذا وبصدد التدارس فيها من أجل إيجاد الحلول وهو الخاصية الوحيدة التي فيه "une litige" لكن الأمر 581 ينظم العملية وتقع عملية الإسناد بأقل مشاكل مما كان سابقا.

في الحقيقة أكمل بأن أشكركم جميعا لأن العمل الذي نقوم به دونكم أنتم ودون السلط في الجهة ودون كل الناس لا يمكن أن نصل إلى أي نتيجة، لكن تأكدوا أننا نساعد كل الجهات وننجز المهمة بطريقة نوصل مستوى النقل في كل الجهات بنفس المستوى وصحيح أن هناك فوارق موجودة لكن ربما تقول في جهتك أنت ولكن لو تسأل زملائكم في الجهة الأخرى فإن الأمر لا يبعد كثيرا.

نعمل بطريقة أن نستجيب على أكثر ما يمكن حتى يكون النقل في مستوى محترم، نشكركم كثيرا وتونس تعيش.

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا السيد الوزير على كل البيانات والافادات التي وقع تقديمها،

شكرا لجميع الزميلات والزملاء وفي الختام أتوجه ببالغ الشكر والتقدير للسيد رشيد عامر وزير النقل والوفد المرافق له متمنيا لهم التوفيق والسداد في مهامهم ونرفع الجلسة لمدة خمس دقائق لنتمكن من توديع السيد الوزير والوفد المرافق له على أن تستأنف للاستماع إلى مداخلات الزملاء تطبيقا للفصل 108 من النظام الداخلي.

(كانت الساعة الواحدة وعشرين دقيقة بعد الزوال)

استئناف الجلسة

وتدخلات السيدة والسادة النواب

على معنى الفصل 108 من النظام الداخلي

(كانت الساعة الواحدة والنصف بعد الزوال)

السيد أنور المرزوقي، نائب رئيس مجلس نواب الشعب

زميلاتي زملائي الافاضل،

نستأنف على بركة الله الجلسة ونفسح المجال للتدخلات على معنى الفصل 108 وفي البداية الكلمة للناتبة المحترمة منال بديدة ثلاث دقائق. تفضل.

السيدة منال بديدة

سيدي الرئيس، اليوم أريد أن أترحم على شهداء الخبزة حيث لقي ستة تونسيون حتفهم في حادث مرور مروّع بطريق جالو الكفرة في ليبيا يوم الجمعة 21 مارس 2025 ليلا رحم الله الحبيب بديدة من بئر علي بن خليفة وحسان بن حميد من بئر علي بن خليفة ومحمد الهذيلي من جندوبة ومعز بن الراجح من سليانة وحلمي الجلاصي من منزل تميم وحماضي سامي رمضان من مساكين.

اليوم السيد الرئيس أريد أن أحدث بكل لوعة عن شبابنا الذي يضطر لمغادرة البلاد للبحث عن مورد رزق في بلاد أخرى لكن عوض أن يرجع بقوته يعودون به في صندوق.

الكفرة في ليبيا سيدي الرئيس، صحراء الطقس شديد الحرارة وبالرغم من الظروف المناخية الصعبة إلا أن أبناءنا يفضلون العمل

في حظائر البناء في الكفرة لأنهم لم يجدوا في بلادهم الفرصة ولا الأجر المناسب، عديد المواطنين قالوا لي لماذا لم يبقوا للعمل في بلادهم في البناء ما دام نفس العمل ولا مجال للمقارنة بين حظائر البناء في تونس وفي ليبيا لأنه إذا تقاضى في تونس مثلا 1.500 دينار ففي ليبيا يتقاضى 3 آلاف دينار وإذا يدفع في تونس نصف راتبه في الأكل والشرب وتنقله ففي ليبيا لا يصرف من راتبه شيئا وإذا سكن في تونس في موقع حظيرة البناء حيث يتناثر الغبار وتحت الجدران ففي ليبيا يسكنونهم مجانا في إقامات فيها مكيفات وكل ظروف العمل اللائق.

لذا السيد الرئيس، أطالب بضرورة العمل على تحسين ظروف العمل في تونس وهذه مهمة وزارة الشؤون الاجتماعية، كفانا من فقداننا من أبنائنا في البحروفي طرقات الغرب.

أريد أن أشكر رجل الأعمال الليبي الذي اشتغل معه أبنائنا ولم يدرجهدا معهم حتى أنه أتى بهم في طائرة خاصة لتونس ونتمنى أن ينسج رجال الأعمال وأيضا القائمين على القطاع الخاص في تونس على منوال رجال الأعمال في ليبيا.

في بئر علي فقداننا الحبيب وحسان، الحبيب أب لأطفال صغار وحصل ابنه على 17 معدل كان ينتظر أن يفرح أباه ببطاقة الاعداد حين عودته، اليوم فقدت هذه العائلة عائلا الوحيد وأصبحوا دون مورد رزق، حسان هو العائل الوحيد لأبويه فمن سيعول عائلته، لذا أنا أطلب المسؤولين وكل السلطات بمساندة عائلات الضحايا الستة وأقل ما يمكن أن نقدم لهم على الأقل جريات قارة الأمهات وجريات للأب والأم بالنسبة للأعزب.

أريد أن أشكر كل المسؤولين في ليبيا والسلط العليا الذين ساندونا وسرعوا في الإجراءات ونشكر أيضا وزارة الخارجية التونسية والقنصلية العامة التونسية في ليبيا، مطار تونس قرطاج على الوقوف معنا وكل الأمنيين وربي يرحم كل شهداء الخبزة في كافة ربوع الوطن وشكرا.

السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

أمين رحمهم الله، الكلمة الآن للنائب المحترم فخر الدين فضلون. تفضل.

السيد فخر الدين فضلون

شكرا سيدي الرئيس،

اسمح لي السيد الرئيس لأن أعود اليوم على موضوع كنت تطرقت إليه في عديد المناسبات واليوم سأعيد الحديث فيه بأكثر توسع وأعتبره من أولى الأولويات التي يجب أن نشتغل عليها اليوم ويجب على كل الجهات المعنية اليوم أن تضع اليد في اليد ونخرج بحل اليوم وفي أقرب وقت ألا وهو مسألة هجرة أفرقة جنوب الصحراء لتونس، أعيد الخوض فيه فالمسألة تتفاقم أكثر فأكثر وتتطور والحقيقة لم نر ولم نلمس أن هناك حولا مرتقبة يمكن أن تطمئن التونسي.

في اللقاء الأخير الذي وقع في مجلس النواب ضمن الأكاديمية كنا عرفنا من الجهات المعنية من الأخوة بوزارة الداخلية أن الجهات التونسية نجحت في التقليل من محاولات الهجرة غير النظامية لأفرقة جنوب الصحراء بنسبة تقدر بـ 65% ولكن هل فكرنا اليوم أن 65% اليوم يجيئون إلى تونس على أساس أنهم سيجتازون البحار لأوروبا بأنهم سيظلون 65% اليوم في تونس إذا كان القانون يمنعهم

من العمل فيهم يتسولون وحين لا يجدون غدا لقمة العيش سيضطروا لفعل ما رأيناه مؤخرا في محل عمومي، عملية سطو رهيبية وافتكاك المال من عاملة في وسط المحل من أفريقي.

نحن لسنا عنصريين، فنحن أفارقة ولن نتجرد أبدا من هويتنا فنحن في الأخير ننتهي إلى هذه القارة ونتجلى بالإنسانية والتجربة التي صارت في تونس والتي كانت تونس فيها ملجأ لحوالي مليونين من الأشقاء الليبيين الذين كانوا معنا في مخيمات ونجحت هذه العملية واليوم يجب أن ننسج على هذا المنوال.

أولا، أقترح أنه لا بد أن نقوم بمخيم اليوم تحت إشراف المؤسسة العسكرية التي عندنا فيها ثقة كبيرة وتتم دعوة الأمم المتحدة وكل المنظمات الإنسانية ويكونون هنا مجمعين بأن وجودهم غير شرعي في انتظار ترحيلهم ولم لا نفكر اليوم في السور الواقي بخمسة أمتار على الحدود بيننا وبين الجزائر وبين ليبيا، لا بد أن يكون موجودا حتى نتصدى لعمليات التسلل إلى التراب التونسي، في الحقيقة نحن نرى ونسمع وحين نجد أنه وقع ترحيل 3500 وفي المقابل في نفس المدة يدخل حوالي 7000 فهنا هي المشكلة فلا نصل لحل.

اليوم لا بد من أن نعطي الأولوية لتونس في الاشتغال على مسألة الهجرة غير النظامية للأفارقة في تونس يجب أن نجد الحل الذي أراه في المؤسسة العسكرية ومخيم في الجنوب التونسي يتم جمعهم هناك ويتم دعوة الأمم المتحدة لإعالتهم ومرافقتهم ومتابعهم الصحية، لأننا اليوم إذا لم نتخذ هذا الحل سنجد أنفسنا أمام عديد الإشكاليات لا قدر الله وشكرا سيدي الرئيس.

السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا الكلمة الآن للنائب المحترم حسن الجربوعي. تفضل.

السيد حسن الجربوعي

شكرا سيدي الرئيس،

مداخلتي هذه بحكم أنني عضو في لجنة الفلاحة تقابلنا عديد المرات بعديد الفلاحين في ما يخص منظومة الألبان، اليوم هناك مشكل مطروح أن الفلاحين وصغار مربّي الأبقار الذين يشترون العلف بثمن مرتفع جدا وما زال ثمن لتر الحليب 1340 مي وأصبح هذا مشكلا كبيرا لكن الدولة تطرقت إلى الديوان الوطني للأعلاف، هذه الفكرة هي فكرة رئيس الجمهورية ونتمناها لكن الإشكال الموجود حين نرى البيان الصادر في رئاسة الحكومة بتاريخ 4 جانفي 2024 الذي ينص فيه على كيفية تنظيم هذا الديوان "وسيتولى المذكور المساهمة في ضبط الاستراتيجيات الوطنية والقطاعية للنهوض بالموارد العلفية وحوكمة التصرف فيها وفق ما جاء في بلاغ لرئاسة الحكومة، كما سيشرّف على الضبط وتوفير الحاجيات السنوية من الموارد العربية للقطيع، كما سيسهر على إنتاج وتوريد وتوزيع الموارد العلفية والاتجار فيها وتكوين المخزونات الاحتياطية منها والقيام بكل التدخلات الضرورية لتعديل السوق وسيعمل على المساهمة في إنجاز الدراسات الفنية والاقتصادية المتعلقة بمنظومة الأعلاف بما في ذلك تقديرات كلفة الإنتاج".

اليوم نجد هذا البيان من رئاسة الحكومة والغاية من إنشاء ديوان وطني للأعلاف لكن الواقع الموجود اليوم مشكلة كبيرة كيف؟

اليوم منظومة الأعلاف في وزارة الفلاحة في حد ذاتها تقريبا ست إدارات تتداخل في منظومة الأعلاف، اليوم هناك ديوان تربية الماشية يعمل في إنتاج البذور وفي إدارة الموارد العلفية.

الإدارة العامة للإنتاج الفلاحي فيها إدارة الموارد العلفية.

إدارة الزراعات الكبرى فيها مصلحة الزراعات العلفية.

ديوان الحبوب يورد الشعير والسدري أيضا ويوزعه عن طريق نيابات وعن طريق التنسيق مع الولاية والمعتمدين.

أيضا المعهد الوطني للزراعات الكبرى في الإرشاد والتأطير في المجال الزراعي الفلاحي.

وكالة التكوين والإرشاد الفلاحي فيها الإرشاد الزراعات العلفية.

نرى التداخل في الإدارة وفي وزارة الفلاحة فكيف نريد أن ينجح الديوان الوطني للأعلاف واختصاصه مشتت في عديد الإدارات.

السؤال المطروح: هل تم فعلا تمكين ديوان الأعلاف من الإمكانيات والوسائل لانجاح مهامه؟ لأن ديوان الأعلاف اليوم في الجهة المقابلة هناك الخواص لديه جميع الصلاحيات والإمكانيات للشراء والبيع ليدخل للسوق، اليوم الديوان الوطني للأعلاف يجب على رئاسة الحكومة ورئاسة الجمهورية ووزارة الفلاحة التنسيق باعطاء الآليات الممكنة للنهوض، فاليوم ديوان الأعلاف فكرة نتمناها لكن ليست له مهام وصلاحيات حتى في صلب وزارته.

اليوم مثلما أسلفت القول إدارات عامة متواجدة فيها عديد الإطارات المختصة في الأعلاف والديوان الوطني للأعلاف موجود، لذلك علينا اعطاء الإمكانيات اللازمة على الأقل حتى نحاسبه مستقبلا على المجهودات التي يقوم بها. شكرا.

السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا الكلمة الآن للنائب المحترم أيمن بن صالح. تفضل.

السيد أيمن بن صالح

شكرا السيد الرئيس،

سأدخل مباشرة في صلب الموضوع، سبخة أريانة تحولت إلى أمواج من الحشرات والناموس، فحوض التمتع بأمواج البحر نعانى موج ناموس سبخة أريانة، كل سكان منطقة سكرة 1 أو المناطق المجاورة لها في معاناة كبيرة، لذا نطالب بتفريغ السبخة من الآن وعلى الأقل نحاول إنقاص كميات الماء المتراكم بها. أعرف أن المسؤولين لا يقطعون تلك المنطقة ولذلك لن يختفي الناموس، لكن ما ذنب سكانها ومواطنوها الذين يعانون جحافل الناموس.

نحن الآن في شهر مارس والطقس لا يزال باردا ولا زلنا نرتدي عدة ملابس ومنها الصوفية فماذا سيحدث لنا عند ارتفاع الحرارة؟

علما وأننا توجهنا بسؤال كتابي إلى السيد وزير الداخلية وقمنا بتذكيره بضرورة وجوب مداواة سبخة أريانة باستعمال الطائرة ومن الآن قبل استفحال المعاناة وبضرورة إنقاص كميات المياه الراكدة نظرا إلى ارتفاع المائدة المائية بشكل كبير. هذا الموضوع الأول.

بالنسبة إلى الموضوع الثاني لقد تنقلنا على عين المكان إلى منطقة "شطرانة"، عفوا منطقة سكرة حيث وجدنا أحد أفارقة جنوب الصحراء بصدد دهن جدران معهد، هذا المعهد يمثل مؤسسة عمومية ونساءل هنا هل أن المقاول المكلف بهذا العمل

يدفع معاليم الـ "CNSS" على هذا العامل؟ أكيد لا، وأنه يدفع أجرته سرا، اليوم خطاب الدولة حول أفارقة جنوب الصحراء في جهة والواقع في جهة أخرى.

حاليا أفارقة جنوب الصحراء الموجودين في منطقة سكرة 1 بدون أوراق إقامة والذين ساهموا في ارتفاع معاليم الكراء من 200 أو 300 دينار إلى 800 أو 900 دينار، عمليات الكراء تتم لفائدة عنصرين ولكن فيما بعد يقطن أكثر من 40 فردا في نفس المحل، فمن يراقب هذا الأمر حاليا؟ لا تحدث هنا عن المراقبة في منطقة سكرة 1 لأن أعوان أمن منطقة أريانة الشمالية يبذلون أقصى جهودهم ولكن ذلك غير كافٍ لأن الأعداد مرتفعة، بل أتساءل عن كيفية وصولهم إلى هنا وقطع العديد من الأفارقة الذي يزن معظمهم 120 و150 و90 كغ مسافة 500 أو 600 كلم دون أن يراه أحد؟

اليوم نطالب بتوضيح استراتيجية الدولة حول الموضوع وإلى أين يسير؟ وإن وجدت اتفاقيات مضادة فأعلمونا بها لإنارة الرأي العام وحث المواطنين بضرورة التعايش مع الوضع واليوم لدينا تلاميذ صغار من الأفارقة يدرسون مع أطفالنا في المؤسسات التربوية، نريد أن نفهم أين ستؤدي بنا هذه الطريق ليعلم ويستفيد الجميع.

السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا الكلمة الآن للنائب المحترم نجيب العكرمي ثلاث دقائق تفضل.

السيد نجيب العكرمي

شكرا السيد الرئيس،

هذه المداخلة تتعلق بتواصل مهزلة الفساد في لجان الانتداب والترقية لأساتذة التعليم العالي، للأسف الشديد يبدو أن خطاب السيد رئيس الدولة في وادي واشتغال الحكومة ووزارة التعليم العالي في وادي آخر ويبدو أن وزارة التعليم العالي ما يزال يرقد في أقبيتها الفساد ومؤخرا تواصل وزارة التعليم العالي تعنتها وتسترها على لجان الانتداب الفاسدة وخاصة لجنة الانتداب في تعليمية المواد ولجنة الانتداب للأساتذة المساعدين في التاريخ وأيضا لجنة انتداب وترقية أساتذة التعليم العالي في التاريخ وغيرها في مادة العربية وفي مادة الاقتصاد والطرق الكمية.

وقد كنا راسلنا وزارة التعليم العالي مرات عديدة وأشرنا إلى التجاوزات، كما كان المترشحون قد تقدموا بعشرات العرائض تتعلق بفساد لجان الانتداب والترقية وخاصة في لجنة تعليمية المواد ولجنة انتداب أساتذة التاريخ، ولكن للأسف الشديد الوزارة وإداراتها العامة وهنا نحمل المسؤولية للسيد المدير العام للتعليم العالي والبحث العلمي ورئيس الديوان وللسيد الوزير رأسا على تستره وعدم تفاعله بجدية مع كل الملفات التي وصلته سواء عن طريق المترشحين وأيضا الملفات المتعلقة بالتجاوزات الخطيرة والفسادة لهذه اللجان التي بلغت أيضا رئاسة الجمهورية ومن المعلوم أن سيادة رئيس الدولة يتحدث عن مقاومة الفساد فلماذا تواصل الوزارة تعنتها؟

ولهذا والرسالة إلى السيد رئيس الدولة، أنتم كأعلى هرم في السلطة تحدثتم منذ 25 جويلية على مقاومة الفساد لكن يبدو أن أغلب الوزارات مازال يرقد في أقبيتها الفساد والفاقدون ومن هذا المنبر أتوجه إلى الرأي العام لأقدم اعتذاري لكل الفاسدين لأننا نحن

غير قادرين وعاجزين عن مقاومة الفساد لأنه أقوى من هذه الدولة وهذه الرسالة أدعو السيد رئيس الدولة للتدخل مباشرة لمقاومة الفساد داخل وزارة التعليم العالي أقبيتها وأقول ذلك وكلي جدية وثقة في السيد رئيس الدولة على التدخل لمقاومة مظاهر الفساد، لأن أغلب اللجان التي وصلت فيها شكاوى لم يتدخل السيد وزير التعليم العالي ولا نعلم لماذا؟ يبدو أنه متستر ويريد أن يواصل في الفساد فلماذا؟ وما جدوى مسار 25 جويلية؟

السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب:

شكرا الكلمة الآن للنائب المحترم الأستاذ علي زغدود تفضل.

السيد علي زغدود

شكرا السيد الرئيس،

السيد وزير النقل،

زملائي النواب، شعب تونس العظيم،

إلى متى ستظل بن قردان خارج حسابات الدولة؟ إلى متى سيظل التهميش والإهمال عنوانا دائما لكل مطالب أهل بن قردان؟ أولا السكة الحديدية قابس رأس جدير، منذ سنوات ونحن نسمع عن هذا المشروع الذي يمكن أن يكون نقلة نوعية ليس فقط لبن قردان، بل لكل الجنوب التونسي، مشروع يربط تونس بعمقها الاستراتيجي في ليبيا ويفتح الباب أمام اقتصاد مفتوح ومتنوع خارج منطقة التبعية والتهميش لكن كالعادة الوعود كثيرة والتنفيذ مفقود. متى نرى القطارات تعبر بن قردان بدل أن نرى طرقات مهالكة وقرارات عاجزة عن تحقيق التنمية؟

ثانيا سيدي الوزير، النقل المدرسي والشركة الجهوية للنقل بين قردان، أبناء بن قردان يعانون يوميا للوصول إلى مدارسهم، نقص فادح في أسطول النقل المدرسي، حافلات قديمة ومهالكة، تأخير دائم، اكتظاظ، إلى متى؟ نطالب إذا بإضافة حافلات.

محطة النقل البري وشركة تونس للنقل بين المدن، محطة بن قردان تشكو من ضعف التجهيزات وانعدام الصيانة وغياب الحد الأدنى منها، أيضا حافلات قديمة ومهالكة كثيرة الأعطال تعطل للخطوط الطويلة التي تبقى كل أبناء الجنوب وكأنهم مواطنين من الدرجة الثانية، لماذا تخصص حافلات جديدة للطرق القصيرة والمسافات القصيرة وتكون الحافلات المهالكة للمسافات الطويلة؟ نريد حلولا وليس أنصاف حلول: حافلات جديدة للمناطق الطويلة.

ميناء الصيد البحري بالـ "كتف"، غياب قطاع التجهيزات الضرورية، رافعة قديمة مهالكة، البحارة يطالبون بتجديد الرافعة وكذلك غياب التجهيزات الضرورية رغم التوسعة التي حدثت في 2016 إلا أن "المجبد" خالي من كل التجهيزات وغير قادر على تقديم الإضافة للبحارة، أيضا وجود سفينة غارقة بالميناء تهدد السفن الراسية به وتحتل مساحة كبيرة داخله ولا أحد يتحرك والسبب هي على ذمة القضاء، فهل يمنع القضاء إخراجها خارج الميناء؟ لماذا هذا الاستهتار؟ لماذا هذا التعلل الواهي؟ نطالب بإزالتها فورا، ولا أحد يقبل أن يبقى هذا العبث قائما.

سابعاً، نقص الماء الصالح للشرب والتجهيزات بميناء الصيد البحري بالكتف رغم أنه يمثل نقطة انتاج كبيرة.

ختاماً، السيد الوزير أهل بن قردان لم يعودوا يتحملون سياسة التهميش والوعود الزائفة لم يعودوا يقبلون المماطلة والتسويف.

السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا أستاذ علي زغدود، الكلمة الأخيرة الآن للنائب المحترم ياسين مامي ثلاث دقائق تفضل.

السيد ياسين مامي

شكرا السيد الرئيس،

الحقيقة أردت في هذه المساحة الحديث حول موضوع وجب تناوله، نحن كمشرعين أو أيضا كسلطة تنفيذية كحكومة، كرئيس سلطة تنفيذية لا بد أن يحظى هذا الموضوع بالاهتمام ولابد أن نجد له حلا نهائيا، فاليوم هنالك تشريعات وقوانين وفي نفس الوقت للدولة جهاز رقابي وجهاز ردعي من دوره ومن مشمولاته الوقوف على تطبيق القانون على أرض الواقع، هذا ما يحملني للحديث في جزء منه عن موضوع مهم جهازا كاملا يسمى جهاز الشرطة البلدية أو الحرس البلدي أو التراتيب.

السيد وزير الداخلية، أريد أن أسأل ماذا يعمل هذا الجهاز؟ وما هو دوره؟ ومن يراقبه؟ اليوم هل لديكم معطيات وأرقام على عدد الانتهاكات والتجاوزات التي تحدث يوميا بدون حسيب ولا رقيب؟

تحدثنا من قبل عن البناء الفوضوي والعشوائي وقلنا بالفعل لا نملك مثال تهيئة عمرانية مما تسبب في ذلك ولكن اليوم هنالك مظاهر مست بخصوصية المدينة ومست بالخصوصية العمرانية ومست بالذوق العام والمشهد العام للمدينة، فمن يقوم اليوم بعمليات المراقبة والردع؟ أعوان الشرطة البلدية اليوم نشاهدهم يتنقلون من مكان إلى آخر، فماذا يفعلون؟ هل ينجزون تقاريرهم؟ هل ثمة من يراقبهم ويراقب أعمالهم؟

الواقع اليوم في الحمامات يفضح الوضعيات الموجودة، مظاهر الفوضى في اكتساح الأرصفة، الانتصاب الفوضوي، البناءات العشوائية المبنية في الطريق العام والمبنية في مجرى وادي. هذا الواقع الموجود يدل على إمكانية وجود تقصير من هؤلاء الأعوان أو بتواطئ منهم ولا يمكن وجود كل هذه الفوضى إلا بوجود هذه الاختلالات، التقصير أو التواطؤ.

لذا نحن ومن هنا دورنا كمشرعين بمجلس نواب الشعب أن يكون من أولوياتنا التنسيق مع الحكومة لمراجعة دور هذا الجهاز الرقابي والردعي، الذي لا يقوم بدوره مع وجود عدة حالات وتصرفات يعلمها الجميع ويعلمون أساليب وسبل المظاهر والشبهات العديدة.

هذا الموضوع أراه من الأولويات ولا بد أن يوضع على طاولة الحوار.

السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا الكلمة الأخيرة للنائب المحترم الأستاذ علي زغدود تفضل.

السيد علي زغدود

شكرا السيد الرئيس،

نحن هنا اليوم لا لنلقي خطبا بل لنرفع صوت الحق، لنطالب بإنهاء معاناة أبناء تونس المحتجزين في ليبيا، نعم نشكر الأشقاء في ليبيا على التفاعل الجزئي مع ملف الموقوفين، لكن نقولها بصوت عالي لا يزال هناك رجال خلف القضبان، لا تزال هناك أمهات

يحترقن قلعا، لا يزال هناك إخوة ينتظرون وعائلات تعيش الألم يوما بعد يوم.

هذا الملف لا يحل بأنصاف الحلول، بل يحتاج قرارا واضحا وحاسما يعكس حقيقة الروابط الأخوية بين تونس وليبيا، نحن لا نخاطب ليبيا كدولة أجنبية بل كأهل وإخوة وكدم واحد سال على هذه الأرض منذ عقود، ككتف إلى كتف حملنا السلاح يوم اشتدت الأزمات، كذلك هذه ليست مجرد حدود بل شرايين حياة تربط شعبين لا يمكن أن يفرقهما ظرف طارئ أو قضية عالقة.

من هذا المنبر نطالب بتفعيل اللجنة المشتركة التونسية الليبية بشكل فوري حتى لا تبقى قضايا رهينة للوقت والظروف، بل تكون هنالك اليات واضحة للحل والتنسيق المستدام، كما نحى بكل قوة الجهود الجبارة التي يبذلها الجانب الديبلوماسي كذلك السفير التونسي في طرابلس والسفير الليبي في تونس هؤلاء الرجال الذين يعملون ليلا نهارا من أجل حل هذه الأزمة لكننا نريد أكثر من ذلك، لا نريد فقط حل مشكل الموقوفين، بل نريد رؤية جديدة للعلاقات بين تونس وليبيا، نريد رؤية متينة على الوحدة والتعاون الحقيقي، على المشاريع المشتركة التي تهض بالمناطق الحدودية وتحولها من بؤر توتر إلى قلاع تنمية.

أهلنا في بن قردان في مدينة زوارة في مدينين في مدينة "نالوت" في تطاوين في طرابلس في كل شبر من تونس وليبيا هم أبناء دم واحد، أبناء قضية واحدة، أبناء تاريخ واحد، ولن نسمح بأن تكون هذه الحدود فواصل تعقد حياة الناس بدل أن تسهلها، نريد مشاريع، نريد تجارة حرة، نريد استثمارات كبرى بيننا، نريد مصانع ومشاريع تخلق فرص عمل لأبنائنا من الجانبين، نريد اقتصادا مشتركا يجمعنا بدل أن تفرقنا الحسابات الضيقة والوهمية، نحن هنا لنؤكد أن المصير واحد وأنه كما امتزجت دماؤنا في ساحات الحرب ومعارك الشرف في أيام الاستعمار وفي كل المحن، فإنه يجب أن تمتزج اليوم في معركة البناء والتنمية، في معركة البناء والتشييد، لا خيار لنا إلا الوحدة والتكامل الاقتصادي، لا خيار لنا إلا التضامن والعمل المشترك.

السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الأستاذ عصام البحري تفضل.

السيد عصام البحري

شكرا سيدي الرئيس،

رسالتي موجهة إلى السيد رئيس الجمهورية بعد التواصل عدة مرات مع السادة الوزراء والمديرين العامين، سيدي رئيس الجمهورية نرجو منكم التدخل لولاية قابس الذي وصفها بالولاية المنكوبة، بالولاية الشهيذة.

اليوم الفساد الذي نخر عديد القطاعات الجهوية في الولاية، قابس وقتلها سابقا أن مشكلة ولاية قابس ليست في تعيين والي يتسم بالكفاءة ونزاهة اليد وهو موجود حاليا، مشكلة ولاية قابس اللوبيات والعصابات الداخلية والخارجية، ولاية تركز فيها أكبر الشركات المصنعة.

وحتى مع السيدة وزيرة الطاقة قلنا بأن السيادة الوطنية التي تمثل سياسة عامة للدولة غير موجودة بولاية قابس، ولاية حقا منكوبة ومعزولة.

واليوم مع السيد وزير النقل أردت بهذا التدخل بصراحة،
تحميل الأمانة للأفراد المنتخبين وليس المعيّنين.

الولاية تتطلب تدخلا على مستوى الرئاسي لأن الوالي ورغم
رغبته وحرصه على العمل لا يستطيع فعل أي شيء بمفرده. إذا كان
السادة الوزراء لم يحركوا ساكنا وقد سبق وأن قلت إنني لا أثق
برئيس الحكومة -الذي غادر- عندما أرى ولايتي قابس تجسم بها قرار
وحيد هو صناعة الموت والاقتصاد الملوث بالدماء لا يعتبر اقتصادا.
الترفيع في الإنتاج على حساب الصحة والدماء في ولاية قابس فإنني
أقول "إن العدل يعمر والظلم يدمر".

ونرجو من سيادة رئيس الجمهورية أن يرفع بنفسه المظلمة على
هاته الولاية...

السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، شكرا أستاذ عصام، الكلمة الأخيرة للنائب المحترم ماهر
الكتاري بفضل.

السيد ماهر الكتاري

بارك الله فيك، شكرا السيد الرئيس،

بالنسبة لي، فإن مداخلي هذه ستكون حول إحياء ذكرى عيد
استقلالنا المجيد وأحب أولا وثانيا وثالثا أن أشكر الجيش الوطني
والقوات المسلحة على الاحتفال الذي أقاموه في شارع الحبيب
بورقيبة لإحياء هذه المناسبة.

ولكن ما حز في قلبي أننا من قبل كنا نحتفل بعيد الاستقلال
بصفة أكبر وبأهمية أكثر وفي كل ولايات الجمهورية وأرغب أن تبقى
هذه العادة وتكون موجودة ليس كاحتفال فقط لكن كذكرى للترحم
على أرواح الشهداء والمناضلين الذين منهم من ضحى بنفسه في
سبيل هذا الوطن ومنهم من ضحى بوقته ومنهم من ضحى بماله
وهناك من ناضل بصمت لتكون نحن اليوم هنا تحت قبة البرلمان
هذه، كتونسيين في بلد حر مستقل.

هذا من ناحية، من ناحية أخرى كنت أتمنى أن الاحتفال بعيد
الاستقلال يكون في كل بلدة، في كل ولاية، في كل معتمدية، في كل
حي، في كل دار لأنه -أحبنا أم كرهنا- ليس هناك عائلة واحدة في
تونس لم تحتو على مناضل أو محارب للاستعمار أو من ضحى كما
قلت بماله أو بوقته أو بروحه أو ضحى بمستقبل عائلته، شيئا
وشبابا، رجالا ونساء، حيث ليس الرجال فقط من ناضلوا بل هناك
أيضا نساء ناضلن في سبيل هذا الوطن وفي سبيل الاستقلال ولهذا
فإن الاحتفال بذكرى استقلالنا يعتبر أمرا شديدا الأهمية.

أمر آخر أتطرق إليه وهو أننا نريد التخلص من عقلية التآمر على
أمن الدولة فالتخلص من هذه العقلية عقلية التآمر وعقلية الاختباء
تحت قوات أجنبية أو دول أخرى لا بد من تنمية الماضي المجيد في
عقول جميع التونسيين وإبراز التضحيات التي قمنا بها، فحب
الوطن لا يترسخ إلا بهذا، إلا بإبراز ما قام به أبائنا وأجدادنا من
نضالات وتضحيات من أجل أن ننعم بالتعليم والتربية والصحة،
إبراز ذلك لأطفالنا ولشبابنا الذين يمثلون مستقبل هذا الوطن.

ورغم أننا اليوم لا نعيش فترة مزدهرة فإن القادم سيكون
أفضل بغراسة أفكار في أذهان أبنائنا أنهم يمثلون المستقبل لهذا
الوطن من خلال اطلاعهم على تاريخ تونس ونضالات رجالها
وكفاحهم من أجل الوصول لهذه المرحلة وشكرا.

السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، ياسين تريد التدخل؟ تطلب ثلاث دقائق؟ أم نرفع
الجلسة؟ إذا الكلمة الأخيرة للنائب المحترم ياسين مامي بفضل.

السيد ياسين مامي

شكرا السيد الرئيس،

الحقيقة أردت التطرق إلى الموضوع الذي يهم كل مظاهر
الفوضى التي تشهدها معتمدية الحمامات، فالיום - وكما لنا سلطة
تنفيذية، تشريعية، قضائية- فللدولة أجهزتها التي تقوم بدورها
الرقابي والردعي وتحصر على تطبيق القانون للمحافظة على المظهر
العام، للمحافظة على كل ما من شأنه أن يهيم البلاد، في مقابل ذلك
وجوب تطبيق القانون على الجميع.

اليوم هنالك جهاز يسمى الشرطة البلدية والحرس البلدي
والترتيب، أتساءل اليوم على هذا الجهاز، من يراقبه في الأصل؟
فالدولة أنشأت هذا الجهاز ليقوم بدوره المتمثل في صد كل مظاهر
الفوضى، الانتصاب الفوضوي في الطرقات، اكتساح الطرقات على
حساب المترجلين، أيضا البنايات التي تبني فوضويا وعشوائيا ولا
أحدث هنا عمن يبني على أرضه حسب المواصفات والقانون ولكن
هناك أفراد يقومون بإنشاء البنايات في غياب كلي لأجهزة الرقابة،
فمن يراقب هؤلاء؟

إلى السيد وزير الداخلية، لقد حان الوقت لنا اليوم كمشرعين
أن نعيد النظر في هذا الجهاز كي يقوم بدوره على الوجه الأكمل،
اليوم جهاز اسمه شرطة بلدية وليست له أدنى علاقة برئيس البلدية
وليس تحت إشرافه أصلا ولا يخضع لسلطته، اليوم نعيش فوضى
كبيرة بكل مظاهرها، وإجابات المسؤولين حاضرة مسبقا، مستهلكة
وتحت الطلب، بل يشاهد هؤلاء المكلفون من مسؤولي الشرطة
البلدية كل يوم مظاهر الفوضى دون التحرك لصدها وردعها
والقيام بالإجراءات اللازمة.

اليوم الواقع الموجود في الحمامات يثبت أمرين: فإما وجود
تواطؤ مع المخالفين للقانون أو هنالك تقصير والأكيد أن هنالك
العديد من المظاهر التي أثبتت وجود شبكات أخرى يسرت البناءات
الفوضوية في الحمامات تتعلق بها شبكات فساد وتورط العديد من
الناس في هذا القطاع على حساب وجهة وسمعة البلاد والمدينة.

فهنا أقول بوجوب فتح ملف هذا الجهاز ومدنا بجدول أعماله:
عدد تدخلاته، ما تم تنفيذه وما لم يتم، مع وجوب ممارسة رقابة
دورية والموضوع سيحظى بالاهتمام في الأيام القادمة.

رفع الجلسة

السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا وهكذا نأتي إلى نهاية أشغالنا لهذا اليوم نرفع الجلسة
شهية طيبة وبارك الله فيكم.

(كانت الساعة الثانية وعشر دقائق بعد الزوال)

II-الأسئلة الكتابية التي تقدم بها السيدات والسادة النواب إلى الحكومة والإجابة عنها:

عملا بأحكام الفصل 129 من النظام الداخلي لمجلس نواب
الشعب ينشر السؤال والجواب الكتابي للحكومة بالرائد الرسمي
لمداولات مجلس نواب الشعب، فقد تقدمت السيدة النائبة نورة

السؤال الكتابي الأول

للنائبة نورة الشبراك

الموضوع: سؤال كتابي حول تهيئة وصيانة عدد من المسالك الريفية بمعمدية قرية.

تحية وبعد،

عملا بمقتضيات الفصل عدد 114 من الدستور والفصل عدد 129 من النظام الداخلي.

تناغما مع توجهات الدولة الرامية الى توفير مقومات العيش الكريم، وفي إطار الحرص على تحسين البنية التحتية لما لها من أهمية واسهام في تحسين الظروف الاجتماعية والاقتصادية، وفي إطار البرامج الريادية لوزارة التجهيز والإسكان التي تسعى من خلالها الى تعزيز التنمية المستدامة وتحسين حياة المواطنين بالمناطق الريفية.

وتبعا لما سبق بيانه وبالنظر الى الوضعية الريفية جدا لعدد من المسالك بمعمدية قرية والتي تتسبب في تعطيل حياة المواطنين وخاصة التلاميذ الذين يتكبدون عناء التنقل سواء في اتجاه المؤسسات التربوية او الطرقات الرئيسية، يشرفني السيدة وزيرة التجهيز والإسكان، أن أقدم إلى سيادتكم بالسؤال الكتابي التالي:

السؤال: النظر في إمكانية ادراج عدد من المسالك الريفية بمعمدية قرية ضمن مشاريع الوزارة تهيئة المسالك الريفية وربطها بالمناطق التالية:

الشبراك بتاريخ 29 جانفي 2025 بسؤالين كتابيين إلى السيدة وزيرة التجهيز والإسكان وتلقت الإجابة عنها في شهر مارس 2025

وتقدمت السيدة النائبة عواطف الشنيتي بتاريخ 21 فيفري 2025 والسيد النائب عبد السلام الحمروني بتاريخ 11 فيفري 2025 بأسئلة كتابية إلى السيدة وزيرة الأسرة والمرأة والطفولة وكبار السن وتلقيا الإجابة عنها في شهر مارس 2025.

كما تقدمتا النائبتين السيدتين أمال المؤدب بتاريخ 29 جانفي 2025 وسيرين مرابط بتاريخ 28 جانفي 2025 بأسئلة كتابية الى السيدة وزيرة الشؤون الثقافية وتلقتا الإجابة عنها في شهر مارس 2025.

وتقدم كل من السيدة النائبة أمال المؤدب بتاريخ 20 جانفي 2025 والسيد النائب لطفي السعداوي بتاريخ 14 فيفري 2025 والسيد النائب حسام محجوب بتاريخ 12 فيفري 2025 بأسئلة كتابية الى السيد وزير التعليم العالي والبحث العلمي وتلقوا الإجابة عنها في شهر مارس 2025.

كما تقدم السادة النواب الآتي ذكرهم بأسئلة كتابية الى السيد وزير الداخلية وتلقوا الإجابة عنها في شهر مارس 2025:

صالح الصيادي بتاريخ 3 فيفري 2025، حاتم لباوي بتاريخ 24 جانفي 2025، أحمد بنور بتاريخ 29 جانفي 2025، غسان يامون وبديس بالحاج علي بتاريخ 20 ديسمبر 2024.

وأخيرا تقدمت السيدة النائبة هالة جاب الله بتاريخ 3 فيفري 2025 والسيد النائب فيصل الصغير بتاريخ 26 ديسمبر 2024 بأسئلة كتابية إلى السيد وزير الشباب والرياضة وتلقيا الإجابة عنها في شهر مارس 2025.

ع/ر	بيان الطريق	العمادة
01	طريق الكساير المارون أمام الخزان	بوليدين
02	طريق المقبرة	
03	الطريق المؤدية الى جبل الحداد	
04	طريق حي البيضاء المؤدية الى الطريق الرئيسية MC27	تازركة
05	طريق حي بوشية الرابط بالطريق الرئيسية MC44	بوجريدة
06	طريق حي الشنوفي	بني عياش
07	طريق الذبوات	قرعة سامي
08	الطريق الرابطة بين بلياس وديار الحجاج	ديار الحجاج

تقبلوا السيدة الوزيرة فائق عبارات الشكر والتقدير. والسلام

إجابة السيدة وزيرة التجهيز والإسكان

الموضوع: حول الإجابة على سؤال كتابي تقدمت به النائبة السيدة نورة الشبراك.

المرجع: مكتوبكم عدد ص-2025-3000-391 الموجه إلينا بتاريخ 11 فيفري 2025.

وبعد، تبعا لمكتوبكم المشار إليه بالمرجع أعلاه والمتضمن سؤالاً كتابياً تقدمت به النائبة السيدة نورة الشبراك تطلب من خلاله النظر في إمكانية إدراج بعض المسالك الريفية بمعمدية قرية ضمن مشاريع الوزارة يشرفني موافاتكم بالمعطيات التالية:

- في ما يتعلق بمسلك الكساير المار من أمام الخزان، هو مسلك معبد يبلغ طوله 5,8 كلم كائن بعمادة بوليدين، وقد تم اقتراحه ضمن برنامج صيانة لمسالك الريفية لسنة 2026.

- في ما يتعلق بطريق المقبرة، هو مسلك ترابي يبلغ طوله 150م، كائن بعمادة بوليدين، وستتولى مصالحنا الجهوية إعداد قائمة تقديرية في كلفة تهيئته وإحالتها إلى ولاية نابل لإدراجه ضمن البرامج الجهوية للتنمية.

- في ما يتعلق بالطريق المؤدية إلى جبل حداد، فسيتم التعمد بإصلاح طبقة السير على طول المسلك خلال سنة 2025 ومن المتوقع استكمال الأشغال قبل موفى هذه الصائفة.

- في ما يتعلق بطريق حي البياضة المؤدية إلى الطريق الجهوية رقم 27، فقد سبق لمصالحنا الجهوية أن قامت بإعداد قائمة تقديرية أولية في برنامج الصيانة بكلفة 2م. د على طول جملي يبلغ 8 كلم وتم إحالتها إلى ولاية نابل للنظر في إمكانية إدراجه ضمن البرامج الجهوية للتنمية.

- في ما يتعلق بطريق حي بوشيبة الرابطة بالطريق الجهوية عدد 44، هو مسلك يربط حي بوشيبة مع مسلك حنوس ويبلغ طوله 1 كلم، كائن بعمادة بوجريدة وستتولى مصالحنا الجهوية إعداد قائمة تقديرية في كلفة تهيئته وإحالتها إلى ولاية نابل قصد النظر في إمكانية إدراجه ضمن أحد البرامج الجهوية للتنمية.

- في ما يتعلق بطريق حي الشنوفي، الكائن بعمادة بني عياش والذي يبلغ طوله 1,5 كلم، فنصفه معبد والنصف الآخر ترابي، وقد سبق لمصالحنا الجهوية أن قامت بإعداد قائمة تقديرية أولية في الأشغال بكلفة 953 ألف دينار وتمت إحالتها إلى ولاية نابل قصد إدراجه ضمن أحد البرامج الجهوية للتنمية.

- في ما يتعلق بطريق الذريوات، فهو جزء من مسلك قرعة سامي للاتي أمانة يبلغ طوله 1,2 كلم، من بينها 800 متر معبدة و400 متر ترابي، وقد قامت مصالحنا الجهوية بإعداد قائمة تقديرية أولية للأشغال بكلفة 777 ألف دينار وتمت إحالتها إلى الولاية قصد إدراجه ضمن أحد البرامج الجهوية للتنمية.

- في ما يتعلق بالطريق الرابطة بين بلياس وديار الحجاج، فهو مسلك ترابي يؤدي إلى البحر يبلغ طوله 5,2 كلم وقد قامت مصالحنا الجهوية بإعداد قائمة تقديرية أولية للأشغال بكلفة 3417 ألف دينار وإحالتها إلى الولاية قصد إدراجه ضمن أحد البرامج الجهوية للتنمية.

والسلام

السؤال الكتابي الثاني

للناتبة نورة الشيراك

الموضوع: سؤال كتابي حول وضعية تصريف مياه الأمطار بالطريق الرئيسية MC27 في طور الإنجاز.

تحية وبعد،

عملا بمقتضيات الفصل عدد 114 من الدستور والفصل عدد 129 من النظام الداخلي.

تبعاً لما لوحظ من بطء في نسق سير مشروع مضاعفة وتعبيد الطريق الرئيسية MC27 وما لوحظ من تعثر حيث يتم اللجوء إلى حلول ترقيعية في مستوى الأجزاء التي تم ترصيفها في المناطق الوسطى الفاصلة بين جزئي الطريق في الاتجاهين المعاكسين حيث تم القيام بفتحات اعتبرها عدد هام من الفنيين وذوي الاختصاص أنها حلول غير مألوفة مما يدل على أن الدراسة الأصلية ربما لم تكن تحتوي هذه الفتحات وهي تنتزل في إطار اصلاح عملية صلب مياه الامطار بعد أن أثبتت الامطار الأخيرة أن سيلان المياه السطحية لا يسير بانسياب مريح. كما أن الربط بشبكات تصريف مياه الامطار يشهد تعثراً في نفس السياق، حيث يتجه العمل نحو احداث منشأة مائية في حي سكني لسيلان المياه السطحية نحو السبخة الغربية أمام الطلب الملح للمواطنين القاطنين بالحي المذكور لإيجاد حلول تضمن لهم الإبقاء على صبغة الحي على أمل أن يتم تعبيده لاحقاً.

وتبعاً لما عهدناه في سيادتكم من جدية وحسن استجابة يشرفني السيدة وزيرة التجهيز والإسكان أن أتقدم إلى سيادتكم بالسؤال الكتابي التالي:

السؤال: الوقوف على هذا المشروع وأداء زيارة على عين المكان للتأكد من مطابقة الأشغال مع الدراسات الأولية في مستوى تصريف مياه

الأمطار. كما أتقدم إلى سيادتكم بطلب لاعطاء الاذن لمصالحكم المختصة قصد إيجاد حلول لتصريف المياه السطحية للأمطار عبر قنوات ، ملائمة استجابة لطلب المواطنين القاطنين بالمكان. تقبلوا السيدة الوزيرة فائق عبارات الشكر والتقدير.

والسلام

إجابة السيدة وزيرة التجهيز والإسكان

الموضوع: حول الإجابة على سؤال كتابي تقدمت به النائبة السيدة نورة الشيراك.

المرجع: مكتوبكم عدد ص-2026-26-3000-391 الموجه إلينا بتاريخ 11 فيفري 2025

وبعد، تبعاً لمكتوبكم المشار إليه بالمرجع أعلاه والمتضمن سؤالاً كتابياً تقدمت به النائبة السيدة نورة الشيراك ، أشارت من خلاله إلى وضعية تصريف مياه الأمطار بالطريق الجهوية رقم 27 وطلبت الوقوف على هذا المشروع للتأكد من مطابقة الأشغال مع الدراسات الأولية وإيجاد حلول لتصريف المياه السطحية للأمطار عبر قنوات ملائمة إستجابة لطلب المواطنين القاطنين بالمكان، يشرفني إعلامكم أنه فيما يتعلق بإنجاز منشأة مائية في حي سكني فإنه خلال الدراسة الأولية وبعد القيام بالدراسة الهيدرولوجية، تم تركيز منشأة مائية تعوض المنشأة المائية التي كانت موجودة بنفس المكان مع الترفيع في الحجم لأن هذا الجزء منخفض، باعتباره مجرى وادي قديم وقع البناء فوقه من قبل المتساكنين. وقد اقترحت الدراسة الأولية إنجاز منشأة مائية (2x2x1) تمر تحت الطريق الجهوية عدد 27 إلى حدود بداية السبخة عبر العي وأمام المساكن، ولما تبين أن هذه المنشأة ستكون حاجزا أمام أبواب المتساكنين، فقد تم خلال الدراسة التنفيذية تحيين الدراسة الأولية لإزالة هذا الحاجز من أمام المساكن، و تم اقتراح إنجاز طريق قناة (canal route) حيث أصبح سيلان المياه سطحي على طريق خرسانية مع انحدار عرضي وطولي مما يمنع رجوع مياه الأمطار إلى المساكن مع طرقات جانبية تمكن المتساكنين من الدخول والخروج إلى مساكنهم.

أما في ما يتعلق بالفتحات في الأرضية الوسطى لتصريف مياه الأمطار، فبعد الدراسة الهيدرولوجية وخلال الدراسة التنفيذية، فقد تم اقتراح إنجاز مسيل (collecteur) (4x2 x1) لمياه الأمطار المتأتية من الأنهج المطلة على الطريق الجهوية رقم 27 مع مياه الطريق، وهو ما يتطلب مقطع عرضي بطول 10م خالية تماماً من أي شبكات للمستلزمين العموميين لتركيز هذا المسيل وهي فرضية غير ممكنة لوجود جميع شبكات الغاز والكهرباء والتطهير والمياه والاتصالات، وعلى هذا الأساس تم اقتراح تصريف نسبة كبيرة من مياه الأمطار عبر مسيل (1 x1) ونسبة عبر المنشأة المائية OH1 وتصريف النسبة المتبقية سطحيًا عند نزول كثيف للأمطار باعتبار أن السبخة قريبة وذلك عبر جعل الطريق ذو انحدار واحد في اتجاه السبخة مع ترك فتحات في الأرضية الوسطى. والسلام

السؤال الكتابي

للنائب عواطف الشنيتي

عملاً بأحكام الفصل 114 من الدستور والفصل 129 من النظام الداخلي لمجلس نواب الشعب أتشرف بأن أحيل إليكم سؤالاً كتابياً.

• متى يتم تعيين المندوب الجهوي لشؤون المرأة والأسرة نظراً لحالة الشغور في الخطة المذكورة بولاية باجة؟ والسلام

إجابة السيدة وزيرة الأسرة والمرأة

والطفولة وكبار السن

الموضوع: حول سؤال كتابي موجه من عضوة مجلس نواب الشعب السيدة عواطف الشنيتي

المرجع: مكتوبكم عدد 684 الوارد بتاريخ 28 فيفري 2025.

تحية طيبة وبعد،

تبعاً لمكتوبكم المشار إليه بالمرجع أعلاه والمتعلق بسؤال كتابي موجه من عضوة مجلس نواب الشعب المحترمة السيدة عواطف الشنيتي حول تاريخ تعيين مندوب جهوي لشؤون المرأة والأسرة بباجة، يشرفنا إعلامكم أنه تم بتاريخ 17 مارس 2025 تعيين مندوب جهوي لسد الشغور الحاصل، هذا وتعمل الوزارة على تأمين استمرارية العمل بكافة المندوبيات الجهوية المسجلة باعتماد معياري الكفاءة والخبرة، وذلك ضماناً لحسن تجسيم توجهات الوزارة على المستوى الجهوي وتأمين تنفيذ برامجها في أفضل الظروف.

أفدناكم بذلك وتقبلوا منا فائق الاحترام والتقدير، والسلام.

السؤال الكتابي

للنائب عبد السلام الحمروني

عملاً بأحكام الفصل 114 من الدستور والفصل 124 من النظام الداخلي لمجلس نواب الشعب أتوجه إليكم بالسؤال الكتابي التالي:

➤ متى يتم الإذن لمصالحكم الجهوية بالشروع في إعداد الدراسات للإحداث نادي أطفال بمعتمدية بني خدّاش؟

➤ أمام الوضعية التي أصبح عليها نادي الأطفال بالجهة حيث استحالة استغلال الفضاء الخارجي بعد اعداته لصاحبه بصور حكم قضائي نهائي وأيضا عدم قدرتك على التدخل فيه للصيانة بسبب الوضعية العقارية. نطلب من سيادتكم التسريع بالإذن لمصالحكم في إعداد الدراسات للإحداث نادي أطفال بالجهة بعد تدخل بلدية المكان وتوفير قطعة أرض. والسلام

إجابة السيدة وزيرة الأسرة والمرأة

والطفولة وكبار السن

الموضوع: حول سؤال كتابي موجه من عضو مجلس نواب الشعب السيد عبد السلام الحمروني

المرجع: مكتوبكم عدد 582 الوارد بتاريخ 28 فيفري 2025.

تحية طيبة وبعد،

تبعاً لمكتوبكم المشار إليه أعلاه والمتعلق بسؤال كتابي موجه من عضو مجلس نواب الشعب المحترم السيد عبد السلام الحمروني بخصوص الشروع في إجراءات إحداث نادي أطفال بمعتمدية

بني خدّاش بعد تدخل مصالح بلدية المكان توفير قطعة أرض للغرض، يُشرفنا إفادتكم بما يلي:

حيث أنّ مصالح بلدية بني خدّاش قد تولّت النظر في طلب المندوبية الجهوية لشؤون المرأة والأسرة بمدّنين حول التفويت في قطعة أرض مساحتها 1200 متر مربع لفائدتها يتم تخصيصها لإحداث نادي أطفال جديد بالجهة لتعويض نادي الأطفال القديم الذي لم يعدّ وظيفياً بسبب الإشكاليات المرتبطة بوضعيته العقارية، وقد تمت الموافقة من قبل أعضاء المجلس البلدي على التفويت بموجب محضر جلسة مؤرخ في 03 مارس 2025.

هذا ويتم حالياً العمل على استكمال إجراءات تخصيص الأرض بالتنسيق مع مصالح وزارة أملاك الدولة والشؤون العقارية لتتولى الوزارة إثر ذلك برمجة مشروع إحداث نادي أطفال بمعتمدية بني خدّاش وطلب تخصيص الاعتمادات اللازمة لإعداد الدراسات بالتنسيق مع مصالح وزارة المالية.

أفدناكم بذلك وتقبلوا منا فائق الاحترام والتقدير والسلام

السؤال الكتابي

للنائب أمال المؤدب

عملاً بأحكام الفصل 114 من الدستور والفصل 129 من النظام الداخلي لمجلس نواب الشعب، أتشرف بأن أحيل إليكم الأسئلة الكتابية التالية

الموضوع: حول أشغال دار ثقافة أحمد بوليمان باب سويقة.

سيدتي الفاضلة،

على إثر قرار الإخلاء الصادر عن ولاية تونس لأشغال الصيانة وبعد غلق المقر القديم المطل على ساحة باب سويقة وتغير مقرر دار الثقافة أحمد بوليمان بباب سويقة إلى مقر جديد بالحلفاوين منذ 7 أوت 2023 أتساءل لماذا لم تكتمل الدراسات؟

لقد وقع رصد 840 مليون دينار (800 مليون دينار تمويل وزارة الثقافة و40 مليون من قبل المجلس الجهوي) لدراسة وإتمام الأشغال في غضون سنة ومع الأسف بتعطل الدراسة وانطلاق الأشغال سيؤثر سلباً على قيمة المشروع حيث أن أسعار مواد البناء ما فتئت تزداد يوماً بعد يوم ووضعية العقار تزداد سوءاً بالتوازي.

ومن ناحية الملف المرجعي، فإنّ ملكية العقار ترجع إلى ملك الدولة والعقد مسجل ولا لبس فيه وكان التخصيص لفائدة وزارة الثقافة في انتظار استكمال إجراءات الخلاص.

سيدتي الوزيرة،

تشمل الأشغال أساساً إعادة الشبكة الكهربائية وشبكة توزيع المياه كما تشمل إعادة تهيئة تسليق القاعة العروض (المقاعد ونظام الصوت والإضاءة) وتهيئة المكاتب وعزل الأسقف تفادياً من المياه والنظر في إزالة المداخل الخارجية التي وقع بناءها على الرصيف منذ عقدين مما شوّه المنظر الخارجي لدار الثقافة ولساحة باب سويقة.

سيدتي الوزيرة،

الرجاء التفضل بإعطاء الأهمية والعناية اللازمة لمشروع تهيئة دار الثقافة أحمد بوليمان بباب سويقة لما لها من إشعاع ثقافي وترفيهي لمعتمديتي باب سويقة والمدينة.

وتفضلوا سيدتي الوزيرة بقبول وافر الاحترام والتقدير. والسلام

إجابة السيدة وزيرة الشؤون الثقافية

الموضوع: إجابة عن السؤال الكتابي الموجه من قبل النائب السيدة أمال المؤدب بخصوص مشروع التهيئة الشاملة لدار الثقافة باب سويقة.

المرجع: إحالتكم الواردة بتاريخ 07 فيفري 2025.

تحية طيبة وبعد،

تبعاً للإحالة المشار إليها بالمرجع أعلاه والمتعلقة بالسؤال الكتابي الموجه من قبل النائب السيدة أمال المؤدب بخصوص مشروع التهيئة الشاملة لدار الثقافة باب سويقة، يُشرفني إفادة السيدة النائب بما يلي:

1. بخصوص الملف العقاري للمشروع:

- المساحة: 2,900م²

- **الملكية:** عقار ملك الدولة الخاص بالاقتناء من الشركة الوطنية العقارية للبلاد التونسية بمقتضى عقد مسمى في 01 فيفري 1997 وشهادة تأمين رسوم تملك بملك الدولة الخاص مؤرخة في 01 فيفري 1997.

- وزارة الشؤون الثقافية بصدد التنسيق مع مصالح الشركة العقارية الوطنية للبلاد التونسية لإتمام إجراءات تفعيل عقد الشراء وتمّ للغرض مكانية مصالح الشركة في 24 أكتوبر 2024 باعتبار وأن الدولة ممثلة في وزارة الشؤون الثقافية أوفت بتعهداتها بتحويل الاعتمادات الخاصة باقتناء العقار والمؤسسة في حالة نشاط منذ التسعينات.

2. الملف الفني:

- يعد مشروع التهيئة الشاملة لدار الثقافة باب سويقة مشروعاً جهوياً تحت إشراف المجلس الجهوي وذلك حسب مقتضيات الأمر عدد 1711 لسنة 2012 المؤرخ في 04 سبتمبر 2012 ويتعهد بإنجازه (دراسات وأشغال) صاحب المشروع المفوض والمتمثل في الإدارة الجهوية للتجهيز بتونس وذلك وفقاً لمقتضيات الأمر الحكومي عدد 967 لسنة 2017 المؤرخ في 31 جويلية 2017 والمتعلق بتنظيم انجاز البنايات المدنية.

- وزارة الشؤون الثقافية ملتزمة بمشروع تهيئة وصيانة دار الثقافة باب سويقة منذ سنة 2020 حيث قامت مصالحها الفنية المركزية بإحالة البرنامج الوظيفي الخاص بمشروع التهيئة الشاملة إلى الجهة بتاريخ 04 ديسمبر 2020 وقد تم تحيينه بطلب من الإدارة الجهوية للتجهيز بتونس بتاريخ 13 مارس 2023.

- الوزارة بصدد المتابعة الحثيئة للمشروع والتنسيق مع الجهة قصد استكمال جميع مراحل التخصيص باعتبار أنّ الفصل 12 من الأمر الحكومي عدد 967 لسنة 2017 المؤرخ في 31 جويلية 2017 والمتعلق بتنظيم انجاز البنايات المدنية نص وجوباً بأن يخضع كل مشروع بناية مدنية إلى إعداد الملف المرجعي المتمثل بالأساس في سند ملكية أو أي كتب إداري في الملكية أو كل ما يفيد تخصيص قطعة الأرض لصاحب المشروع.

- تم إدراج المشروع ضمن أعمال اللجنة الجهوية على مستوى ولاية تونس للتسريع في إنجاز المشاريع العمومية المعطلة وفقاً لمقتضيات قرار السيد رئيس الحكومة المؤرخ في 13 جوان 2023.

- تم بتاريخ 07 نوفمبر 2024 عقد جلسة عمل برئاسة السيد والي تونس تعهدت خلالها المصالح الجهوية للتجهيز بتونس بالملف مع ضرورة موافاتها بمذكرة شرح أسباب حتى يتسنى لها إنجاز المشروع بالتوازي مع التسوية العقارية. وهو ما تم بالفعل بتاريخ 04 ديسمبر 2024.

- المشروع حالياً بصدد التعهد من قبل الإدارة الجهوية للتجهيز بتونس قصد تعيين المصممين والانطلاق في الدراسات.

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام والتقدير. والسلام

السؤال الكتابي

للناتبة سيرين مرابط

عملاً بأحكام الفصل 114 من الدستور والفصل 129 من النظام الداخلي لمجلس نواب الشعب اتشرف بأن أحيل إليكم الأسئلة الكتابية التالية:

الموضوع: حول تسوية وضعية المنشطين المتعاقدين بنظام الحصة الواحدة.

تحية طيبة،

كنت قد طرحت على الوزارة السابقة سؤال كتابي بتاريخ 13 ماي 2024 (مراسلة عدد 3000-0001699-26-2024 بتاريخ 23 ماي 2024) وأجابني الوزارة المكلفة بالنيابة بتاريخ 24 جوان 2024

واستناداً على هذه الإجابة أود طرح العديد من النقاط المستجدة في هذا الموضوع ومعرفة الآتي:

• مدى تفاعل الوزارة وانخراطها في التوجه العام للدولة نحو القطع مع التشغيل الهش؟

• تسوية وضعية المنشطين المتعاقدين بنظام الحصة الواحدة والذين يبلغ عددهم حسب إجابتيكم 506 متعاقد بعد الأمر الرئاسي الذي يقضي بالقطع مع التشغيل الهش؟

• تجديد العقود من عدمه في ظل فراغ تعاقدية وبداية سنة إدارية جديدة؟

• مدى تفاعل الوزارة ومصالحها مع المؤسسات المعنية بالتسوية وخارطة العمل التي أعدتها؟

• مسألة التنظير وتوزيع الاختصاصات داخل هياكل الوزارة في وجود اختصاصات مختلفة بين الاختصاصات الفنية والاختصاصات الإدارية في وجود أوامر ترتيبية تقضي بالتسوية؟

• تأخر نتائج مناظرات المنشطين بنظام الحصة؟ والسلام

إجابة السيدة وزيرة الشؤون الثقافية

الموضوع: إجابة عن السؤال الكتابي الموجه من قبل النائب السيدة سيرين مرابط حول تسوية وضعية المنشطين المتعاقدين بنظام الحصة.

المرجع: إحالتكم عدد 0000319-3000-26-2025 الواردة بتاريخ 31 جانفي 2025.

تحية طيبة وبعد،

تبعاً للإحالة المشار إليها بالمرجع أعلاه والمتعلقة بالسؤال الكتابي الموجه من قبل النائب السيدة سيرين مرابط حول تسوية وضعية المنشطين المتعاقدين بنظام الحصص بالمركبات الثقافية ودور الثقافة، يُشرفني إفادة السيدة النائب بما يلي:

(1) حول تسوية وضعية المنشطين المتعاقدين بنظام
الحصة بالمركبات الثقافية ودور الثقافة ومدى تفاعل الوزارة
وانخراطها في

التوجه العام للدولة نحو القطع مع أشكال التشغيل الهش.

* تولت مصالح الوزارة والمؤسسات العمومية الراجعة إليها بالنظر موافاة مصالح الوظيفة العمومية برئاسة الحكومة بالمعطيات الإحصائية وبالانعكاس المالي لتسوية وضعية العاملين بآليات التشغيل الهش بمن فهم المنشطين المتعاقدين بنظام الحصة بالمركبات الثقافية ودور الثقافة في انتظار صدور النصوص الترتيبية في الغرض لتطبيق أحكامها.

(2) بخصوص النقطة المتعلقة بتجديد العقود من عدمه.

* تولت 16 مندوبية جهوية للشؤون الثقافية تجديد عقود المنشطين المتعاقدين بنظام الحصة الراجعة إليها بالنظر وتم التأشير عليها من قبل الوزارة وإرجاعها إلى المندوبيات الجهوية لإتمام إجراءات خلاص المعنيين بالأمر (في انتظار إتمام العملية بالنسبة للمندوبيات الثمانية المتبقية).

(3) بخصوص النقطة المتعلقة بتأخر نتائج مناظرات
المنشطين بحساب الحصة:

* بالنسبة لمناظرتي انتداب متصرفي المصالح الثقافية (51 خطة) والمتصرفين المساعدين للمصالح الثقافية (20 خطة) فإن اللجان قد أتمت مرحلة الفرز وبشرت أعمال التقييم التي قطعت أشواطاً متقدمة في انتظار موافاتها ببعض المعطيات المنقوصة التي تخص ملفات ترشح مجموعة من المترشحين حيث تولت الوزارة مراسلة مؤسسات التعليم العالي المعنية لمدها بالمعطيات المطلوبة وحال إجابتها في الموضوع ستستأنف اللجان أعمالها لإتمام عملية التقييم والتصريح بالنتائج النهائية في أحسن الظروف.

* بالنسبة لمناظرة انتداب كتيبة تصرف للمصالح الثقافية (26 خطة) ستشرع لجنة المناظرة في أعمال الفرز في أقرب الآجال.

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام والتقدير. والسلام

السؤال الكتابي

للناتبة آمال المؤدب

عملاً بأحكام الفصل 114 من الدستور والفصل 129 من النظام الداخلي لمجلس نواب الشعب، أتشرف بأن أحيل إليكم السؤال الكتابي التالي:

الموضوع: حول الوضعية العالقة لطلبة الهندسة المعمارية بالجماعات الخاصة

المصاحب: ملف في الغرض.

سيدي الوزير،

نحيطم علماً أن وضعية العديد من طلبة الهندسة المعمارية الذين اجتازوا امتحان ختم التخرج والتربص (jury de fin d'études et jury de stage)، باتت عالقة فيما يتعلق بإجراءات الترسيم في جدول هيئة المهندسين المعماريين وهذا جزاء عدم تمكينهم من الحصول على الوثائق والمعطيات المطلوبة من قبل بعض الجامعات الخاصة.

وحيث أن هاته الجامعات وخاصة منها المدرسة العليا الخاصة للتقنيات ابن خلدون رفضت مطالب النفاذ إلى المعلومة للحصول على المعطيات المطلوبة بتعلة أنها ليست بمرفق عمومي وبالتالي لا تخضع لأحكام قانون الحق في النفاذ للمعلومة (القانون الأساسي 22 دد لسنة 2016 المؤرخ في 24 مارس 2016).

سيدي الوزير،

أصبح طلبة الجامعات الخاصة اختصاص "هندسة معمارية" ضحية الاختصاص المنهج علماً وأن هيئة المهندسين المعماريين قد بادرت بترسيم كل طالب تقدم بملف كامل طبقاً للتأرييب المعمول بها حفاظاً على مصداقية المهنة من ناحية الكفاءة والجدارة.

ومن غير المنطقي رفض هاته الجامعات إعطاء القائمة الورقية في أسماء المهندسين والمؤطرين في المواد النظرية والتطبيقية لكل سنوات الدراسة مختومة من الجامعة ونسخة ورقية من برامج الدراسة مع عدد الساعات لكل مادة بعنوان كل سنوات الدراسة الجامعية في الهندسة المعمارية علماً وأن وزارة التعليم العالي والبحث العلمي أكدت في إجابتها حول موضوع طلب "النفاذ إلى المعلومة" أنه يمكن للمعنيين الاتصال مباشرة بالمؤسسة المذكورة على أحكام قانون الحق في "النفاذ إلى المعلومة".

سيدي الوزير،

الرجاء التفضل بحلحلة المسألة والوقوف إلى جانب الطلبة العالقين من أجل حصولهم على المعطيات المطلوبة والزام الجامعات المتعاسة في مذ هذه المعطيات للمعنيين بالأمر لاستكمال ملفاتهم بهدف ترسيمهم بجدول هيئة المهندسين المعماريين حتى يتسنى لهم الحصول على الشهادة الوطنية في الهندسة المعمارية المعترف بها من قبل وزارة التجهيز والإسكان وممارسة المهنة. وشكراً. والسلام

إجابة السيد وزير التعليم العالي

والبحث العلمي

الموضوع: حول الإجابة على سؤال كتابي

المراجع: إحالتكم عدد 0000334-3000-26-2025 بتاريخ 03 فيفري 2025.

تحية طيبة،

وبعد، تبعاً لإحالتكم المشار إليها بالمرجع أعلاه، حول الإجابة على سؤال كتابي للسيدة النائبة "آمال المؤدب" بخصوص الوضعية الخاصة بطلبة الهندسة المعمارية بالمؤسسات الخاصة للتعليم العالي، يشرفني مذكم بالمعطيات التالية:

➤ في إطار معالجة المطالب الصادرة عن خريجي المؤسسات الخاصة للتعليم العالي والذين استكملوا التكوين في اختصاص الهندسة المعمارية تولت مصالح الوزارة إشعار جميع المؤسسات الخاصة للتعليم العالي المعنية بضرورة احترام مقتضيات القانون الأساسي عدد 22 لسنة 2016 المؤرخ في 24 مارس 2016 والمتعلق بالحق في النفاذ إلى المعلومة، خاصة وأن القانون الأساسي عدد 22 لسنة 2016 المؤرخ في 24 مارس 2016 والمتعلق بالحق في النفاذ إلى المعلومة، يلزم المؤسسات الخاصة للتعليم العالي على غرار المؤسسات الجامعية العمومية بتوفير جميع المعطيات والوثائق المتعلقة بالمسار الدراسي لطلبتها.

➤ هذا وتعمل الوزارة على تفادي النقائص التي تمت ملاحظتها والمتصلة بنقص المعطيات المقدمة من قبل المؤسسات الخاصة للتعليم العالي وعدم تحيينها في بعض الحالات بتفعيل منصة رقمية خاصة بالتصرف في المؤسسات الخاصة للتعليم العالي وهي حاليا طور التجربة.

وتفضلوا، سيدي رئيس المجلس، بقبول فائق عبارات التقدير والاحترام. والسلام

السؤال الكتابي

للنائب لطفي السعداوي

عملا بأحكام الفصل 114 من الدستور والفصل 129 من النظام الداخلي لمجلس نواب الشعب، أتشرف بأن أحيل إليكم السؤال الكتابي التالي.

الموضوع: حول تعطل إسناد معادلة الشهادات الطلبة العائدون من أوكرانيا.

تحية طيبة وبعد،

السيد الوزير نلفت انتباهكم أنّ ثلّة من الطلبة العائدون من أوكرانيا بعد إتمام دراستهم لم يتحصلوا على شهادة معادلة والسبب في ذلك يعود إلى سوء تقدير منهم فعوض القيام بتسجيل أسماءهم بإحدى الكليات التونسية للقيام بدوراتهم التكوينية (stage) قاموا بصفة فردية بدورات تكوينية حسب ما طلب منهم من كلياتهم بأكرانيا إلا أنهم فوجئوا برفض طلب معادلة شهادتهم مع مطالبتهم بإعادة دوراتهم التكوينية بعد التسجيل بإحدى الجامعات التونسية وهو ما تم فعلا.

إلا أنهم إلى حد الآن عندما يتصلوا بوزارتكم لا يجدون أين يودعون وثائق تثبت إعادة دوراتهم التكوينية.

الرجاء التفاعل مع هذا الموضوع في أقرب الآجال نظرا لما أصبح يعاينه هؤلاء الطلاب من تأثيرات نفسية.

تقبلوا أسى عبارات الشكر والتقدير. والسلام.

إجابة السيد وزير التعليم العالي

والبحث العلمي

الموضوع: حول الإجابة على سؤال كتابي.

المرجع: إحالتكم عدد ص 2025-26-3000-0000575 الواردة علينا بتاريخ 24 فيفري 2025.

تحية طيبة وبعد،

تبعاً لإحالتكم المشار إليها بالمرجع أعلاه، حول الإجابة على سؤال كتابي تقدم به السيد النائب "لطفي السعداوي" بخصوص تعطل إسناد معادلة شهادات الطلبة العائدون من أوكرانيا يشرفني إعلامكم بما يلي:

• في إطار التعهد بملفات الطلبة التونسيين العائدين من أوكرانيا عقدت اللجنة الوطنية لمعادلة الشهادات والعناوين والتي تضم أعضاء من مختلف الوزارات والهيئات اجتماعين للغرض. وتمت دراسة وضعيات الطلبة الذين أتموا دراستهم عن بعد واجتازوا الامتحانات النهائية عن بعد وتقدموا بملفات مستكملة الوثائق للحصول على المعادلة. وتم تمكين المتخرجين منهم خلال

سنوات 2022 و 2023 و 2024 من الشروع في إجراءات التكوين التكميلي بقصد الحصول على المعادلة.

• أما بالنسبة إلى الملفات التي لم يوفر أصحابها ما يفيد القيام بالتربصات اللازمة تحت إشراف كليات الطب بتونس، فلقد تمت دعوتهم من قبل اللجنة القطاعية للمعادلات الخاصة بالعلوم الطبية وشبه الطبية لاستكمال تربصات إضافية. وتمت تسوية وضعياتهم من قبل اللجنة في اجتماعها المنعقد بتاريخ 29 جانفي 2025 وتمت مراسلة المعنيين لمطالبتهم بالشروع في إجراءات التكوين التكميلي بقصد الحصول على المعادلة.

• هذا، وتجدر الإشارة أنّ اللجنة القطاعية للمعادلات الخاصة بالعلوم الطبية وشبه الطبية تتولى خلال اجتماعاتها الدورية دراسة ملفات المعادلة حالة بحالة وتحرص على التثبت من توفر جميع الشروط المستوجبة للحصول على معادلة الشهادات العلمية في مجال العلوم الطبية والصيدلانية بالنظر إلى خصوصية التكوين وعلاقته بمجال الصحة العامة كما تحرص على ضمان تطبيق مبدأ المساواة بين كافة المترشحين للحصول على المعادلة.

وتفضلوا، سيدي رئيس المجلس، بقبول فائق عبارات التقدير والاحترام. والسلام

السؤال الكتابي

للنائب حسام محجوب

عملا بأحكام الفصل 114 من الدستور والفصل 129 من النظام الداخلي لمجلس نواب الشعب، أتوجه بالسؤال التالي إلى السيد وزير التعليم العالي والبحث العلمي

الموضوع: حول إعداد مشروع بيداغوجي يتعلّق بالطاقات المتجدّدة من قبل جامعة سوسة.

تبعاً للإجابة الواردة علينا من طرف السيد رئيس الحكومة بتاريخ 17 جانفي 2025 إثر سؤالنا الموجه إليه بتاريخ 26 نوفمبر 2024 والمتعلّق بإحداث مؤسسة تعليم عالٍ بمعتمدية مساكن من ولاية سوسة حيث تضمنت الإجابة الإجراءات التي يخضع إليها إحداث مؤسسة تعليم عالٍ، يهمني إعلامكم أنّ معتمدية مساكن تضمّ أحد أهم الصناعات على مستوى وطني من حيث النوعية والطاقة التشغيلية مثل مصنع ليوني والشركة التونسية لصناعة الإطارات المطاطية حيث تشهد هذه الصناعات تجديدا وتحولاً جذرياً في علاقة بالطاقات المتجدّدة وهذا ما سيمثل مستقبلاً أهم الاختصاصات التي تتطلبها سوق الشغل.

وعليه بات من الضروري التفكير جدّياً في إعداد مشروع بيداغوجي من قبل جامعة سوسة يتعلّق بالطاقات المتجدّدة ليكون من أهم الاختصاصات التي يمكن أن يوفّرها برنامج إحداث مؤسسة تعليم عالٍ بمعتمدية مساكن.

• فما هي الإجراءات التي تعتزم وزارة التعليم العالي والبحث العلمي اتخاذها قصد إعداد مشروع بيداغوجي يتعلّق بالطاقات المتجدّدة ليكون أحد الاختصاصات وأهداف إحداث مؤسسة تعليم عالٍ بمعتمدية مساكن؟

في انتظار ردكم وتفاعلكم مع ما تقدمنا به لكم منا كل الاحترام والتقدير وكلنا أمل في العمل سوياً من أجل تلبية مطالب المواطنين خدمة للمصلحة العليا للوطن. والسلام

إجابة السيد وزير التعليم العالي

والبحث العلمي

الموضوع: حول الإجابة على سؤال كتابي.

المرجع: إحالتكم عدد ص-2025-26-3000-0000575 الواردة

علينا بتاريخ 25 فيفري 2025.

تحية طيبة،

وبعد تبعا لإحالتكم المشار إليها بالمرجع أعلاه، حول الإجابة على سؤال كتابي للسيد النائب "حسام محجوب" بخصوص إعداد مشروع بيداغوجي يتعلق بالطاقات المتجددة من قبل جامعة سوسة بما يسمح بإحداث مؤسسة تعليم عال بمعتمدية مساكين، يشرفني مدّكم بالمعطيات التالية:

• تتولى جامعة سوسة حاليا، توفير تكويننا في اختصاص "الطاقات المتجددة" بمؤسستين راجعتين لها بالنظر كما يلي:

المؤسسة	الشعبة
المدرسة العليا للعلوم والتكنولوجيا	الإجازة في الفيزياء والطاقة: الطاقة المتجددة
	ماجستير البحث في الفيزياء: الطاقة
	الماجستير المهني في الذكاء الاصطناعي لأنظمة الطاقات المتجددة
المعهد العالي للعلوم التطبيقية والتكنولوجيا	الإجازة في الهندسة الطاقة
	الماجستير المهني في الهندسة الطاقة

• هذا، وتجدر الإشارة الى أنه يتم العمل حاليا طبقا لتوجهات سيادة رئيس الجمهورية، على مراجعة الخارطة الجامعية بما يسمح بحوكمة التصرف في المنشآت والمؤسسات العمومية قصد تحقيق متطلبات النجاعة والتصرف وجدوى التدخلات والتوظيف الأمثل للموارد.

وتفضلوا، سيدي رئيس المجلس، بقبول فائق عبارات التقدير والاحترام. والسلام

السؤال الكتابي

للنائب صالح الصيادي

عملا بأحكام الفصل 114 من الدستور والفصل 129 من النظام الداخلي لمجلس نواب الشعب أتشرف بأن أحيل إليكم أسئلة كتابية.

الموضوع: مراجعة الوضعية الإدارية والمالية لسلك المعتمدين والإذن بعدم استثنائهم من الزيادات الدورية في الأجور والجرايات.

وبعد. يشرفني أن ألتمس من جنابكم لإذن بمراجعة الوضعية الإدارية والمالية لسلك المعتمدين بما ينصفهم ويضع حدا لحرمانهم المستمر من الزيادات الدورية في الأجور والجرايات دون سائر الأسلاك في الوظيفة العمومية مما جعلهم في أسفل سلم التأجير لا سيما بعد إحالتهم على التقاعد وهم من قدموا التضحيات والصمت

والالتزام لأنهم يعدون سياسيا من صنف الإطارات السامية للإدارة الجمهورية بوزارة الداخلية، علما وأن مجمل الامتيازات المخولة لهم قانونا تختزل في منحة متواضعة لا تتجاوز 100 دينار بعد خروجهم إلى التقاعد بحيث أصبح المعتمد المتقاعد لا تتعدى جراية ألف و 200 دينار .

وحيث أن يقيننا كبير في دعمهم ورعايتكم سيدي وزير الداخلية فإننا نلتمس منكم مجددا.

1. الإذن بتمتعهم بالزيادات الدورية في الأجور التي توقفت منذ سنة 2016 ووضع سلم تأجير يعتمد مقاييس موضوعية وقانونية عادلة ويضمن الاستمرارية ويقطع مع الصيغة الإحسانية.

2. وضع قانون أساسي للسلك يحفظ الحقوق ويضمن حدًا أدنى من الكرامة لا سيما لفائدة المحالين على التقاعد.

3. تمتيع أبناء السلك بالخدمات الصحية بمستشفى قوات الأمن الداخلي على غرار بقية أسلاك وزارة الداخلية

أملنا وطيد لإنصاف هذا السلك

وفقكم الله ويسر رسالتكم الوطنية الجليلة.

والسلام

إجابة السيد وزير الداخلية

بطاقة

تتضمن إجابة عن سؤال كتابي صادر عن النائب

بمجلس نواب الشعب "صالح الصيادي"

دائرة المنستير2

موضوع السؤال الكتابي:

"حول مراجعة الوضعية الإدارية والمالية لسلك المعتمدين والإذن بعدم استثنائهم من الزيادات الدورية في الأجور والجرايات"

نص الإجابة:

يهم مصالح وزارة الداخلية تقديم التوضيحات التالية حول استفساركم عن الوضعية الإدارية والمالية لسلك المعتمدين:

➤ الزيادات الدورية في أجور المعتمدين من مشمولات مصالح رئاسة الحكومة ويتم تأجيرهم إعتمادا على الأمر المؤرخ في 29 أكتوبر 1991 المتعلق بضبط المرتب الشهري والإمتيازات العينية المخولة للكتاب العامين للولايات وللمعتمدين الأول والمعتمدين والمنقح بالنصوص اللاحقة.

➤ يتم تمكين من حافظوا على تأجيرهم الأصلي بقرار من رئيس الحكومة من الزيادة في الأجور إعتمادا على الأوامر الحكومية ذات الصلة.

➤ بخصوص المتقاعدين من السادة المعتمدين فإن التشريع النافذ في مجال صرف الجرايات التقاعدي ينص على أن مراجعة جراياتهم يكون وفقا لآلية التعديل الآلي إثر إقرار زيادات تخص نظرائهم المباشرين وهو من مشمولات الصندوق الوطني للتقاعد والحيطة الاجتماعية.

هذا، وتعمل مصالح وزارة الداخلية بكافة هيكلها المركزية ومع كافة الأطراف المتداخلة في الموضوع على دراسة ملف مراجعة

الوضعية الإدارية والمالية للمعتمدين من جميع النواحي بما يكفل حسن الأداء والنجاعة في خدمة المرفق العمومي وضمان الأرضية الملائمة لنشاط السادة المعتمدين. والسلام

السؤال الكتابي

للمنائب حاتم لباوي

عملا بأحكام الفصل 114 من الدستور والفصل 129 من النظام الداخلي لمجلس نواب الشعب، أتشرف بأن أحيل إليكم السؤال الكتابي التالي:

الموضوع: الوضع الأمني المتردي بمعتمديتي الزهور والقصرين الشمالية.

لا يزال الوضع الأمني سيئاً بمدينة القصرين أمام تزايد جرائم السرقة وقطع الطريق بواسطة الدراجات النارية المجهولة والغير المرقمة المعروفة بـ "فورزا".

سبق ووعدت وزارتكم بإحداث مراكز أمنية أخرى لكن إلى حد الساعة لم نر شيئاً كما سبق وبالتفريع في عدد الأمنيين الشبان لكن للأسف الوضع على حاله.

لا بناء ولا تشييد في غياب الأمن والأمان وعليه ندعوكم إلى إيجاد الحلول الجذرية في ما يخص الأمن بالقصرين.

ندعوكم مجدداً سيدي الوزير إلى فتح بحث وتحقيق صلب إدارتكم قصد إيجاد الحلول فالوضع الأمني لا يسمح لا بالعيش الكريم ولا بالاستثمار ولا يبعث مؤسسات جامعية جديدة خاصة وأن الطلبة بدورهم أصبحوا من ضحايا هذه الجرائم.

وعليه نتقدم بالسؤال التالي:

● متى ستتخذ وزارتكم القرارات الجريئة والجديدة في ما يخص الوضع الأمني المتردي بالقصرين الشمالية ومعتمدية الزهور؟ والسلام

إجابة السيد وزير الداخلية

بطاقة

تتضمن إجابة عن سؤال كتابي صادر عن النائب

بمجلس نواب الشعب "حاتم اللباوي"

دائرة القصرين الشمالية - الزهور

موضوع السؤال الكتابي:

"حول الوضع الأمني المتردي بمعتمديتي الزهور والقصرين الشمالية".

نص الإجابة :

يهم مصالح وزارة الداخلية أن تفيدكم بأن الوضع الأمني في كامل تراب الجمهورية عموماً وفي ولاية القصرين خصوصاً من أؤكد أولويات الوزارة من حيث مقاومة الجريمة بأشكالها والتصدي لمختلف المحاولات الإرهابية.

أما فيما يخص الوضع الأمني بمعتمديتي الزهور والقصرين الشمالية فإننا نؤكد على نجاح وحداتنا الأمنية على فرض الأمن العام بالجهة المذكورة والأرقام المسجلة في مجالات مكافحة الجريمة والتصدي للإرهاب في غضون سنة 2024 خير دليل على ذلك:

➤ **في مجال مكافحة الجريمة (مخدرات، سرقات، عنف، قتل....)**

- تم إنجاح 179 قضية من جملة 276 قضية بنسبة (65%) بمركز الأمن الوطني بحي الزهور، وإنجاح 194 قضية من جملة 259 بنسبة 75 % بمركز الأمن الوطني 20 مارس،

- تم تنظيم 463 حملة أمنية متنوعة بكل من مركز حي الزهور ومركز 20 مارس وتم إيقاف 778 مفتش عنه بكلا المركزين

➤ **في مجال التصدي للإرهاب:**

تسعى الوحدات الأمنية بالجهة إلى العمل على مكافحة الإرهاب من مختلف جوانبه مع إتخاذ التدابير اللازمة لإضفاء النجاعة عند التدخل حيث تم خلال السنة الفارطة الكشف عن 30 خلية إرهابية مقابل الكشف عن خلية واحدة في 2023.

➤ **في مجال الخدمات الأمنية الإدارية:**

- تم خلال سنة 2024 قبول 11846 ملف مختلف إستخراج (بطاقات تعريف وطنية جوازات سفر، شهادات إقامة....) بمركز الأمن الوطني بحي الزهور مقابل 11330 في 2023 وقبول 15750 ملف بمركز الأمن الوطني 20 مارس خلال نفس السنة قبول(13740 ملف في 2023).

والجدير بالذكر أنه سيتم دراسة مشروع إحداث وحدة أمنية جديدة تعاضد المجهود الأمني للوحدات الأمنية المتواجدة بالجهة كما سيتم تعزيز إقليم الأمن الوطني بالقصرين بالعنصر البشري حال توفره أو في إطار الإنتدابات الجديدة. والسلام

السؤال الكتابي

للمنائب أحمد بنور

الموضوع : سؤال كتابي لوزير الداخلية بخصوص الحريق الخطير الذي شب بمركب دائرة المكاتب بالمركز العمراني الشمالي نتيجة لاستئجار الفساد والتسيب وغياب الرقابة

المصاحيب: جواب صادر عن وزارة التجهيز ورخصة اشغال ومحضر مطابقة وقرار هدم وقائمة في 9 قرارات هدم وإزالة رفضت تنفيذها بلدية تونس.

تحية طيبة وبعد،

شب حريق خطير فجر يوم السبت 25 جانفي 2025 بمركب دائرة المكاتب المنكوب بالمركز العمراني الشمالي كاد يؤدي الى ازهاق أرواح لو حدث ذلك في النهار، ناجم حسب العارفين بالتجاوزات الخطيرة التي ارتكها الباعث العقاري وبعض الأجهزة الرقابية التي ينخرها الفساد خاصة عندما حول الميزانين الى طابق ثامن صدر في شأنه قرار هدم لم ينفذ الا جزئياً نتيجة لاستئجار الفساد والافلات من المحاسبة والعقاب رغم توجيه عشرات العرائض الى كل الجهات المعنية وبالأخص بلدية تونس وولاية تونس والدائرة البلدية بحي الخضراء من قبل المتضررين وحسب المعلومات الأولية فان الشرارة الأولى انطلقت من الميزانين الذي تم تحويله الى طابق ثامن بطريقة غير قانونية باعتبار انه مساحة مشتركة ونتيجة للاحداثات العشوائية المخالفة للتشريع الجاري به العمل وبالأخص المتعلقة بالسلامة تم الاضرار أيضا بشبكة الصرف الصحي. ويعتقد البعض ان الشرارة الأولى ناجمة عن الضغط الذي سببه الربط الإضافي والعشوائي بالشبكة الكهربائية دون احترام لكراس الشروط للمكاتب والمستودعات وقاعة الرياضة المحدث بالميزانين ونفس الشيء بالنسبة لشبكة المياه حيث لم يتم احترام كراس الشروط دون ان يتخذ ضد الباعث العقاري أي اجراء نشير بهذا الخصوص الى ان

الباعث العقاري تحصل على رخصة اشغال ومحضر مطابقة الاشغال للأمتلة المودعة ببلدية تونس والجال ان ديوان قيس الأراضي اكد من خلال رسالة وجهتها الي وزيرة التجهيز خلال سنة 2024 ان المركب غير مطابق للأمتلة مما جعل الديوان يعزف عن القيام بالتقسيم العمودي للمركب وهذا ملف فساد على معنى الفصل 96 من المجلة الجزائية نتمنى ان تبادروا بفتح تحقيق في شأنه دون الحديث عن عدم توفر أدنى شروط السلامة بالمركب رغم حصول الباعث العقاري في ظروف مشبوهة على شهادة وقاية سنة 2019 وليس سنة 2012 كما ينص على ذلك القانون فقد تم وضع نظام اشعار بالحريق صوري ولا يعمل باعتبار ان التجهيزات المتعلقة به غير متوفرة زيادة على غياب قوايرر الإطفاء وهذا بالإمكان معاينته بالعين المجردة منذ سنة 2012 والى حد الآن ومن عجائب الأمور التي حدثت بذلك المركب المنكوب ان احد الخارجين على القانون احدث مقهى ومطعم بمساحة مشتركة بها مدرجي نجدة ورغم توجيه عشرات العرائض لمختلف الجهات المعنية وبالأخص بلدية تونس بغاية اصدار قرار غلق الا انه لم تتم الاستجابة لذلك الى حد الان وهذا مظهر من مظاهر الفساد على معنى الفصل 96 من المجلة الجزائية والفصل 2 من القانون عدد 10 لسنة 2017 المتعلق بالتبليغ عن الفساد وحماية المبلغين. أما عن البناء الفوضوي داخل المركب فحدث ولا حرج وبالأخص بالطابق الثاني حيث استحوذ احد المارقين على مساحة مشتركة ليضمها الى مكتبه دون اصدار قرار هدم في شأنه.

كما رفضت بلدية تونس كالعادة اصدار قرارات إزالة بخصوص المكيفات وتجهيزات الشفط التي تم تركيبها بطريقة غير قانونية من قبل أصحاب المطاعم والمقاهي الذين شوهوا المظهر الخارجي للعمارة واحتلوا رصيفها بطريقة غير قانونية. ان التجاوزات التي ارتكبتها الباعث العقاري والتي يعاني من تبعاتها المشتركون في الملكية منذ سنة 2012 تم تلخيصها فيما يقارب 20 صفحة دون ان يتم التنبيه عليه من قبل نقابة المالكين طبقا للقانون ورفع قضايا جزائية ضده باعتبار انه لم يسلم المركب طبقا للأمتلة المقدمة لبلدية تونس ولم يرجع الأموال التي تسلمها من اجل خدمات لم يقدمها طبقا لتلك الأمتلة ولم يرجع الحالة الى ما كانت عليه بعد ان تم الحاق اضرار جسيمة بالعمارة بعد تحويل الميزانين الى طابق ثامن صدر في شأنه قرار هدم نفذ بطريقة جزئية نتيجة لاستشراء الفساد وهذا بإمكانكم معاينته الآن. هذا ملف خطير من آلاف الملفات ذات التبعات الكارثية التي تستحق فتح تحقيق معمق بغاية تحميل المسؤولية الجزائية للقائمين على الأجهزة الرقابية التي نخرها الفساد.

تبعاً لما تقدم وبالنظر لخطورة الأفعال المشار إليها والتي تدخل تحت طائلة الفصل 96 من المجلة الجزائية والفصل 2 من القانون عدد 10 لسنة 2017 المتعلق بالتبليغ عن الفساد وحماية المبلغين، هل تعتزمون اتخاذ الإجراءات التالية:

(1) فتح تحقيق في شهادة الوقاية التي تم منحها في ظروف مشبوهة دون توفر أدنى شروط السلامة منذ الحصول على رخصة الاشغال الفاسدة ومحضر المعاينة الفاسد كما ثبت ذلك من خلال جواب الوزارة المكلفة بالتجهيز التي تجدون نسخة منها طي هذا.

(2) فتح تحقيق بخصوص الفساد المتمثل في التنفيذ الجزئي لقرار الهدم الصادر منذ سنة.

(3) فتح تحقيق عملية الربط العشوائي بالشبكة الكهربائية للميزانين المحول الى طابق ثامن صادف في شأنه قرار هدم.

(4) فتح تحقيق في رفض بلدية تونس تنفيذ 9 قرارات هدم وإزالة بالمركز العمراني الشمالي وكذلك رفضها اصدار قرارات هدم وإزالة أخرى.

(5) إلغاء التراخيص الفاسدة المتعلقة بالسماح باحتلال الطريق العمومي وبالأخص الرصيف.

(6) إلزام بلدية تونس بإصدار قرارات إزالة بخصوص المارقين من أصحاب المقاهي والمطاعم الذين حولوا الأرضة إلى ملكية خاصة في ظروف فاسدة وبترخيص فاسدة.

(7) فتح تحقيق في رفض بلدية تونس اصدار قرارات إزالة بخصوص تشويه البناءات والجدران وجمالية المدينة بواسطة اللافطات الاشهارية والمكيفات المثبتة بطريقة عشوائية ودون الحصول على موافقة المشتركين في الملكية.

(8) فتح تحقيق في نظام الاشعار بالحريق الموضوع بطريقة صورية منذ سنة 2012 وهذا بإمكانكم التثبت منه بالعين المجردة والدليل على ذلك انه عند نشوب الحريق تم التفطن اليه بعد ظهور الدخان من قبل حارس المركب لان نظام الاشعار لا يعمل ورغم ذلك تحصل الباعث العقاري على شهادة الوقاية.

(9) متابعة البحث الجاري الآن من قبل الشرطة الفنية بغاية محاسبة من تسبب في الحريق الذي كاد يؤدي بمئات الأرواح خاصة اذا علمنا ان مدارج النجدة لا تتوفر فيها الشروط الفنية وشروط السلامة من حيث المتانة ومساحتها المشتركة تم تحويلها الى مطعم ومقهى.

(10) فتح تحقيق في بلدية تونس التي رفضت اصدار قرار غلق في المقهى والمطعم المحدث بمساحة مشتركة بها مدرجي نجدة نتيجة لاستشراء الفساد.

في انتظار جوابكم، تقبلوا فائق عبارات التقدير والاحترام.

والسلام

إجابة السيدة وزيرة التجهيز والإسكان

الموضوع: حول الإجابة على سؤال كتابي تقدم به النائب السيد أحمد بنور.

المرجع : مكتوبكم عدد و1734-0001-13-2024 الموجه إلينا بتاريخ 27 جوان 2024.

وبعد، تبعاً لمكتوبكم المشار إليه بالمرجع أعلاه والذي أحلتكم من خلاله سؤالاً كتابياً تقدم به النائب السيد أحمد بنور، بخصوص عدم قيام ديوان قيس الأراضي والمسح العقاري بالتقسيم العمودي لمركب دائرة المكاتب بالمركز العمراني الشمالي، يشرفني إعلامكم أن مصالح ديوان قيس الأراضي والمسح العقاري قد قامت بتاريخ 9 جانفي 2013 بمعاينة العقار المذكور موضوع مطلب التقسيم عدد 122413 ولاحظت عدم تطابق بين الأمتلة المقدمة من قبل الخبير (مشروع التقسيم الذي يتضمن 4 مخازن بالطابق السفلي الأول والثاني) مع الوضعية الميدانية للمركب والمتمثلة في وجود 3 مخازن فقط بالطابق السفلي الأول والثاني، وبالتالي طلبت من الحريف

تقديم رخصة البناء والأمثلة المصاحبة لها أو مشروع تقسيم مصادق عليه من قبل بلدية تونس حتى تتمكن من إتمام أشغال التقسيم وموافاته بالأمثلة الهندسية الناقلة للملكية. ولم تتوصل مصالح ديوان قيس الأراضي والمسح العقاري بالمطلوب إلى حد هذا اليوم.

والسلام



محضر معاينة ع 640/12 دد

الجمهورية التونسية

بلدية تونس

إ.ع.م.ف. - إدارة العمران

الإدارة العامة للبناء

مصلحة م.ف.ف.ف.ف.

2012/2014/100

بعد الإطلاع على القانون عدد 33 لسنة 1975 المؤرخ في 14 ماي 1975 والمتعلق بإصدار القانون الأساسي للبلديات وعلى جميع النصوص التي نقحت أو أتممت.

وعلى القانون عدد 122 لسنة 1994 المؤرخ في 28 نوفمبر 1994 والمتعلق بإصدار مجلة الميثاقية والتعمير وخاصة الفصل 73 منها.

وعلى قانون الطرقات لبلدية تونس المصادق عليه بالأمر المؤرخ في 24 نوفمبر 1889 وخاصة الفصل 144 منه. وعلى قرار رخصة البناء عدد 3086 المؤرخ في 12 ماي 2012 والأمانة الهندسية المصاحبة والمؤرخة في 22 مارس 2012، المسلم لشركة الثبات العقارية والمتعلق بتغيير وضع الأشغال المرخص فيها بالقرار عدد 2964 بتاريخ 11 أوت 2011 والمتعلق ببناء دهلين (ماوى للسيارات) وطابق سفلي (تجارة) وسبعة طوابق علوية (مكاتب) على العقار الكائن بتقسيم المركز العمراني الشمالي القسط الرابع مقسم عدد BC 2 - دائرة الخضراء - تونس.

وعلى مطلب شركة الثبات العقارية المؤرخ في 15 جوان 2012 والمضمن تحت عدد A1682. وعلى المعاينة المجراة بتاريخ 21 جوان 2012 من قبل فاتيح التنازقي والمنجي بلحاج، اوضح من خلالها أن الدهليز الأول (ماوى للسيارات وثلاثة مخازن ومحل للقمامة) والدهليز الثاني (ماوى للسيارات وثلاثة مخازن ومحل تقني) ومحل للحارس ومدخل البناية بالطابق السفلي ويوجد به محل تقني والسبعة طوابق العلوية (مكاتب) ومحل للمساعد والمحل التقني بالسطح، قد انتهت أشغالها وأمكن معاينتها وهي في حالة شغور وأن جميع ما تم إنجازه من أشغال بناء تمت معاينته مطابقا للأمانة الهندسية المصاحبة لقرار رخصة البناء.

كما تبين أن المولين التجاريين المتواجدين بالطابق السفلي أشغالها متوقفة في مستوى التهيئة الداخلية. وبالتالي فإن الرخصة في الأشغال المتعلقة بالدهليز الأول (ماوى للسيارات وثلاثة مخازن ومحل للقمامة) والدهليز الثاني (ماوى للسيارات وثلاثة مخازن ومحل تقني) ومحل الحارس ومدخل البناية بالطابق السفلي ويوجد به محل تقني والسبعة طوابق العلوية (مكاتب) ومحل للوات المساعد والمحل التقني بالسطح يمكن إسنادها إلى شركة الثبات العقارية.

إمضاء السكتين بالمعاينة:

- فاتيح التنازقي:

- المنجي بلحاج:

تونس، في: 09 أوت 2012

رئيس النيابة الخصوصية لبلدية تونس



رئيس النيابة الخصوصية لبلدية تونس

رئيس الدائرة العامة بالخضراء

إشغال

ملاحظة: سيتم تحرير محضر معاينة للمحلات التجارية

المتواجدة بالطابق السفلي بعد إتمام أشغال تهيئة المبنى

طبقا للأمانة المرخص فيها.

عدد التسجيل بغير إشعار بمطالبة التمسك بالأشغال

ملاحظة: في: 20 400/2012

ملاحظة: في: 20 400/2012

ملاحظة: في: 20 400/2012

ملاحظة: في: 20 400/2012



رخصة في الإشغال عدد 908/12

الجمهورية التونسية

بلدية تونس

إ.ع.م.غ. - إدارة العمران

الإدارة العامة للبناء

مصلحة البناء

2012/12/12

رئيس النيابة الخصوصية لبلدية تونس،

بعد إطلاعها على القانون عدد 33 لسنة 1975 المؤرخ في 14 ماي 1975 والمتعلق بإصدار القانون الأساسي للبلديات وعلى جميع النصوص التي تحتها أو أتممتها.

وعلى القانون عدد 122 لسنة 1994 المؤرخ في 28 نوفمبر 1994 والمتعلق بإصدار مجلة الهيئة الترابية والتعمير وخاصة الفصل 73 منها.

وعلى قانون الطرقات لبلدية تونس المصادق عليه بالأمر المؤرخ في 24 نوفمبر 1889 وخاصة الفصل 144 منه.

وعلى مطلب شركة الثبات العقارية المؤرخ في 15 جوان 2012 والمضمن تحت عدد A1682.

وعلى محضر المعاينة عدد 640/12 بتاريخ في 21 جوان 2012 المتعلق بالذليل الأول (ماوي للسيارات وثلاثة مخازن ومحل للتقني) ومحل الحارس ومحل البناء بالطابق السفلي ويوجد به محل تقني والسبعة طوابق العلوية (مكاتب) ومحل آلات المضاعد والمحل التقني بالسطح بالبنائية الكائنة بتقسيم المركز العمراني الشمالي القسط الرابع مقسم عدد BC 2 - دائرة الخضراء - تونس. يرخّص لشركة الثبات العقارية في إشغال الذليل الأول (ماوي للسيارات وثلاثة مخازن ومحل للتقني) والذليل الثاني (ماوي للسيارات وثلاثة مخازن ومحل تقني) ومحل الحارس ومحل البناء بالطابق السفلي ويوجد به المحل التقني والسبعة طوابق العلوية (مكاتب) ومحل آلات المضاعد والمحل التقني بالسطح موضوع محضر المعاينة المشار إليه أعلاه.

تونس في 9-0 أوت 2012

رئيس النيابة الخصوصية لبلدية تونس

م.أ. رئيس النيابة الخصوصية لبلدية تونس

رئيس الدائرة العامة للبناء بالمضمار

اللفظي موز



ملاحظة: سيتم تحرير رخصة في إشغال المحلات التجارية المتواجدة بالمحلات السكنية بعد إتمام أعمال ترميمها الداخلية طبقاً للأنظمة المعمول بها في الجمهورية التونسية. هذه الملاحظة لا تؤثر على صحة الرخصة الممنوحة للمنفعة المذكورة.

20 NOV 2012

إجابة السيد وزير الداخلية

بطاقة

تتضمن إجابة عن سؤال كتابي صادر عن النائب

مجلس نواب الشعب "أحمد بنور"

دائرة المهديّة

موضوع السؤال الكتابي:

"حول الحريق الذي شب بالمركب التجاري" دائرة المكاتب الكائن
بالمركز العمراني الشمالي".

نص الإجابة:

بمهم مصالح وزارة الداخلية تقديم التوضيحات التالية حول
استفساركم عن موضوع الحريق الذي نشب فجر السبت 25 جانفي
2025 بالمركب التجاري دائرة المكاتب الكائن بالمركز العمراني
الشمالي:

➤ بخصوص إسناد شهادة الوقاية:

• تحصلت الشركة المالكة للمركب المذكور على الموافقة
على الأمثلة الهندسية الخاصة ببنية دائرة المكاتب الكائنة بالمركز
العمراني الشمالي بتاريخ 2019/10/17 بعد تقديم ملف سلامة
محين يحمل التغييرات الحاصلة بالبنية ومصادق عليه من طرف
مكتب مراقبة مختص ومصادق عليه،

• تم بتاريخ 2019/10/17 إسناد شهادة وقاية تحت عدد
16/12209 بعد تلافي النقائص المسجلة والأخذ بالتوصيات الوقائية
المرفوعة من قبل مصالح الحماية المدنية،

• تم سحب شهادة الوقاية إثر إدخال تغييرات على مستوى
الطابق الأول واستغلال للفضاءات المشتركة والداخلية دون
الحصول على تراخيص مسبقة لذلك من جهة وعدم التزام صاحب
المشروع بتسويته وضعيته الإدارية والوقائية الى اليوم من جهة
ثانية،

➤ بخصوص المكيفات وتجهيزات الشفط المثبتة بطرق غير

قانونية:

• تم إصدار قرار إزالة بتاريخ 2021/09/01 وتمت إزالة
بعض المكيفات على حساب الممثل القانوني للشركة بصفته رئيسا
لنقابة المالكين،

➤ بخصوص قرار الهدم الصادر بشأن "الميزانين":

• بتاريخ 2021/04/08 قامت مصالح بلدية تونس بهدم
جزء من "الميزانين" عندما كان في طور التهيئة وحجز كمية من الرخام
وتشجيع إحدى مداخل البنية وتم التنبيه على شاغلي المكاتب
الموجودة بالميزانين عن طريق عدل تنفيذ بضرورة إخلاء المحلات
ليتسنى تنفيذ قرار الهدم كليا،

• بتاريخ 2022/03/09 تم تنفيذ قرار الهدم عدد 2298
المؤرخ في 02 ماي 2016 تنفيذا كليا للجدران النصفية في جزئها
الشاعر على مساحة 2م600 وتعدر تنفيذ الجزء المتبقي الأهل
بالسكان رغم تنبيهه الاخلاء الصادرة مسبقا،

➤ بخصوص تمكين الشركة المخالفة من رخص اشغال
دون توفر شروط السلامة:

• تم إسناد الشركة المذكورة ترخيص في الإشغال تحت
عدد 12/908 بتاريخ 2012/08/09 وهو مطابق للمقتضيات القانون
عدد 122 المؤرخ في 1994/11/28 المتعلق بإصدار مجلة التهيئة
الترابية والتعمير خاصة في فصله 73 الذي لا ينص على وجوب
الاستظهار بشهادة الوقاية قبل تسليم تراخيص الإشغال،

➤ بخصوص الاستغلال المفرط للرصيف بالمركز العمراني
الشمالي:

• تم معاينة الوضعية من قبل السلط الجهوية وتكليف
فريق عمل قصد إعداد جرد شامل في كل التجاوزات المرتكبة من
طرف أصحاب المحلات المفتوحة للعموم وتمت دعوة السلط المحلية
إلى تدارك هذه الإخلالات.

والسلام

السؤال الكتابي

للنائبين غسان يامون وباديس بالحاج علي

عملا بأحكام الفصل 114 من الدستور والفصل 129 من
النظام الداخلي لمجلس نواب، أنشرف بأن أحيل إليكم الأسئلة
الكتابية التالية:

الموضوع:

تحية طيبة،

• الرجاء التفضل بمدنا بقائمة تفصيلية في المشاريع المنجزة
من قبل المجلس الجهوي بمدنين على ميزانية المجلس الجهوي
بمدنين منذ سنة 2011 وإلى اليوم. مع ذكر نوع المشروع وكلفته
المالية والمعتمدة الكائن بها المشروع؟

والسلام

إجابة السيد وزير الداخلية

بطاقة

تتضمن إجابة على السؤال الكتابي للنائبين

بمجلس نواب الشعب

"باديس بالحاج علي" عن دائرة جربة ميدون - جربة أجيم

و"غسان يامون" عن دائرة جربة حومة السوق

ملخص السؤال:

طلب قائمة تفصيلية في المشاريع المنجزة من قبل المجلس الجهوي
بمدنين منذ سنة 2011 إلى حدّ التاريخ مع ذكر نوع المشروع وكلفته
المالية والمعتمدة الكائن بها المشروع.

نص الإجابة:

بعد التنسيق مع السيد والي مدنين حول طلب موافاتكم بقائمة
تفصيلية في المشاريع المنجزة من قبل المجلس الجهوي بمدنين على
ميزانية هذا الأخير منذ سنة 2011 إلى حدّ التاريخ مع ذكر نوع
المشروع وكلفته المالية والمعتمدة الكائن بها المشروع،

أنشرف بأن أحيل عليكم الغرض المطلوب في قرص مضغوط
يتضمن ما يلي:

- مشاريع البرنامج الجهوي للتنمية
- مشاريع التنمية المندمجة
- المشاريع ذات الصبغة الجهوية.

والسلام

السؤال الكتابي

للنائب هالة جاب الله

تبعا للفصلين عدد 114 من الدستور و129 من النظام الداخلي لمجلس نواب الشعب، أتشرف بأن أحيل إليكم أسئلة كتابية.

الموضوع: حول مؤسسات الشباب والرياضة بمعتمدية سوسة - الرياض.

تحية طيبة،

أولاً: نظرا للكثافة السكانية الكبيرة بمعتمدية سوس الرياض وافتقارها المركبات الرياضية أو ملاعب مهيئة تسمح للجمعيات وللمواطنين بممارسة نشاط رياضي منتظم ومنظم، وعدم قدرة دار الشباب في استيعاب العدد الكبير من المواطنين والطلب الكبير على النوادي، أصبح من الضروري برمجة وإحداث مؤسسات جديدة، خاصة وأنه العديد من الأراضي مخصصة على ذمة وزارتك للاستغلال (حسب مثال التهيئة العمرانية لبلدية سوسة ومخططات الوكالة العقارية للسكنى).

- فمتى سيتم إحداث مركب رياضي ودار شباب ثانية؟

ثانياً: منذ ما يزيد عن أربع سنوات تم رصد اعتمادات لصيانة قاعة العروض بدار الشباب وتجديد التجهيزات الصوتية، إلا أنه وإلى حد الآن لم يتم صرف الاعتمادات والقيام بالأشغال اللازمة، هذا وقد وردنا أنه تم تحيين قيمة الأشغال والترفيه في الاعتمادات مرة ثانية وتكلف بلدية سوسة للقيام بالأشغال ولكن لم يتم أي إحداث وعليه فإننا نتساءل عن سبب عدم الانطلاق في أشغال تجديد قاعة دار الشباب في الرياض وتركيز المعدات الصوتية؟ من المسؤول عن إنجاز هذه الأشغال؟ ومتى سيتم الانطلاق في التنفيذ؟

إجابة السيد وزير الشباب والرياضة

الموضوع: حول إحداث مركب رياضي ودار شباب ثانية بمعتمدية سوسة الرياض، وأسباب عدم انطلاق أشغال تجديد قاعة دار الشباب في الرياض.

المرجع: إحالتكم المؤرخة في 06-02-2005 والمضمنة لدينا بمكتب الضبط المركزي تحت عدد 2025-23-0002046 بتاريخ 10-02-2025.

وبعد، تبعا لإحالتكم المشار إليها بالمرجع أعلاه والمتعلقة بالسؤال الكتابي الصادر عن النائب بمجلس نواب الشعب السيدة هالة جاب الله، حول موعد إحداث مركب رياضي ودار شباب ثانية بمعتمدية سوسة الرياض، وأسباب عدم انطلاق أشغال تجديد قاعة دار الشباب في الرياض أتشرف بإفادتكم بما يلي:

أولاً: بخصوص موعد إحداث مركب رياضي ودار شباب ثانية، فإن هذه المشاريع غير مبرمجة بالمخطط التنموي 2023-2025 الذي يعتبر الإطار القانوني لإدراج المشاريع بالميزانية، وسيتم دراسة هذا المقترحات عند إعداد المخطط القادم وذلك وفقا للأولويات الجهوية

والوطنية للقطاع وتقدم إنجاز المشاريع المعطلة، علما وأن الوحدة الترابية في إحداث دور الشباب هي البلدية بمعدل دار شباب لكل بلدية ويتوفر بمعتمدية سوسة الرياض المتكونة من بلديتي سوسة الرياض وبلدية الزهور عدد 2 دور شباب:

* دار الشباب الرياض مبرمج بها مشروع تهيئة القاعة الكبرى، وينجز من قبل بلدية المكان، والمشروع حاليا في طور تقييم العروض لاختيار المقاول.

* ودار الشباب الزهور مبرمج بها مشروع تهيئة يشتمل على إحداث ملعب وتجهيز قاعة الرياضة ونادي الاعلام ونادي الإعلامية بكلفة تقدر بـ 600 ألف دينار منها 450 ألف دينار على حساب ميزانية الاستثمار لوزارة الشباب والرياضة و250 ألف دينار على حساب برنامج "معا" بالشراكة مع الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية USAID والمشروع حاليا في طور الدراسات الفنية.

هذا إلى جانب وجود ملعب بلدي لكرة القدم بالزهور تمت إعادة تأهيله كليا من طرف وزارة الشباب والرياضة (حجرات الملابس والتنوير والتعشيب) بكلفة جمالية تناهز 1470 ألف دينار.

ثانياً: فيما يتعلق بأسباب عدم انطلاق أشغال تجديد قاعة دار الشباب في الرياض، فإن هذا المشروع حاليا في طور تقييم العروض وفي انتظار إتمام إجراءات اسناد الصفقة للانطلاق في الأشغال في أقرب الأجل بعد أن قامت الوزارة بتوفير الاعتمادات المالية الضرورية والمقدرة بـ 363 ألف دينار.

أفدناكم بهذا لكل غرض مفيد،

والسلام.

السؤال الكتابي

للنائب فيصل الصغير

الموضوع: حول متابعة ملف إقامة مركز تخييم واصطياف بقلعة الأندلس ولاية أربانة.

تحية وبعد،

عملا بمقتضيات الفصل 114 من الدستور والفصل 129 من النظام الداخلي لمجلس نواب الشعب،

في إطار متابعة المشاريع المعطلة على غرار مشروع إنجاز مركز تخييم واصطياف بقلعة الأندلس علما وأن هذا المشروع مبرمج ضمن المخطط الخماسي للتنمية 2016-2020 حيث تم تخصيص 2.5 مليون دينار وتم تحويل الاعتماد للمجلس الجهوي بتاريخ 4 نوفمبر 2020.

كما تم مد الوزارة بنتائج السير الجيوتقني بتاريخ 12 مارس 2021 وأبدت إدارة التجهيز بالوزارة عن موافقتها على استخدام العقار المخصص من قبل البلدية للمشروع المذكور.

(المرجع: إحالتكم عدد 629 بتاريخ 12 مارس 2021 والوارد علينا تحت عدد 1847/2021 بتاريخ 17 مارس 2021)

وعليه نطلبك من سيادتكم مدنا بمدى تقدم ملف مشروع إنجاز مركز تخييم واصطياف بقلعة الأندلس.

هذا، وفي حالة عدم اعتماد العقار يصبح من الضروري البحث عن عقار بديل بالتنسيق مع بلدية المكان والإدارة الجهوية لأماكن الدولة حسب ما نص عليه نص المشروع.

● لماذا لا يتم التنسيق مع بلدية قلعة الاندلس واستغلال قطعة الأرض المخصصة لوزارة الشباب والرياضة والمحاذية للملعب البلدي ولقاعة الرياضات الفردية والتي تتوفر بها مواصفات إنجاز المشروع والذي سيكون مكسب لجهة أريانة لما تحتويه منطقة قلعة الأندلس من خصوصيات طبيعية جاذبة ستساهم في انجاح وإشعاع هذا المشروع.

وفي انتظار ما ستشيرون به، تقبلوا منا جزيل عبارات الشكر والتقدير.

والسلام

إجابة السيد وزير الشباب والرياضة

الموضوع: حول إنجاز مركز التخييم والاصطياف بقلعة الاندلس بولاية اريانة.

المرجع: إحالتكم المؤرخة في 2025-01-09 تحت عدد ص-2025-3000-0000090 والمضمنة لدينا بمكتب الضبط المركزي تحت عدد 2025-23-0000741 بتاريخ 2025-01-15.

وبعد، تبعا لإحالتكم المشار إليها بالمرجع أعلاه والمتعلقة بالسؤال الكتابي الصادر عن النائب بمجلس نواب الشعب السيد فيصل الصغير، حول تقدم إعداد ملف إنجاز مركز التخييم والاصطياف بقلعة الاندلس بولاية اريانة أتشرف بإفادتكم بما يلي:

أولاً: إن هذا المشروع ذو صبغة جهوية ينجز من طرف الإدارة الجهوية للتجهيز بأريانة تحت إشراف السيد والي أريانة كمشتري عمومي وذلك طبقا لمقتضيات الأمر الحكومي عدد 1711 لسنة 2012 المؤرخ في 4 سبتمبر 2012 المتعلق بضبط نوعية نفقات التصرف والتجهيزات ذات الصبغة الجهوية.

ثانياً: لقد تم ترسيم اعتماد قدره 200 ألف دينار ضمن ميزانية الاستثمار لوزارة الشباب والرياضة لسنة 2020 بعنوان الدراسات الفنية، وتم إعداد مثال الأشغال الخاصة المختلفة لقطعة الأرض المقترحة والكائنة بملك الدولة المحاذي لشاطئ قلعة الأندلس، ثم قامت الإدارة الجهوية للتجهيز في إطار متابعة إجراءات إنجاز هذا المشروع بمراسلة المندوبية الجهوية للتنمية الفلاحية بأريانة وذلك للثبوت من امكانية وجود قطعة الأرض المذكورة في منطقة رطبة وكذلك في منطقة مستجمعات وادي مجردة وما يترتب عليه من امكانية تعرضها للفياضانات، وقد أفادت المندوبية الجهوية للتنمية الفلاحية في تقريرها أنه بعد معاينة قطعة الأرض المقترحة للمشروع تبين أنها توجد في منطقة رطبة ومصنفة ضمن اتفاقية رمسار.

وباعتبار استحالة إنجاز المشروع على العقار المقترح قامت الوزارة بمراسلة الجهة للنظر في إمكانية توفير قطعة أرض بديلة ملائمة لهذا الصنف من المنشآت حسب المواصفات المعتمدة من الوزارة وقد تم التأكيد على هذا الطلب خلال الجلسة المنعقدة مع السيد والي أريانة تحت إشراف وزير الشباب والرياضة بتاريخ 20 جانفي 2025.

أفدناكم بهذا لكل غرض مفيد.

والسلام

