

المدة النيابية الأولى 2023 . 2027  
الدورة العادية الثانية 2023-2024

الأربعاء 29 نوفمبر 2023

17

الجلسة السابعة عشرة

## المحتوى

- |  |      |   |      |
|--|------|---|------|
| 1- افتتاح الجلسة وكلمة السيد رئيس مجلس نواب الشعب.....                 | 1534 | 5- استئناف الجلسة وبيانات وأجوبة السيد وزير النقل.....                                | 1633 |
| 2- عرض ومناقشة مشروع ميزانية مهمة البيئة لسنة 2024.....                | 1534 | 6- رفع الجلسة.....  | 1641 |
| 3- استئناف الجلسة وبيانات وأجوبة السيدة وزيرة البيئة.....              | 1568 | II. الأسئلة الكتابية الموجهة من السيدات والسادة النواب إلى الحكومة والأجوبة عنها..... | 1641 |
| 4- استئناف الجلسة وعرض ومناقشة مشروع ميزانية مهمة النقل لسنة 2024..... | 1573 | III. الأجوبة التكميلية الكتابية للسيد وزير النقل.....                                 | 1666 |

عقد مجلس نواب الشعب جلسة عامة على الساعة التاسعة من صباح يوم الأربعاء 29 نوفمبر 2023 برئاسة السيد إبراهيم بودربالة رئيس مجلس نواب الشعب وذلك للنظر في مهمة البيئة ومهمة النقل من مشروع ميزانية الدولة لسنة 2024.

### افتتاح الجلسة

#### وكلمة السيد رئيس مجلس نواب الشعب

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

بسم الله الرحمن الرحيم،

السيدات والسادة النواب الزملاء المحترمون،

أسعد الله صباحكم بكل خير،

باسمكم جميعاً أرحب بالسيدة ليلي الشياخي، وزيرة البيئة والوفد المرافق لها في رحاب مجلس نواب الشعب.

يعد الإطار التشريعي في بلادنا متقدماً وهو ينطلق من ترسيخ مبدأ الاعتراف بالحقوق البيئية عبر تضمين الحق في بيئة سليمة بدستور 25 جويلية 2022 حيث نص الفصل 47 منه على أن الدولة تضمن الحق في بيئة سليمة ومتوازنة والمساهمة في سلامة المناخ وعليها توفير الوسائل الكفيلة بالقضاء على التلوث البيئي إضافة إلى الإمضاء على أهم اتفاقيات العالمية والمواثيق المعنية بالبيئة.

إلا أن الواقع بالعديد من مناطق البلاد ينذر بتدهور وتدهور الوضع البيئي، فضلاً على التأثيرات الناجمة عن اضطراب المناخ والانعكاسات بسبب التغيرات المناخية وتأثيرها على الموارد الطبيعية، لا سيما الماء والهواء وتفاقم مظاهر التلوث على خلفية تزايد مظاهر الاعتداء على المحيط عبر إلقاء النفايات الخطيرة بطريقة عشوائية وانتشار المصبات غير المراقبة وتلويث المنشآت الصناعية للثروة البحرية والمائدة المائية مما يؤدي إلى تضرر كبير في المجالين الصحي والبيئي على حد سواء.

كل ذلك يرمي بظلاله على المزاج العام وعلى ما نطمح إليه من بيئة نقية تسمح بحياة كريمة للمواطن وما نجمع عليه أن هذا الخطر البيئي المتأني من عدة أشكال من التلوث مرده السياسات المغلوطة والاختيارات البيئية الفاشلة التي تم اتباعها سابقاً.

غير أنه لا يمكننا اليوم تجاهل أهمية الدور المنوط بعهدة مختلف الهياكل القائمة على الشأن البيئي في التعاطي مع جميع الملفات الحارقة واحتواء مخلفات المظاهر المضرة ببيئتنا عبر اتخاذ ما يلزم من الإجراءات الجادة والحازمة والرادعة لوقف مخاطر التلوث.

ولمواجهة مجمل التحديات والأخطار المستجدة دون السقوط في التسرع ودون اتباع الحلول الهشة والمؤقتة التي لم ولن تمثل الحلول المستدامة خاصة في ظل ضعف ومحدودية الرقابة في المجال البيئي وغياب ملفت للنظر للقرارات الحينية والصارمة في التعاطي مع القضايا البيئية المطروحة.

وإذ نناقش اليوم مشروع ميزانية مهمة البيئة لسنة 2024، فإننا مدعوون لتدارس مختلف الإشكالات القائمة والتي تهم مستقبل الأجيال القادمة والنظر في تحيين الإطار التشريعي وتطويره وتقييم النظام المؤسسي لحماية البيئة وضبط المسؤوليات بكل دقة وانتهاج الإستراتيجيات البيئية الناجعة ووضع الخطط والبرامج للغرض في أطر تشاركية تجمع مختلف الأطراف المتداخلة مدركين

تمام الإدراك أن المشاكل البيئية تعد من أبرز العقبات في وجه الرفاه والتقدم الإقتصادي والإجتماعي والتنمية البشرية في بلادنا كما في مختلف بلدان المعمورة.

### عرض ومناقشة

#### مشروع ميزانية مهمة البيئة لسنة 2024

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

السيدات والسادة الزملاء الأفاضل،

كما جرى به العمل خلال الأشغال المتواصلة للجلسة العامة المخصصة للنظر في المهمات والمهام الخاصة من مشروع ميزانية الدولة من سنة 2024 فإن تنظيم سير هذه الجلسة يخضع للترتيبات التي أقرها مكتب المجلس بتاريخ 7 نوفمبر 2023 لضمان حسن تنظيم سير الجلسات فيما يتعلق على وجه الخصوص بطلب التدخل وتسيير الجلسة وتوزيع التوقيت خلال النقاش العام.

وتبعاً لذلك الرجاء من الأعضاء الراغبين في التدخل في النقاش العام التفضل بتوجيه طلباتهم كتابياً إلى رئاسة الجلسة وذلك قبل الانتهاء من تلاوة التقرير الذي أعدته لجنة الصناعة والتجارة والثروات الطبيعية والطاقة والبيئة.

زميلاتي زملائي الأعزاء،

قبل أن أحيل الكلمة إلى اللجنة المذكورة لتقديم أعمالها حول مهمة البيئة من مشروع ميزانية الدولة لسنة 2024، يسعدني أن أتوجه باسمكم جميعاً إلى مكتبها وكافة أعضائها وطاقمها الإداري بالتحية والشكر على المجهودات المبذولة وأدعوها لكي تستعرض تقريرها، المصدق للجنة.

السيد محمد ماجدي، رئيس لجنة الصناعة والتجارة والثروات الطبيعية والطاقة والبيئة

شكراً سيدي الرئيس،

صباح النور،

تحية زملائي الأفاضل،

مرحباً بالسيدة وزيرة البيئة وكافة إدارات الوزارة المرافق لها، أحيل الكلمة إلى زميلتي المقررة ريم المعشاي لتتولى على مسامعكم تقرير لجنة تقرير لجنة الصناعة والتجارة والثروات الطبيعية والطاقة والبيئة حول مهمة البيئة من مشروع ميزانية الدولة لسنة 2024.

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

المصدق إلى مقررة اللجنة.

السيدة ريم المعشاي، المقررة

شكراً سيدي الرئيس،

صباح الخير زملائي زميلاتي،

مرحباً بالسيدة وزيرة البيئة وكافة إدارات وزارة البيئة،

تقرير لجنة الصناعة والتجارة

والثروات الطبيعية والطاقة والبيئة

حول مهمة البيئة

من مشروع ميزانية الدولة لسنة 2024

## أ.التقديم:

ضبطت ميزانية مهمة البيئة لسنة 2024 بـ 459.400 م د، موزعة على النحو التالي:

### برنامج عدد 1: البيئة والتنمية المستدامة

يجسم برنامج البيئة والتنمية المستدامة السياسة البيئية لمهمة البيئة حيث يساهم في تحسين ظروف عيش المواطنين في المناطق الحضرية والأرياف والارتقاء بجودة الحياة وذلك عبر تحسين جودة الخدمات البيئية والتهوض بأوضاع النظافة والعناية بالجمالية الحضرية ومقاومة التلوث بجميع أشكاله كما يرمي إلى المحافظة على التنوع البيولوجي وحماية المنظومات الطبيعية وتثمينها وترشيد استغلال الموارد الطبيعية.

كما يسعى هذا البرنامج إلى الحد من ظاهرة التصحر وتدهور الأراضي والمساهمة في الحد من المخاطر البيئية والتأثيرات السلبية للكوارث وللتغيرات المناخية من خلال ترسيخ مبادئ حماية البيئة والتنمية المستدامة في السياسات القطاعية والمخططات الوطنية والجهوية والمحلية ودعم الاقتصاد الأخضر والتهوض بالتوعية والترتبة البيئية.

ويعمل هذا البرنامج على تكريس التزامات الدولة التونسية ضمن الاتفاقات الدولية: الاتفاقية الأممية للتنوع البيولوجي والاتفاقية الأممية لمقاومة التصحر والاتفاقية الأممية للتغيرات المناخية (اتفاق باريس) والإطار العالمي للتنوع البيولوجي وتجسيم الأهداف الأممية للتنمية المستدامة في أفق 2030 التي تبنتها تونس منذ 2015.

ضبطت نفقات برنامج البيئة والتنمية المستدامة لسنة 2024 في حدود 446.750 م د مقابل 402.660 م د سنة 2023 (دون اعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات العمومية).

### البرنامج عدد 2: القيادة والمساندة

يسهر هذا البرنامج الأفقي على تقديم الدعم والمساندة للبرامج العملياتية التي تترجم السياسات العمومية للوزارة من أجل تحقيق أهدافها وبلوغ مؤشرات الأداء المبرمجة، ويضطلع هذا البرنامج بتأمين تسعة وظائف دعم أفقية ومشاركة بين الوزارات ويتضمن جملة الأنشطة المشتركة المتعلقة بإدارة وتسيير الوزارة المتمثلة أساسا في الموارد البشرية والمنظومات المعلوماتية والقيادة والشؤون العقارية والخدمات اللوجستية والشؤون المالية والقانونية والشراء والاتصال. إضافة إلى ذلك فهو الكفيل بضمان ديمومة ميزانية المهمة وضمان التنسيق بين مختلف البرامج لضمان التصرف الأمثل في الموارد المرصودة للمهمة.

ضبطت نفقات برنامج القيادة والمساندة لسنة 2024 في حدود 12650 أ د مقابل 11902 أ د سنة 2023.

## ب.أعمال اللجنة :

تعهدت لجنة الصناعة والتجارة والثروات الطبيعية والطاقة والبيئة بالنظر في مهمة البيئة من مشروع ميزانية الدولة لسنة 2024، وذلك في إطار إبداء الرأي وفقا للطلب المقدم من قبل لجنة المالية والميزانية بمقتضى أحكام الفصل 70 من النظام الداخلي، بمناسبة التداول حول مشروع ميزانية الدولة لسنة 2024.

عقدت لجنة الصناعة والتجارة والثروات الطبيعية والطاقة والبيئة جلسة يوم الإثنين 13 نوفمبر 2023 استمعت خلالها إلى السيدة وزيرة البيئة حول مهمة البيئة من مشروع ميزانية الدولة لسنة 2024.

واستهلّت السيدة وزيرة البيئة مداخلتها بالتذكير بإنجازات الوزارة خلال السنة الحالية، حيث المصادقة على الاستراتيجية الوطنية للانتقال الإيكولوجي بتاريخ 3 فيفري 2023 واستكمال إعداد الأسس الوطنية للانتقال الإيكولوجي بتاريخ 26 جوان من نفس السنة بحضور ستة وزراء وتحت إشراف رئاسة الحكومة، واستكمال إعداد مشروع مجلة البيئة كإطار تشريعي شامل وجامع لكل القوانين البيئية وإحالتها إلى كافة الوزارات لإبداء الرأي، بالإضافة إلى عمل الوزارة على ضمان إشعاع تونس إقليميا ودوليا عبر تنظيم المؤتمر العربي الإفريقي للعلوم والتكنولوجيا للحد من مخاطر الكوارث يومي 2 و3 أكتوبر 2023، والعمل على تحقيق انتظارات تونس من مؤتمر المناخ وتطبيق سياسة الوزارة في الحد من استعمال البلاستيك عبر تطبيق الأمر الحكومي عدد 32 لسنة 2020 المؤرخ في 16 جانفي 2020 والمتعلق بضبط أنواع الأكياس البلاستيكية التي يمنع إنتاجها وتوزيعها ومسكها بالسوق الداخلية.

وفي تشخيصها لواقع القطاع، أشارت إلى وجود جملة من نقاط الضعف تعمل الوزارة على تلافها مثل ضعف إدراج البعد البيئي ومفاهيم التنمية المستدامة والانتقال الإيكولوجي في مختلف السياسات القطاعية، ضعف القدرات المالية واللوجستية والبشرية للجماعات المحلية، ضعف التنسيق بين مختلف القطاعات مما نتج عنه نقص النجاعة على مستوى الرقابة وزجر المخالفات البيئية، إلى جانب غياب إطار تشريعي متجانس، وقلة الإمكانيات لمواجهة مخاطر التدهور السريع للتنوع البيولوجي ومقاومة التصحر والانجراف وإيجاد الحلول الناجعة للتغيرات المناخية وأثارها السلبية على البلاد. إضافة إلى انتشار التلوث بجميع أشكاله وخاصة انتشار المصبات العشوائية وتفاقم تدهور الأراضي الفلاحية وانحصارها وتلوث البحر وانعكاساته على الثروة السمكية.

وأوضحت أن من أهم نقاط القوة والمؤشرات الإيجابية سنّ العديد من النصوص القانونية والرتيبية في إطار المحافظة على البيئة، إضافة إلى رصد سياسات واستراتيجيات قطاعية ومخططات في مجال البيئة والتنمية المستدامة، وانخراط تونس في العديد من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية التي تهتم بالمجال البيئي والمناخي ومن ضمنها تبني الدولة للأهداف الأممية للتنمية المستدامة. وتركيز المخطط 2023-2025 للاقتصاد الأخضر والاقتصاد الأزرق والاقتصاد الدائري.

وأثر ذلك استعرضت جملة الأنشطة والإنجازات الميدانية في مجال جمالية المحيط وسلامته من حيث النظافة والعناية بالمساحات الخضراء ومعاودة عمل البلديات، وتدخلات صندوق التنمية البيئية ومقاومة التلوث، مبرزة أهداف الاستراتيجية الوطنية للانتقال الإيكولوجي 2023-2035 التي تعمل على التكيف مع التغيرات المناخية والحد من أثارها وتنمية الثقافة البيئية والحفاظ على النظم الإيكولوجية وتأمين ديمومة الرفاه الاجتماعي من خلال اعتماد منوال تنموي تشاركي منصف، ينسجم مع الطبيعة ومقتصد للطاقة.

واستعرضت السيدة وزيرة البيئة الميزانية المرصودة لمهمة البيئة لسنة 2024 حسب البرامج حيث بلغت 459,400 م د سنة 2024 مقابل 414,562 م د سنة 2023، وبلغت ميزانية برنامج البيئة والتنمية المستدامة 446,750 م د سنة 2024 مقابل 402,660 م د سنة 2023، وبلغت ميزانية القيادة والمساندة 12,650 م د سنة 2024 مقابل 11,902 م د سنة 2023. حول الاعتمادات المحالة إلى المؤسسات العمومية تحت الاشراف أوضحت أن أكثرها وجهت للديوان الوطني للتطهير والوكالة الوطنية للتصرف في النفايات لعلاقتها بالحياة اليومية للمواطنين.

وفي مجال المشاريع الكبرى المبرمجة في مجال التطهير، أشارت إلى انتهاء أشغال تطهير 10 مدن وانطلاق أشغال تطهير 8 مدن وأشغال 4 مناطق كانت تعدّ ريفية، مضيقة أن تونس تعتبر من بين البلدان المتقدّمة في هذا المجال.

أمّا فيما يخصّ التصرف في النفايات، أوضحت أن الاعتمادات المرصودة بلغت 37 م د من ميزانية الدولة وهي مخصّصة لتنفيذ الاستراتيجية الوطنية للتصريف الدائري الشامل والمندمج للنفايات 2035-2050 والاستراتيجية الوطنية للإدارة المتكاملة والمستدامة للنفايات المنزلية والمشباهة 2035-2020 إضافة إلى ثلاثة مخططات وهي الحد من التلوث بالبلاستيك والتسميد العضوي وتثمين نفايات الهدم والبناء.

وحول مجالات الاقتصاد الدائري، الذي انخرطت فيه الدولة التونسية لترشيد الموارد، بينت أنها تتمثل في الإطار المالي والمؤسسي لإدارة النفايات الدائري والشامل، القضاء على الأزعاج، التخفيف والصمود والمساءلة، والإدارة المستدامة لسلاسل التوريد والحفاظ على النظم البيئية، تعزيز أنماط الإنتاج والاستهلاك المستدامة ومكافحة التلوث وتطور ثقافة العلوم والمعرفة من أجل دائرية الاقتصاد.

وأضافت أن الاعتمادات المبرمجة لصندوق مقاومة التلوث بلغت 161 م د وللمنظومات الخاصة للتصرف في النفايات 16 م د ونفقات استغلال المصبات المراقبة للنفايات المنزلية والمشباهة ومراكز التحويل التابعة لها 136 م د.

وتتمثل تدخلات صندوق سلامة البيئة وجمالية المحيط في معاضدة ودعم المجهود البلدي في مجال النظافة العامة وأحداث مراكز مندمجة للتصرف في نفايات الهدم والبناء وتنفيذ تدخلات عاجلة في مجال جمع ورفع فواضل الهدم والبناء وتهيئة منزهات حضرية.

وبخصوص التنوع البيولوجي والمنظومات الإيكولوجية في إطار تنفيذ الاستراتيجية الوطنية للتنوع البيولوجي 2030-2018 بما في ذلك تدابير المحافظة على الموارد الجينية الوطنية وتنفيذ برنامج العمل الوطني لمكافحة التصحر 2030-2018 في إطار تنفيذ الاتفاقية الأممية لمكافحة التصحر.

وتتمثل التدخلات والمشاريع المبرمجة للتغيرات المناخية في إعداد وتنفيذ مخطط وطني للتأقلم مع التغيرات المناخية وتدعيم البلديات في مجال إعداد مخططات مناخية محلية متناسقة مع السياسة المناخية الوطنية ومشروع تأقلم المنظومات الواحية مع التغيرات المناخية بهدف التخفيض من انبعاثات كثافة الكربون بنسبة 45% بحلول سنة 2030 وتطوير استراتيجية وطنية للتنمية ذات الانبعاثات المنخفضة والمتأقلمة مع التغيرات المناخية في أفق 2050. وتمحورت تساؤلات وملاحظات السادة النواب فيما يلي:

أكد أغلبهم على ضرورة تغيير وتطوير منظومة التصرف في النفايات من تقنية الردم إلى تقنية الفرز والمعالجة والتثمين والتأكيد على الدور الأساسي الذي يجب أن تقوم به الجماعات المحلية، وتطرق عدد من النواب إلى المشاكل البيئية والاجتماعية التي تولدها مصبّات النفايات المنزلية والصناعية والاستشفائية في ظل غياب حلول مستدامة وتشريعات ناجعة.

وبخصوص مشاكل الصرف الصحي أشار بعض النواب إلى تهالك المنظومة وعجزها عن مواكبة التمدد العمراني وتعرّض أشغال تركيز محطات جديدة، مشددين على ضرورة تأمين جودة الحياة وضمان حق المواطن في بيئة سليمة يطيب فيها العيش خاصّة في ظل انتشار النقاط السوداء وتقلص المساحات الخضراء بسبب شحّ الأمطار وتراجع المائدة المائية والانجراف والتصحر، وانتشار فضلات البناء التي يمكن رسكلتها واستثمارها في مد الطرقات، مع التأكيد على ضرورة التعجيل بإيجاد حلول ناجعة للإشكاليات البيئية التي تعاني منها مختلف الجهات.

كما عبر عدد من النواب عن تذمر الفلاحين خصوصا أصحاب معاصر الزيتون بسبب الإجراءات الإدارية جراء إلقاء مادة المرجين وفواضل الزيتون والحال أنه يمكن استغلالها في شكل أعلاف وسماد عضوي وغيرها من طرق التثمين، داعين إلى إيجاد حلول تساعد الفلاح على تخطي أزمة انحباس الأمطار وارتفاع النفقات.

وحول المنظومة الحالية للتعامل مع النفايات أكد بعض النواب على ضرورة التعجيل بإيجاد حلول ناجعة للمصبات العشوائية في مختلف الجهات بتثمين الفضلات وإعادة تدويرها واستغلالها في المجال الصناعي والفلاحي وهو ما يسهم في توفير مواطن شغل إضافية. وفي هذا السياق تمّ توجيه الاهتمام إلى مشاريع في هذا الغرض برمجت بكل من ولايات الكاف وقفصة وباجة لكن لم تشهد تقدما في مجال الإنجاز، حيث ستساهم في غلق المصبات العشوائية وتفادي أثارها السلبية، خاصّة أنه أمكن توفير الأراضي المخصصة لها، داعين الوزارة إلى دعم مثل هذه المشاريع.

كما تبنّت المطالبة بتحسين خدمات التطهير وتحسين نوعية المياه المعالجة بعدد من الجهات، بالإضافة إلى الرّفع من نسبة الرّبط بشبكات التطهير، والدعوة إلى مقاومة التصحر ووقف تدهور الأراضي وتراجع التنوع البيولوجي، إلى جانب العمل أكثر على توفير المساحات الخضراء والمنزهات الترفيهية كمتنفس للعائلات.

وتساءل أحد النواب عن أسباب عدم تفعيل برنامج الشراءات المستدامة للوزارة فيما يخص اقتناء الفواكه المقتصدة للطاقة واستخدامها في المساجد والمعاهد والمدارس ومختلف مؤسسات الدولة لجدواها الاقتصادية والضغط على النفقات، مؤكدا أهمية التوجّه الرقعي للوزارة لمراقبة الشراءات ومتابعة المشاريع والأشغال والتصرف، كما أثار إشكاليات البنك الوطني للجيئات وإحياء وظيفته الأساسية في استعادة الأصول التونسية وعدم الاقتصار على تخزينها.

هذا وقد أثّرت عدة إشكاليات تتعلق بالنفايات الكيميائية والإفرازات الملوثة الناجمة عن المجمع الكيميائي التونسي بالمنطقة الصناعية بمعتمدية غنوش من ولاية قابس وشركة فسفاط قفصة بالحوض المنجني، المظيلة، السند، الرديف وأم العرائس وعديد الشركات الصناعية الأخرى الملوثة، بالإضافة إلى نقل شحنات بعض المواد عالية الخطورة من حيث ارتفاع نسبة التلوث والمواد المحظورة دوليا بالميناء التجاري مثل مادة الباتكوك، مما انعكس



سلبا على الوضع البيئي وجعل ولاية قابس تحتل المرتبة الأولى في الجمهورية من حيث ارتفاع نسب التلوث والأمراض، مما يستدعي الدعوة إلى النهوض بالوضع البيئي والحد من نسبة التلوث والتشجيع على بعث المشاريع الصديقة للبيئة والتوجه جديا نحو تغيير وحدات إنتاج المجمع الكيميائي التونسي بوحداث صديقة للبيئة، مع الإشارة إلى أن دستور الجمهورية التونسية يكفل الحق لكل مواطن في بيئة سليمة وهو ما يستوجب ضمان الحد الأدنى المطلوب لمتساكني الجهة في محيط سليم يطيب فيه العيش.

ولم تخف السيدة الوزيرة، في إطار ردها عن استفسارات النواب، حجم الصعوبات التي تواجهها الوزارة لمعالجة الوضع ومجابهة مختلف المشاكل الهيكلية والقطاعية أمام ضعف الميزانية وغياب التنسيق بين الهياكل والوزارات ذات الصلة بحكم تعقد التشريعات والإجراءات، داعية إلى نشر الوعي المواطن بالانخراط في برامج النظافة والتنمية البيئية وتكثيف جهود النسيج الجمعياتي والمنظماتي لمساعدة عمل الوزارة في إطار التكامل والتعاون.

وتضمنت الردود تأكيدا على حرص الوزارة على ضمان بيئة طيب فيها العيش من خلال معاضدة ودعم المجهود البلدي في مجال النظافة العامة وإحداث مشاريع نموذجية ومراكز مندمجة للتصرف في النفايات وتعهّد وصيانة عدد من المسالك الاستراتيجية ومداخل المدن وتهيئة منزهات حضرية.

وبخصوص موضوع التطهير، أفادت السيدة الوزيرة أنه تم تجديد العديد من قنوات الصرف الصحي في مختلف الجهات وتطوير الربط بشبكة التطهير ومحاولة مجازة التمدد العمراني رغم صعوبات التعامل مع البناء الفوضوي، وفي هذا الإطار أوضحت أنه تم تركيز 130 محطة تطهير من بينها 27 محطة تنتج الماء المعالج القابل للاستخدامات الزراعية ضمن توجه الدولة في مقاومة الجفاف والتغيرات المناخية.

أما فيما يتعلق بالتعامل مع النفايات أشارت إلى الاستراتيجية الوطنية للتصرف المندمج في النفايات المنزلية والمشباهة 2020-2035 ومخطط التصرف في النفايات من خلال الفرز الانتقائي من المصدر والتعامل مع المواد المجمعة حسب النوع، وتشجيع الاستثمار في جمع البلاستيك والمواد القابلة لإعادة التدوير، مبينة أن مشروع القرية الإيكولوجية في صفاقس من شأنه أن يغير الوضع البيئي إلى الأفضل وإنشاء نموذج بيئي متكامل.

وأضافت أن الوزارة تعمل على دعم التربية البيئية من خلال بعث النوادي المدرسية لغرس الوعي بمخاطر اختلال النظام الإيكولوجي والتشجيع على المشاركة في النظافة والعناية بالمساحات الخضراء وتعزيز التعاون بين البلديات والجمعيات الناشطة في مجال البيئة وتعميق الوعي بالاقتصاد الأخضر.

وفي إطار رقمنة الإدارة وحوكمتها أشارت إلى انجاز بوابة الخدمات البيئية على الخط ووضع منظومة معلوماتية تتعلق بالتكيف مع التغيرات المناخية وبوابة إلكترونية حول التغيرات المناخية، وارساء منظومة معلوماتية مندمجة حول متابعة الوحدات الصناعية الملوثة، علاوة على إعداد منظومة معلوماتية حول التنوع البيولوجي.

وفي مجال مقاومة التلوث، أفادت بوجود باب في الاستراتيجية الوطنية يهتم بهذا الشأن وكيفية التصرف فيه، إلى جانب التعامل مع وادي مجردة من خلال دراسة متكاملة أعدت للغرض بالتعاون

مع عديد الأطراف. وفي خصوص الفوسفوجيبس هناك حرص على استعمال هذه المادة بصفة تراعي السلامة وتحترم البيئة في نطاق الموصفات المعمول بها دوليا، وبينت أنه تم اكتشاف أن عديد الدول تقوم باقتناء هذه المادة وتستخدمها بصفة أسمدة كيميائية وعدة استعمالات أخرى وخاصة ضمن مواد البناء.

### III. قرار اللجنة:

أنهت لجنة الصناعة والتجارة والثروات الطبيعية والطاقة والبيئة النظر في مهمة البيئة من مشروع ميزانية الدولة لسنة 2024.

#### السيد رئيس مجلس نواب الشعب

نشكر اللجنة على هذا العمل القيم والجاد ونفتح باب النقاش، تضم القائمة الأولية أسماء الزميلات والزملاء المحترمين: عصام البحري جابري، إلياس بوكوشة، ثامر مزهود، فتحي رجب، مليك كمون، بسمة الهمامي، كمال فرّاح، سيرين المرباط، ضحى السالي وحلمي بن عبد العالي.

المصدق للنائب المحترم السيد عصام البحري الجابري عن كتلة الأمانة والعمل له تسع دقائق، المفعد 191.

#### السيد عصام البحري جابري

شكرا سيدي الرئيس،

تحية للسيدة الوزيرة والوفد المرافق لها،

السيدة الوزيرة، لقد ذكرتني جلسة اليوم بشخص قام بتركيبي ولم ينتخني هل تعرفين لماذا؟ لأنه توفي بسبب ضيق التنفس، نتيجة التلوث الهوائي البيئي وترك أطفالا وأرملة.

سيدتي الوزيرة، تعرفين ولاية قابس هذا السيد رحمه الله هو الآن في القبر وسأقول لك الحقيقة التي لا تريد سماعها وزارة البيئة التي تنفق مئات الملايين والمليارات من أجل طمس الحقيقة.

سيدتي الوزيرة، الوضع البيئي في ولاية قابس. صراحة لا أجد الكلمات لأن الأمانة كبيرة وكبيرة جدا هناك ثقة من المواطنين وسأقول لك الحقيقة، الحقيقة الوحيدة في القبور والمستشفيات وفي عدد مرضى السرطانات وهشاشة العظام وضيق التنفس.

سأقول لك الحقيقة في قبة البرلمان وحتى في الانتخابات كل الأكاذيب والتشويهات لأنني لا أباع ولا أشتري لأقول لك الحقيقة.

سيدتي الوزيرة، إن ولاية قابس ليست في وضع بيئي إنما هي في جريمة إنسانية لمدة أربعين سنة نتيجة الغازات وغازات الفليور في المجمع السكني.

أنتم تعرفون ماذا كان يقال عن ولاية قابس؟ كانت تسمى "جنة الدنيا"، أنا ابن الواحة، واحة شنتي التي تغتني بها كل الرحالة واحة الماء والهواء والطيور والأسمك والعيون ما تسمى الشرشارة والعيون البيضاء ثم أتى هذا المجمع، مجمع الموت لكن وزارة البيئة لا تتجراً على مجابهة لوبيات التلوث ولوبيات الفساد والبيئة لأنها كما ذكرت تنفق المليارات لطمس هذه الحقيقة عن الشعب التونسي.

إن ما يحدث في قابس هو تقريبا ما يحدث في فلسطين ووزارة البيئة أكثر ما تقوم به مخالفة وكأنها مخالفة مروية إنها جريمة.

لست هنا لإحداث شعبية لأن عائلتي في ولاية قابس وكل عائلة في ولاية قابس لها على الأقل مريض سرطان ووزارة البيئة أحد المتهمين ولا أنهم وزارة البيئة بعد 25 جويلية لأنه بعد هذا التاريخ

عاد إلينا الأمل مع سيادة رئيس الجمهورية لأنه يعرف ولاية قابس في السبعينات ووصفها بقابس المنكوبة وأول إجراء في مجلس الأمن الوطني كان تميم الفوسفوجيبس.

ومن هنا عاد الأمل أتعرفين لماذا سميت هذه قبة؟ لشحن الهمم وتضافر الجهود للقضاء على هذا التلوث ونحن في حرب ولسنا في وضع بيئي.

حتى وزارة الصحة في سؤالي الكتابي تهربت لأن عدد مرضى السرطانات تحسب في الولاية ولا تحسب خارجها لأن من يعالج خارج ولاية قابس لا يحسب على مرضى السرطانات في ولاية قابس وهذه هي الحقيقة.

هل تعرفين لماذا تضاعفت أرقام أمراض السرطانات خلال 2022-2024؟ لأن وزارة البيئة غطت على جريمة أخرى وسأقول لك أمام الشعب وأمام الدولة وهو فحم "الكوك"؟ هل تعرفين ما هو؟ التي تأخذ 7% من المحيط وهو محرم دوليا لذلك قلت بأن قابس تقريبا تشبه فلسطين لأنها تضرب بالغازات والغازات المحرمة وهو فحم الكوك نتيجة الخونة في البلاد التونسية واتفاقية مع وزارة الصناعة واتفاقية مع خونة في اتحاد الشغل لأن الاتحاد ليس اتحاد حشاد الذي يقول أحبك يا شعب، دائما الأشخاص وليست المنظمة لأنني ابنها.

سيدتي الوزيرة، فحم الكوك هو احتراق الكتلة الحيوية 13%، وهو المحرم دوليا والاتفاقية موجودة الآن، فحم الكوك نسبة 50% سرطان الرئة وقد أثرت الموضوع مع وزارة المالية التي وضعت 5% من المحيط على فحم الكوك بسببه تشري الدمم والرشوة وتذاكر السفر للبرغال والمنازل حتى لا نقول الحقيقة.

هذا فحم الكوك الذي يسبب أكثر ما يسبب الاحتباس الحراري وتساءلون لماذا لا تنزل الأمطار لأن فحم الكوك على معامل الإسمنت في الجمهورية التونسية لأنه محرم ويسبب الاحتباس الحراري، يصدر ويورد العملة الصعبة.

كانت قابس تسمى "جنة الدنيا" فهجرتنا الأسماك والطيور وأطفالنا، اتعرفين لماذا؟ هربا من الموت لكننا سنتثبت بهذه الأرض لأننا متيقنين وعاد لنا الأمل.

سيدتي الوزيرة، الشريط الساحلي هو خليج قابس أي خليج الدولة التونسية والثروة السمكية، ونتيجة التلوث البحري، تناثرت الحيوانات البحرية النافقة ونعتذر لها فقد ظنت أن خليج قابس كما كان.

سيدتي الوزيرة، هناك 20 وحدة صناعية ملوثة، أين وزارة البيئة في ولاية قابس؟ طالبنا بإدارة جهوية للصحة لكن وزارة البيئة تهرب ولا تتجراً على أخذ القرارات.

كل المشاريع البيئية معطلة في ولاية قابس لأن هناك التمعش والانتهازية.

سيدتي الوزيرة، عندما تزورين قابس سأريك حديقة كلفت 300 مليون وهي لا تقدر بـ 20 ألف دينار بسبب الفساد البيئي المستشري.

الوضع البيئي بولاية قابس هو للمتمعش والكثير لا يريدون الحقيقة بسبب الخونة سواء في ولاية قابس أو هنا في المركز.

سيدتي الوزيرة، أنواع كثيرة من الحشرات ومن الأمراض لا نعرفها.

تكتفي وزارة البيئة فقط بإصدار المخالفات فأين وزارة البيئة في رفع الفضلات لمدة ستة أشهر وفي الأخير قمت بتصوير مباشر للفضلات ولم نر لوزارة البيئة موقفا صارما في موضوع الفضلات في ولاية قابس.

وأختم بأحد الرحالة: رأينا واحة استوفى المحاسن فيها بمنظرها وورقها الأخضر.

سيدتي...

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، يتزامن اجتماعنا الآن مع اجتماع لجنة المالية وسيلتحق بنا الزملاء الموجودون في قاعة لجنة المالية بمجرد انتهاء اجتماعهم مع السيدة وزيرة المالية.

الكلمة الآن للنائب المحترم السيد إلياس بوكوشة عن كتلة الأحرار له دقيقتان، المقعد عدد 37.

السيد إلياس بوكوشة

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيدة الوزيرة والوفد المرافق لها،

يقول رسولنا الكريم: "لا يشكر الله من لا يشكر الناس".

سيدي الرئيس، في البداية أريد أن أتقدم باسمي وباسم جميع متساكني معتمديتي الفوارورجيم معتوق وجميع متساكني ولاية قبلي بصفة عامة بجزيل الشكر والتقدير إلى سيادة رئيس الجمهورية الأستاذ قيس سعيد على التفاعل الإيجابي والسريع مع مطالب أبناء الجهة في تحقيق حلم طال انتظاره بالنسبة إلينا ألا وهو إنجاز الطريق الوطنية رقم 20.

أيضا سيدي الرئيس، أريد أن أشكر السيدة سارة الزعفراني وزيرة التجهيز والإسكان على مجهوداتها وحرصها من أجل الدفع نحو إنجاز هذا الطريق في أقرب وقت ممكن، فجزاكم الله خير كل جزاء على مجهوداتكم المبذولة وبارك الله لكم فيما قدمتموه وما ستقدمونه لهذا الوطن العزيز ولكم منا أسى عبارات التقدير والامتنان والاحترام حفظكم الله سيدي الرئيس وسدد خطاكم وشكرا.

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة الآن للنائب المحترم السيد فتحي رجب عن الكتلة الوطنية المستقلة له ست دقائق، المقعد عدد 137 تفضل.

السيد فتحي رجب

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيدة الوزيرة والوفد المرافق،

باسم الكتلة الوطنية المستقلة، أريد أن أقول بكل مرارة مع المعذرة من سيادتكم ومن كافة إدارات وزاراتكم أنه لنا وزارة للقضاء على البيئة وليس لحمايتها وعندما نقول تلوثا بيئيا نقول تلوث تربة وتلوث الهواء والماء والتلوث السمعي والبصري لكننا بصدد القضاء عليها جميعا وسأبين كيف.

في التلوث الهوائي نلاحظ أن كل بلدة فيها مصنعان أو ثلاثة أو أربعة مصانع "وبالاسم" موجودة في المنطقة الصناعية لأن كل المناطق الصناعية أصبحت وسط المدينة وهذا أيضا تلوث بصري كما قلنا.

كل هذا يصدر غازات ودخان ساما منيعثين من المواد الكيميائية إضافة إلى الروائح الكريهة والمواد الكيميائية المضرة التي تسبب مرض السرطان للأشخاص ألم تلاحظوا أن أغلب المواطنين مصابون بمرض السرطان ويذهبون إلى المستشفيات المعنية بمعالجة هذا الداء التي تجدها مملوءة وقد تفاقم العدد كثيرا.

لا أدري لماذا لا تتم معالجة المعامل التي تصدرهاته الغازات من خلال وحدات تصفية الهواء فإما أنه استظهر بقائمة أسعار من أجل أن يحصل على رخصة منذ البداية أو أنه أتى بقائمة النماذج أو أنه ركزها ثم لم يرقم بإصلاحها حين تعطلت أو أنه لم يركز مصفاة خاصة في الليل حيث تنبعث الغازات بصفة غير عادية ولو تقع مراجعتها ستجد أن نصفها مسدود.

أيضا في خصوص تلوث التربة، صحيح هي ثقافة اجتماعية يجب أن يتحل بها كل مواطن الذي يتسبب في هذا بشكل كبير ولكن أيضا أين وزارة البيئة من كل هذا؟ فالمواطن يلقي الفضلات بدون فرز وفي أي مكان مثل قارورة الماء أو المشروبات الغازية أو اللعب وكذلك الأكياس البلاستيكية فلا تتم المحافظة على المحيط ويرفع جميعها في حاويات واحدة، على سبيل المثال، في ولاية المهديّة تجد في أركان كل منطقة مصبا للفضلات وكلها عشوائية "والبرياشة تبريش" وتحرق وما لم نستشقه من المعامل سينبعث إلينا من خلال الفضلات ليلا فالمواطن لا يجد الراحة بتاتا وكل ذلك مضربه وهذا حرام.

لقد ذكر لي زميلي نائب عن أولاد الشامخ وشربان بأن هناك منطقة يمكن أن نحدث فيها مصب فضلات نموذجي ونتج منه الطاقة فأين أنتم من كل هذا؟ لماذا نجد الدخان والفضلات كلما دخلنا الولاية وكل يضع الفضلات التي يريدها، فتاجر السمك يلقي فضلات الأسماك وكذلك الجزار والمعامل ومنها ما تذرره الرياح ومنها من يتبخر بأشعة الشمس ويبقى راسخا في الأرض وحين تنزل الأمطار يتسبب في الطبقات المائية وكل ذلك مواد كيميائية سنأكلها إما في الخضّر أو الغلال ثم يصب الوادي في البحر.

لقد تلوثت كل البحار أين بحر الرجيش وبحر رادس؟ لقد سبحت فيه والزهرء؟ وأين بحر حمام الأنف؟ فقد كان البايات يسبحون هناك وكل ذلك الخط وحمام الشط؟ والقطب السياحي في برج السدريّة أين هي؟ لقد انجزنا المعامل هناك التي تصب المواد الكيميائية؟ و"ONAS" تصب مباشرة بدون تصفيات يعني أن لدينا محطات تطهير بصفة صورية تصب في الأودية أو مباشرة في البحر لقد تلوثت كل بحارنا.

ننقق من أجل جلب السائح الأجنبي الذي يأتي من أجل الشمس والهواء والبحر فيجد نفسه يسبح في ماء التطهير المعذرة من ذلك فهذا اعتداء على البيئة لا يسمح وقد اعتاد المواطن التونسي على الحشرات والروائح الكريهة والفضلات في كل مكان، همجية صراحة لا أعرف صحيح أن الميزانية ضعيفة لكن أين مساهمتكم؟ تأخذون من المعامل بلاستيك 7%، 200 مليار فأين هي؟ هل ترصد للندوات والسيارات؟ فهي للمحافظة والتنظيف وإحداث المعامل والرسكلة والبرياشة فقط المساكين هم من يجمعون القوارير والبقية نجد البلاستيك في كل مكان ولا أعرف متى سنستفيق في حين أن في البلدان الأخرى المتقدمة وأعني أيضا إفريقيا، إريتريا وأثيوبيا حيث كانت متأخرة علينا فانظروا كيف أصبحت النظافة لديهم من خلال

الحملاط والتوعية لذلك لابد من المساهمة للجميع المواطن والدولة حتى نهض ببلادنا أو فإننا سنسير إلى الهاوية في المجال البيئي مع المعذرة لكافة الإطّار...

#### السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة الآن للنائب المحترم السيد مليك كمون عن كتلة صوت الجمهورية له أربع دقائق، المقعد 31.

#### السيد مليك كمون

شكرا سيدي الرئيس،

صباح الخير زميلاتي زملائي،

مرحبا بالسيدة الوزيرة وكافة الوفد المرافق لك،

تقريبا 460 مليون دينار هي ميزانية وزارة البيئة، سيدتي الوزيرة، بكل أسف أتساءل أين هي وزيرة البيئة ووزارة البيئة في الوضعي والواقع الذي نعيش فيه في تونس؟

أتساءل السيدة الوزيرة هل هناك استراتيجية واضحة لهذه الوزارة؟ وأتساءل عن جدوى وجود وتأسيس وعمل ما يسمى "ANGED"؟ واقعا ونظريا يمكن أن نتحدث ونبرر كثيرا ولكن في الواقع الذي نعيشه لا نرى أية إضافة لهذه الهياكل.

قرأت في التقرير سيدتي الوزيرة، أنك تتحدثين في اللجنة عن صعوبات هيكلية وتشريعية تحول دون التنسيق بين المؤسسات المتداخلة في الوضع البيئي "احنا فيها" أنت أمام مجلس متعطش للعمل وأنتم أدرى بالمشاكل ونحن ننتظر نصوصا للإصلاح سيدتي الوزيرة، ومن أهم النصوص لو تسمحين في هذا الإطار اليوم بإعطائنا موعدا دقيقا ولو نسبيا عن موعد تقديم مجلة البيئة التي انتظرناها طويلا حتى نحقق اصلاحا حقيقيا وجذريا وتكون الانطلاقة.

صفافس: من ميزات النظام الجديد سيدتي الوزيرة، أن النواب اليوم في اتصال مباشر مع المواطنين وحين يغيب عنهم وبيرونا بعد مدة يسألون أين أنتم؟ وأين تغيبتم؟ وهذا حقهم ودورهم الرقابي وقد أعطانا الدستور نحن كنواب شعب دورا رقابيا وعليه أريد أن أسألك أين أنتم سيدتي الوزيرة مما يحدث في صفافس؟

سيدتي الوزيرة، اليوم في صفافس وفي معتمدية ساقية الزيت بالتحديد هناك جريمة بيئية كاملة الأوصاف والأركان برعاية وبدعم مؤسسة الولاية ولدي الأدلة بالصورة والصوت.

اليوم يتم ردم في حين أننا نقول وكل هياكل الدولة قالت أن الدولة ستوقف عن سياسة الردم واليوم إلى هذه اللحظة نردم النفايات في واد بمنطقة سيدي صالح وعلى لسان الناس العاملين هناك وهذا موثق بالصوت والصورة بدعم من الولاية اليوم هل نحن في دولة قانون؟ وهل تتكاتف المؤسسات وتتضامن لإنجاح هذا المسار أم أننا نلقي المسؤوليات على بعضنا ومن وراء الستار هناك الكثير.

سيدتي الوزيرة، من خالك أتوجه إلى السيد وزير الداخلية والسيد رئيس الجمهورية وأحمل الجميع مسؤولية ما يحدث في منطقة سيدي صالح من معتمدية ساقية الزيت، إجرام وجريمة بيئية كاملة الأركان برعاية مؤسسة الدولة ويد السلطة التنفيذية بالولاية.

أرجوك سيدتي الوزيرة، فليتوقف هذا العبث، نقطة أخيرة رجاء رسالة طمأنة لأهاليها في بئر عباس وسيدي عبد الكافي حول مشروع تثمين النفايات بصفاقس تنيور وشكرا.

#### السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة الآن للنائبة المحترمة السيدة بسمة الهمامي غير منتمية لها دقيقتان، المقعد 44.

#### السيدة بسمة الهمامي

صباح الخير،

شكرا السيد الرئيس،

صباح الخير جميعا،

نرحب بالسيدة وزيرة البيئة وكل الإطارات المرافقة لها،

تعدّ وزارة البيئة وزارة سيادية لأن المستقبل القريب يعلمنا أننا نعيش ميلاد عصر جديد إنساني قوامه توفير سبل الحياة الآمنة مبنيا على ثلاثة شروط أساسية ألا وهي الطاقة والتكنولوجيا والسياسات البيئية.

ونحن ككل شعوب العالم لم ندمر البيئة ولا طبقة الأوزون لكننا ضحايا سياسات الدول المصنّعة والمفتعلة للحروب والدمار. ما نصيبنا نحن من السياسات البيئية مستقبليا؟ وماهي الإستراتيجية الوطنية لوزارة البيئة؟

تنفق الدولة التونسية أموالا طائلة مصدرها القروض بالعملية الصعبة وفوائضها مجحفة بالعملية الصعبة من أجل تركيز محطات التطهير في كل مكان أينما وجدت الأراضي الفلاحية السقوية. غير أنه حتى حدود 20 بالمائة من مساحات الأراضي الفلاحية السقوية أصبحت مرهونة وتحت رحمة محطات التطهير المكررة للماء ثلاثي الأبعاد في حين من صنعوا وباعوا هذا الفعل وهذا الأمر تراجعوا عن فكرتهم، فبحوثهم العلمية أثبتت أن حتى تكرار هذا الماء المكرر الثلاثي...

#### السيد رئيس مجلس نواب الشعب

نضيف دقيقة للأستاذة بسمة الهمامي.

#### السيدة بسمة الهمامي

هذا الماء المكرر ثلاثي الأبعاد مازال يحمل جزئيات اكتشفوا أنهم مدمرين للأرض وللنبات وصحة الإنسان، فما هو تقريركم وما هو موقفكم من هذا الخيار الذي أثبت أنه مدمر لحياة الإنسان والبيئة؟ وشكرا.

#### السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا والكلمة الآن للسيدة كمال فراح عن كتلة الأمانة والعمل له ثلاث دقائق.

#### السيد كمال فراح

شكرا السيد الرئيس،

صباح الخير للجميع،

مرحبا بالسيدة الوزيرة وإطارات وزارة البيئة،

في الحقيقة أشعر بالإرتياح عندما أجد في بلدي عدة هياكل تعنى بالمسألة البيئية وهي وزارة البيئة والوكالة الوطنية لحماية المحيط ووكالة حماية وتهيئة الشريط الساحلي والوكالة الوطنية للتصرف في النفايات. أيضا مع ترسانة من النصوص القانونية ولكن على أرض الواقع فإن هذا الارتياح يتلاشى.

سأتحدث في موضوعين، الموضوع الأول عندما أتحدث عنه يعتريني إحساس ممزوج بالحنين لماضي وردي والإمتعاض من حاضر كارثي. هذا الموضوع يتعلق ببحر الضواحي الجنوبية لتونس من رادس مروراً بالزهراء وحمام الأنف وحمام الشط ووصولاً إلى شاطئ سيدي الجهمي بسليمان تقريبا أكثر من 25 كلم.

هذه الشواطئ كانت فيما مضى وجهة للسياح من الداخل والخارج واليوم أصبحت تمثل كارثة بيئية وتصنف كشواطئ تمنع فيها السباحة ومصدر هذا التلوث هو الصرف الصحي غير المعالج الذي يصب في وادي كبير مليان ومنه إلى البحر، كذلك فضلات المؤسسات الصناعية والمياه القادمة من سيخة السيجومي عبر القنال على امتداد أكثر من 6 كلم.

وقد أدت هذه الكارثة البيئية إلى تلوث لون البحر ورائحته، كثرة تركيز الجراثيم والبكتيريا، نفوق الأسماك والسلاحف البحرية، تعدد المخاطر على الصحة البشرية حيث انتشرت عديد الأمراض مثل الإسهال والتهاب المعدة والأمعاء والأمراض الجلدية إلى غير ذلك.

هذه الكارثة أو هذا المشكل أدرجته ضمن برنامجي الإنتخابي واشتغلت عليه جمعية النهوض بثقافة البيئة مشكورة.

إذن سيدتي الوزيرة، سكان الضواحي الجنوبية يقولون لك ويقولون للدولة التونسية أرجعوا لنا بحرنا الذين يعرفونه. ماهو الحل هنا؟ يكمن الحل في معالجة مياه الصرف الصحي والمياه الصناعية معالجة ثلاثية مع تجديد الرقابة ومدّ شبكة أنابيب الصرف الصحي على مسافة 6 كلم وعلى مستوى عمق 20 مترا في عمق البحر عندها يمكن أن نخفف من حدة التلوث.

الموضوع الثاني وبعبارة هو موضوع مصبات النفايات وهو موضوع يهم كامل البلاد التونسية وسأركز هنا على مصب النفايات ببرج شاكير الذي يستوعب كامل نفايات تونس الكبرى.

هذا المصب أوشك على...

#### السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا والكلمة الآن للسيدة سيرين المرباط عن كتلة الأحرار لها خمس دقائق.

#### السيدة سيرين المرباط

شكرا السيد الرئيس،

صباح الخير جميعا،

مرحبا بالسيدة وزيرة البيئة والوفد المرافق لها،

في الحقيقة سأبدأ بمسألة ذاتية "من علمني حرفا صرت له عبدا" لا يمكنني أن لا أتوجه بتحية إكبار وتقدير وكل الإحترام لأستاذتي بالكلية كلية العلوم القانونية والسياسية والإجتماعية بتونس الأستاذة ليلى الشياوي، هذه الكلية التي علمتنا فخر الانتماء وأنشأتنا على أن أساتذتنا أينما كانوا هم محل شكر وفخر وإعتراف.

هذا كطالبة وكرد جميل على كل حرف علمته لي أستاذتي.

لكن اليوم سأحدث معك كنائب شعب، تعرفين أننا جميعا نحمل أمانة، أمانة صوت الشعب وصوت شعب الزهور والسيجومي السيدة الوزيرة صوت مخنوق ومكبوت ومبحوح نظرا لردمه بالفضلات.

هذه عينة عما نعيشه بأحيائنا السيدة الوزيرة، حومة سوق الخضر، الحي الذي نشأت فيه وحومة سوق الملاسين وسوق حي هلال وقريش والنجاح والطيران والسمران وباش حامة.

في الحقيقة كلمة البيئة السليمة السيدة الوزيرة نسمع بها فقط في الدستور أو في الفضاءات التلفزية أو في المؤتمرات. أعرف أنها من مشمولات البلديات بالأساس ولكننا اليوم نعاني.

نعاني من جبل الفضلات من جهة ومن سبخة السيجومي السيدة الوزيرة السبخة التي أذكرها في كل مداخلة دون أن أجد لها حلا ولا جهدا ولا إجابة من أي مسؤول على الأقل تصبح نظيفة ونخلص من حشرات الناموس ومن الروائح الكريهة والفضلات المردومة وغيره.

السيدة الوزيرة، اليوم تدخلت لكي أطلب منك زيارة رسمية ميدانية لسبخة السيجومي، تعرفين السيدة الوزيرة الطريق الوطنية رقم 5 من مقبرة الشهداء السيجومي إلى محول بن دحة وأعرف أن فيه أشغال مبرمجة شهريا في إطار الإتفاقية الممضاة بين الوكالة الوطنية للتصرف في النفايات والمؤسسات المحدثة سابقا في إطار الآلية 41.

نتمنى منك القيام بزيارة فجنية لكي تلاحظي المصب العشوائي على الجانيين ونقطة سوداء.

سيدتي الكريمة، اليوم نالني شرف الإحتفال معكم باليوم العالي والوطني للبيئة شعرت نفسي حينها أنني في تونس أخرى، تونس البيئة تونس الفل وتونس الجميلة وروائعها الجميلة يا ليت لو تصبح تونس بأكملها مربع الزهور الذي قمنا بزعره يومها.

السيدة الوزيرة، نمر الآن إلى الديوان الوطني للتطهير في الصفحة 44 للمهمة. نعيش في معضلة كبيرة السيدة الوزيرة تتمثل في مياه الصرف الصحي التي يتم ضخها في الأودية ومجاري المياه العمرانية وفي البحر (قامت السيدة النائبة باستعراض عديد الصور)

هذه الجرائم في حق العديد من الجهات وليس في تونس فقط، عدم جهر قنوات الصرف الصحي يجعلنا نغرق كلما تصب الأمطار.

السيدة الوزيرة بالاطلاع على الصفحة 44 من المهمة أجد أن ميزانية وزارة البيئة 57 بالمائة منها موجهة لديوان التطهير، الديوان الوطني للتطهير نقطة استفهام كبيرة.

السيدة الوزيرة، كنت أعاني من مرض خطير والحمد لله شفيت منه بفضل الله أولا ولكن أيضا بفضل الإمكانيات ولكن في جهتي أصيب به عدد كبير وأول نصيحة يقدمها الطبيب هو الهواء النظيف وعدة أدوية وعلاج كيميائي.

هذا ليس موضوعنا لكنهم لا يتمتعون لا بالإمكانيات ولا بالمناخ الذي سيساعدهم على الشفاء.

طلب آخر خاص السيدة الوزيرة، القافلة البيئية "l'enviro mobile" والمخصصة للقيام بجولات بين مختلف مدن الجمهورية لتربية الناشئة والتركيز على الدور الفعال للتربية البيئية منذ بدايتها.

أتمنى أن تكون موجودة في معتمدية الزهور والسيجومي، الأحياء الشعبية السيدة الوزيرة يجب أن يتوفر فيها ثورة عقلية فيما يخص البيئة، المهمة صعبة السيدة الوزيرة لكن الهند ليست أفضل منا اليوم وما نحن نشاهد أين وصلت في ميدان النظافة مقارنة بنا.

السيدة الوزيرة، اليوم نحن نطلب وبكل لطف مثلما صار في برنامج المشروع المندمج لتحسين الوضع ببجيرة بيزرت نتمنى أن نجد مشروعا مندمجا لتطهير سبخة السيجومي وشكرا.

#### السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا والكلمة الآن للسيدة ضحي سالي عن كتلة الخط الوطني السيادي لها أربع دقائق.

#### السيدة ضحي سالي

بسم الله الرحمن الرحيم،

شكرا السيد رئيس المجلس،

مرحبا بالسيدة الوزيرة ومرافقها من إطارات وزارة البيئة،

السيدة الوزيرة، حسب ما هو منشور على موقع وزارتك فإن وظيفة الوزارة تشتمل على المهمات التالية: الوقاية من المخاطر، التغيرات المناخية، السياحة البيئية، التنوع البيولوجي، مكافحة التصحر وتدهور الأرض، البيئة الحضرية وحسب نفس الموقع سنسرد على سيادتكم بعض أنشطة الوزارة في المدة الأخيرة على سبيل الذكر لا الحصر: ورشة عمل عن بعد حول إمكانيات تعزيز التنمية المحيطة للكربون في إطار الإتفاقية اليابانية لتبادل تخفيضات الكربون، ورشة اختتام مشروع تعزيز القدرات الرئيسية لتنفيذ المساهمات المحددة وطنيا في تونس، مشاركة الوزارة في أشغال المؤتمر التاسع لوزارة البيئة في العالم الإسلامي.

السيدة الوزيرة، بعد إذنك يمكنك التفسير للتونسيين المتابعين للجلسة والسادة الإعلاميين والسادة النواب ما معنى هذه المهمات؟ وما فائدة علاقة هذه الأنشطة التي ذكرناها بهموم وشؤون الشعب التونسي؟ على فكرة مسؤولي وزارة البيئة يسافرون أكثر من وزير الخارجية.

نريد أن نسأل السيدة الوزيرة وأنت على رأس هذه الوزارة منذ سنتين.

أولا، هل تعرفين أن اثنين من الذين أشرفوا على هذه الوزارة هم في السجن دون الحديث عن الوزير الثالث الذي أفرج عنه وما زالت قضيته جارية بين أيدي القضاء بما يشير دون كثير من التفكير إلى مدى تغلغل الفساد داخل الوزارة وهيكلها التي تشرف عليه. ماذا أعدت السيدة الوزيرة في علاقة بملف الفساد وتداعياته وآثاره على الوزارة وهيكلها؟

ثانيا، المؤسسات تحت إشراف وزارة البيئة ست مؤسسات دون ذكرها. هذه المؤسسات في تقديرنا الأذرع التنفيذية التي تعتمدها الوزارة في تنفيذ سياسة الدولة في مجال البيئة وأساسا مهمات معالجة الصرف الصحي، معالجة النفايات الصلبة، حماية الشريط الساحلي، حماية المحيط وعلاقته بالإستثمار وطبعا معاناة باعث المشاريع مع قصة "l'étude d'impacte" ذائعة الصيت. طبعا دون الحديث عن المؤسسات المتبقية التي يعرف الجميع تاريخية نشأتها وأسبابها ومن يقف وراءها ولا شك أن السادة المديرين العاملين الحاضرين معك اليوم يعرفون ويدركون تماما ما أعنيه.

السيدة الوزيرة، نحن في حركة الشعب وفي كتلة الخط الوطني السيادي لاحظنا من خلال متابعتنا لأنشطة وزارتك أن مهمات المؤسسات تحت الإشراف تبدو وكأنها خارج مشمولات وزارتك ولا اهتمام على الإطلاق بشؤون الشعب التونسي وشواغله بداية من

تحول كل المدن إلى مصبات عشوائية انتهت إلى تدمير كلي لمعظم شواطئنا وسواحلنا.

الآن سأسلط الضوء على مدينتي التي تعاني السيدة الوزيرة، يشتهي سكان حمام الأنف وبرج السدرية منذ سنوات من تردي الوضع البيئي في الأنهج والممرات وصولاً إلى الشواطئ والشريط الساحلي الذي تحول إلى مصب للفضلات نتيجة ربط مجاري هذه الأودية بهذه السواحل، إضافة إلى عوامل السكب الصناعي والتزايد الديمغرافي وافتقار هذه المناطق المتاخمة للشريط الساحلي إلى مقاربات تنموية تأخذ بعين الاعتبار العوامل البيئية بما أثر سلباً على نوعية الحياة.

السيدة الوزيرة، من حق مواطني الضاحية الجنوبية تفعيل حقهم الدستوري في العيش في بيئة سليمة وهم يحملونكم ويحملون كل مؤسسات الدولة مسؤوليتها في الكارثة البيئية التي حلت بهم وعليه فإننا ندعو وقد لا يتسع الوقت:

أولاً، القائمين على الديوان الوطني للتطهير إلى النظر جدياً في تفعيل مشروع التطهير الخاص بواد مليان وإيقاف تصريف ماء الصرف الصحي في بحر الضاحية الجنوبية.

ثانياً، ندعو الوكالة الوطنية لحماية المحيط إلى تكثيف عمليات المراقبة وتبني الصرامة في التعامل مع الوحدات المخلة بشروط سلامة البيئة.

ثالثاً، نهيى بوكالة حماية وتهيئة الشريط الساحلي...

**السيد أنور المرزوقي نائب رئيس مجلس نواب الشعب**

شكراً والكلمة الآن للسيد حمدي بن عبد العالي عن الكتلة الوطنية المستقلة له أربع دقائق.

**السيد حمدي بن عبد العالي**

شكراً السيد الرئيس،

يومكم سعيد زميلاتي زملائي الكرام،

مرحباً بالسيدة وزيرة البيئة وكافة الفريق المرافق لكم،

سأبدأ مداخلتي بأهم المشاريع المعطلة بمعتمدية المكنين،

السيدة الوزيرة، ما هو مآل مشروع إنجاز أشغال محطة معالجة المياه الصناعية ومعالجة المياه المنزلية بمدينة المكنين حيث تعتبر هذه المشاريع من أهم المشاريع في الجهة نظراً لما ستقدمه من حلول بيئية ومعالجة المياه الصناعية والمنزلية لكل جهة المكنين ومنزل فارسي وقصر هلال وبو حجر ولطة والبقالطة لكن الأشغال توقفت بعد مدة قصيرة فالرجاء من سيادتكم النظر في هذه المشاريع والتسريع في إنجازها.

السيدة الوزيرة، لقد قام ديوان التطهير بتجديد شبكات تحويل المياه المستعملة لمدينتي البقالطة وطبلبة الذي ساهم في التخفيف من فيضانات المياه بسيخة المكنين وكذلك يقوم الديوان بتجديد شبكات التطهير بالبقالطة وطبلبة والمكنين فإننا نثمن مجهودات أعوان وإطارات الديوان ووزارتكم رغم النقص الفادح في أعوانها والمعدات والوسائل المتوفرة لديهم لكن السيدة الوزيرة هذا العمل لا يفي بحاجيات معتمدية المكنين، لذا فإننا نطلب منكم بكل لطف الحرص على استكمال تجديد القنوات القديمة بالجهة في أقرب الآجال حتى تتمكن البلديات من إنجاز الطرقات المرمجة لها، هذا من جهة ومن جهة أخرى تفادياً للناقصات التي تظهر في الطرقات.

وكذلك نطلب من سيادتكم ربط التجمعات السكانية المقسمة والتي لم يشملها التطهير وربط المناطق غير المشمولة بشبكات التطهير على غرار سيدي بالنور ومنزل فارسي والشراخ وعميرة الفحول وعميرة الحجاج وعميرة التوازة من معتمدية المكنين حيث ليس من المعقول وفي سنة 2024 والعديد من المواطنين في هذه المناطق لا يتمتعون بخدمة ربط شبكات الصرف الصحي وهذه المشكلة موجودة في كامل تراب الجمهورية التونسية.

ومن أجل ربط كل المناطق بشبكات الصرف الصحي وهذه من أولويات وزاراتكم يجب دعم الديوان الوطني للتطهير بالأعوان والإطارات والمعدات اللازمة للقيام بواجباتهم في أحسن وجه وفي أقرب الآجال.

سيدتي الوزيرة، سأحدث كذلك عن مشكلة سيلان مياه الأمطار والفيضانات بمدينة المكنين إذ أنها تسببت في كارثة بيئية لما لها من تأثير كبير على شبكات الصرف الصحي بالمدينة، انسداد قنوات وتصدعات كبيرة لشبكة صرف المياه الصحية. ومن أهم الحلول وذلك بالتنسيق مع وزارة التجهيز والإسكان يجب تهيئة وادي الغسيل إلى حد السيخة وإعادة تهيئة وادي عباد الذي أصبح غير قادر على تجمل كميات السيلان.

السيدة الوزيرة، سأحدث كذلك عن سيخة المكنين قرابة 40 كلم مربع وتعد كارثة بيئية بأتم معنى الكلمة وذلك لإهمالها المطلق والمتواصل من قبل كل السلطات المعنية حيث نجد سكب المياه المستعملة الصناعية والمنزلية في السيخة سكب جميع أنواع الفضلات في سيخة المكنين. إلى جانب وجود العديد من البناءات العشوائية على محيط السيخة.

كما تجدر الإشارة إلى أن سيخة المكنين تعد ملاذاً لعدة أنواع من الطيور المهاجرة بالتالي فإن تهيئة سيخة المكنين أصبحت من الأولويات الصارخة لما لها من تأثير بيئي مباشر وغير مباشر على المنطقة.

مرحباً بك مرة أخرى والسلام عليكم وشكراً.

**السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب**

شكراً والكلمة الآن للسيد ثامر مزهود عن كتلة الخط الوطني السيادي له تسع دقائق.

**السيد ثامر مزهود**

شكراً السيد الرئيس،

أولاً، تحية إلى شعبنا المقاوم في فلسطين في اليوم العالمي للتضامن مع الشعب الفلسطيني،

تحية إلى كل الأسرى المحررين،

المجد والخلود للشهداء،

سيدتي الوزيرة، أولاً أتوجه بالشكر للجنة على كل أعمالها التي قامت بها.

تحدث جميع الزملاء على أن البيئة السليمة هي حق دستوري. نعرف وتحدثت سيادتكم في التقرير الوارد على اللجنة أن الإمكانيات والميزانية محدودة وحجم التحديات كبير وكبير جداً ونحن نعرف ذلك.

ما كنا ننتظره من الوزارة ما بعد 25 جولية، ما بعد الإنسياس في مسار تصحيح المسار وبناء المشروع الوطني الحقيقي وصبر شعبنا ومستعد أن يصبر أكثر على هذا الشيء على أن تكون فيه رؤية

واستراتيجية وتصور وبرنامج واضح ذو مصداقية كبيرة في تنفيذ كل احتياجاته وكل إستحقاقاته سواء البيئية أو الإقتصادية والإجتماعية لأن إحدى عشرة سنة مرت هي سنوات تسويق وكذب وخداع ومزايدات سياسية لم يتحقق فهم شيئا. لم ينطلق فهم برنامج واضح ذا سقف زمني في كيفية حلحلة الإشكاليات البيئية التي تعيشها كل الجهات

يجب أن يكون هناك مصداقية في التعامل وفي تنفيذ هذا البرنامج وأكد لك أن شعبنا مستعد أن يصبر ومستعد أن يتحمل لأنه يعرف حجم الضرر وحجم الورث الكبير التي بقيت ملقاة على كاهله وبقي يعانها إلى حد الآن.

هذا ما نعتقده نحن في كتلة الخط الوطني السيادي لا بد من رؤية وبرنامج واستراتيجية مثلكم مثل بقية القطاعات والوزارات الأخرى التي نطالها بنفس الشيء ولا يمكن أن يتم هذا إلا في إطار برنامج تشاركي وطني، لماذا السيدة الزيرة؟ لأن الوزير يمكنه القيام ببعض الإجراءات فيها الخاطئة وفيها الصائبة ولكن لا يبقى كل وزير يحذف وينطلق في برنامج جديد.

فعندما يكون هناك برنامج يتناول فعلا بشكل موضوعي علي الإشكاليات الوطنية خاصة في علاقة بكم الإشكاليات البيئية يبقى البرنامج قابل الذات وينفذ على امتداد سنوات بقطع النظر على الوزارة والحكومة ولكن أن يقوم كل وزير في ظل عدم الإستقرار الحكومي الذي شهدناه لمدة 11 سنة لم نتقدم في أي قطاع أو نوثر فيه بشكل واضح.

وهذا أفضل مثال له تحدث منذ حين زميلي حول قابس، فعلا قابس هي أفضل مثال للخيارات الفاشلة والخاطئة والعشوائية التي تعرضنا لها منذ 45 سنة مضت.

قابس بمميزاتها الطبيعية، قابس من الواحات الفريدة على مستوى عالي والواحة الوحيدة في حوض البحر الأبيض المتوسط التي فيها مميزات بحر وصحراء وواحة وجبل غير موجودة في أي مكان آخر.

ماهو المنوال الذي تم اختياره؟ تم اختيار تركيز أكبر مجمع كيميائي في تونس في قابس يعني مناقض تماما لخصائص الجهة ولمميزاتها الطبيعية والجغرافية يعني أشياء غير معقولة وهنا يأتي توصيفها بجريمة بيئية فعلية.

بعد 45 سنة إلى أين وصلنا؟ وصلنا إلى تدمير كامل بحرا وبراً وجوا. الفسفوجيبس في البحر تصحر البحر بعد أن كان خليج قابس من ضمن المحاضن الرئيسية لمجموعة من آلاف الأسماك بالبحر الأبيض المتوسط.

لن نتحدث عن الواحة أو مياه الشرب لن نتحدث عن الهواء وأهم شيء دمروهم عمود البناء وهورأس مالنا في تونس هو الإنسان فعلا مثلما تحدث زميلي كل أنواع الأمراض أصبنا بها في قابس.

كانت مرحلة صمت وسكوت إلى غاية سنة 2011 جاءت سنة 2011 واستبشرنا أن تكون فيه إرادة حقيقية وتجسيما لإرادة الشعب في حل إشكالياته. ماذا حصل؟ أدخلونا في دوامة المقبورية المجتمعية والمسؤولية المجتمعية وانطلقوا في الحديث على ضرورة إجراء أبحاث لإثبات الأضرار الصحية للمواطن في قابس نتيجة للتلوث وهي المعادلات الغريبة في العالم بأسره في العلاقة السببية

بين التلوث والأمراض وأخذنا عشرات الوعود في مجالس الوزراء في سنة 2013 و2015 و2017 و2019 وآخرها الوفد الحكومي الذي زار قابس في 17 فيفري 2021 ولم يحقق منهم شيئا.

نفس الشيء بالنسبة إلى برنامج المهمة على مستوى الأهداف الإستراتيجية السيدة الزيرة لم أجد شيئا يذكر في خصوص ولاية قابس. فقط وجدت في آخر تقرير اللجنة في ردكم قلتم أنه تم اكتشاف عديد الدول التي تقوم باقتناء هذه المادة وتستخدمه بصفة أسمدة وعديد الإستعمالات الأخرى.

تحدثين هنا عن الفسفوجيبس صحيح، في سنة 2012 القطب الصناعي والتكنولوجي في قابس قدم ملفات موجودة لدى وزارة الصناعة ولدى وزارة البيئة حول اعتماد حلول تعتمد على تكنولوجيا حديثة في مجال التثمين الطاقى للنفايات. وإلى حد الآن ما زال يراوح مكانه رغم أن هذه التكنولوجيا هي اختراع وابتكار ومجهود براءة اختراع لمخترع تونسي يعيش في فرنسا ومستعد للمجيء إلى تونس لتقديم هذا الاختراع.

سيدتي الزيرة، الإقتصاد الأخضر الآن أصبح مبنيا على تثمين النفايات في العالم بأسره كل دول العالم غنية كانت أو فقيرة وبعد أن كان نقمة أصبح نعمة بينما بالنسبة إلينا في تونس مازال المواطن يعاني والحكومة تعاني والوزارة تعاني ولا نستطيع أن نتقدم فيه إلى حد الآن في حين أن دول العالم بأسره سواء الدول الغنية أو الفقيرة مثلما ذكرت على شرط أن تتوفر الإرادة والرؤية والوضوح والإستراتيجية في كيفية تحقيق هذه الغاية بشكل تدريجي نعرف الوضع ونعرف أين كنا لكن بوسعنا أن نتقدم إذا توفرت الإرادة والعزيمة والرؤية الصحيحة يمكننا أن نتقدم للأمام ونقوم بعديد الأشياء.

في جانب يتعلق بالجانب الجهوي السيدة الزيرة الوضع لن أعيد وصفه مثلما قال زميلي الوضع كارثي فعلا ويتطلب التدخل العاجل ويتطلب أن يكون فيه إجراءات وإرادة وعزيمة صادقة في كيفية بداية حلحلة هذا الموضوع الذي طال لسنوات عديدة جدا وما تحمله المواطن في قابس ما لم يحمله أي شخص على تراب الجمهورية وغير مستعدون لتحمل هذا الدمار الذي يلحق بنا يوميا.

هناك نقطتين أو ثلاث نقاط تتعلق بجهة قابس، هناك وعد بإحداث إدارة جهوية نظرا لحجم الكوارث وحجم التحديات البيئية الموجودة في الجهة.

كذلك سيادة الزيرة هناك تعهد من وزارتك في توفير التمويل للدراسة في إحداث طريق ساحلي قابس الزارات في حدود 100 ألف دينار لكن الدراسة قدرت بـ 240 ألف دينار ووقعت مراسلتكم في هذا الجانب للترفع في الإعتمادات حتى تتمكن من التقدم في إنجاز هذا المشروع باعتباره مشروعا هاما وليه قيمة في هذا الجانب.

في الجانب التشريعي السيدة الزيرة، لدينا استعداد للتفاعل معكم في كل المبادرات التشريعية التي ترونها فعلا قادرة على تغيير منظومة القوانين والتشريعات البالية التي كان فيها عدة ثغرات وكثرة استغلال ولوبيات فساد عديدة وعدة عصابات داخلية وخارجية انتفعت فعلا من الموضوع البيئي ومن النفايات وقامت بالسمسرة في هذا الموضوع.

هذا يتطلب تغييرا في مستوى التشريعات ونحن مستعدون كسلطة تشريعية للتفاعل معكم ايجابيا في هذا الجانب على أن نقوم بتقديم مبادرات تتفاعل معها باعتباركم ملمين وتعيشون الواقع وتلتمسون الإشكاليات أكثر من أي طرف آخر مع الإضافات التي ستحصل في الاستماع لبقية الأطراف نحن مستعدون للتفاعل معكم ايجابيا وشكرا.

#### السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا والكلمة الآن للسيد نزار الصديق عن كتلة صوت الجمهورية له ثلاث دقائق، غير موجود.

الكلمة للسيد محمد بن حسين غير منتمي له دقيقتان، غير موجود.

الكلمة للسيد صالح مباركي عن كتلة الأمانة والعمل له ثلاث دقائق.

#### السيد صالح مباركي

شكرا السيد الرئيس،

السيدة الوزيرة، منطقة الكبارية رغم كثافة سكانها لا توجد بها محطة تطهير ومياه الصرف الصحي المنحدرة من المحلات الموجودة بها تلقى بصفة عشوائية وغير معالجة بمجرى طبيعي يعرف بواد السله ينطلق من حي البلدية بالكبارية عبر أسفل الطريق السيارة تونس الحمامات في اتجاه حي قلعة حويطة بجبل جلود وهو مجرى مكشوف حكم على متساكني الأحياء المذكورة استنشاق الروائح الكريهة صيفا شتاء وعلى مدار السنة.

وبالمناسبة أدعوكم السيدة الوزيرة إلى القيام بزيارة إلى حي قلعة حويطة بجبل جلود للوقوف على حقيقة الحالة الكارثية لهذا الحي وفي حي ابن سينا لئن توجد به محطة للتطهير فإن قنوات الصرف الصحي لبعض المحلات غير متصلة بالمحطة وتلقى بمياهها على بعد أمتار منها وهي مياه غير معالجة أيضا. الأمر الذي تسبب في أضرار بيئية وخلق حالة من الإحتقان في صفوف الحي المذكور.

وفي الوردية الرابعة من منطقة الكبارية على مستوى نهج حوزة تحديدا يعاني السكان حالات من تعفن محلاتهم جراء تسرب مياه الصرف الصحي بمناسبة نزول الأمطار.

وفي مستوى المعهد الثانوي بعي بو حجر توجد عديد من محلات السكنى التي تلقى بمياه الصرف الصحي على قارعة الطريق وشكرا.

#### السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا والكلمة الآن للسيد غسان يامون عن كتلة الأحرار له ثلاث دقائق، غير موجود.

الكلمة للسيد عبد الرزاق عويدات عن الخط الوطني السيادي له أربع دقائق.

#### السيد عبد الرزاق عويدات

بسم الله الرحمان الرحيم،

صباح النور لكل الحضور،

نرحب بالسيدة الوزيرة والطاغم المرافق لها،

في اليوم العالمي للتضامن مع الشعب الفلسطيني نحى المقاومة الباسلة بفلسطين المحتلة ونترحم على كل شهدائها.

بالنسبة إلى مهمة وزارة البيئة، دائما مع كل وزارة نتحدث عن أهداف المهمة يعني الأموال ترصد من أجل مهام وتحقيق أهداف.

هدفان رئيسيان لهذه الوزارة النظافة وحماية البيئة.

عندما نتحدث عن النظافة أولا تحية لكل البلديات وقولي هذا ليس نقدا للبلديات أو اتهاما للبلديات بالتقصير وإنما ننظر في النتائج.

الآن سيدتي الوزيرة، مدتنا وأحيائنا وقرانا ليست نظيفة للأسف رغم الجهد المبذول إذن أين المشكل؟ هل هو في الأعوان؟ طبعا لا فهناك من يعمل يوميا.

إذن المشكل في اعتقادي في الطريقة المعتمدة، اعتمدنا طريقة تجميع النفايات في الحاويات فكانت النتيجة أن تنظف هذه الأماكن ساعة في اليوم وتتسخ 23 ساعة في اليوم لأن أعوان البلديات يرفعون الفضلات يبقى المكان نظيف لكن بعد ساعة تكس فيها الأوساخ من جديد. إذن الإشكال لم يحل والهدف لم يتحقق.

لماذا لا نغير هذه الطريقة ونعتمد طريقة التجميع من المنازل؟ يعني تتجول الشاحنات على المنازل في أوقات محددة يتم الإنفاق فيها مع أهل الحي ومع أعوان البلدية لرفع الفضلات من المنازل مباشرة طبعا إن فاتنا توصيل الفضلات للمعنيين بتجميعها سوف لن أضع كيس الفضلات أمام منزلي لأن واجهة منزلي ستسوخ إذن أنحتفظ بالكيس لكي ألقيه في الوقت المناسب.

هذه هي الطريقة التي سنتخلص بها من الأوساخ التي أصابت كل مدنا من بززرت لبن قردان لأمر لا يتعلق بجيبي جهة منوبة فقط.

المسألة الثانية هي مسألة النفايات وموضوع ردمها، في تونس الكبرى لدينا برج شاكير ولدينا الآن ثلاث سنوات تمديد وبعد ثلاث سنوات سيغلق برج شاكير ماذا سنفعل في تونس الكبرى؟

أنا من ولاية منوبة درسنا في سنة 2021 مشروعا تقدمت به الوكالة في تميم النفايات لن هذا المشروع إلى حد الآن لم ينتصب في أي ولاية لماذا؟ لأن كل بلدية تريد أن تبعد عن طريقها.

لما لا نقوم تحفيزات؟ نقول أن تميم النفايات يمكننا من صناعة الكهرباء، مثلا لما لا يتمتع المكان القريب من مركز تميم النفايات بالتقوية العمومي مجانا وكل حي يسعى حينها لكي يكون الأمر بجانبه ولا يكون رافضا له وشكرا.

#### السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا والكلمة الآن للسيد الفاضل بنتركية عن الكتلة الوطنية المستقلة له خمس دقائق.

#### السيد الفاضل بن تركية

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيدة الوزيرة والوفد المرافق لها.

إن البيئة تمثل المتنفس الوحيد الذي لا يمكن أن نستغنى عنه وما قام بارتكابه البشر في حق البيئة لا يمكن إصلاحه بسهولة، فالبيئة لا تمثل جزءا معين لكنها تمثل الماء والهواء والصخور والجبال والأنهار والبحار والأودية وكل ما هو حي على الأرض، فالمواطن لم يحافظ على البيئة بل عمل على التأثير عليها بطريقة سلبية حتى أنها أصبحت تهدد حياة الأفراد في أي مكان، وما يؤدي إلى الشعور بالقلق إزاء المشكلات البيئية هو ما تتعرض إليه المسطحات المائية في بلادنا خاصة أن تونس تتميز ببحارها الجميلة



ماذا فعلت الوزارة في علاقة بتممين النفايات وإعادة تدويرها والتي بقيت مجرد شعارات ولم نر شيئا على الواقع؟

ضرورة تعزيز الثقافة البيئية وذلك من خلال التحسيس بضرورة إدراج مادة البيئة في نظمنا التعليمية حتى تكون لنا تربية بيئية تساعد على توفير حياة سليمة.

ضرورة التدخل أيضا لتذليل الصعوبات في علاقة بمحطات معالجة المياه وعلى سبيل الذكر محطة التطهير بسيدي علي بن عون وهي جاهزة وفي انتظار ماء صرف معتمدية بئر الحفي يبقى السؤال المطروح متى يتم ربط معتمدية بئر الحفي بالتطهير؟

لا بد أيضا من إجراءات تجنب شراء العبوات والمواد البلاستيكية، استخدام المصابيح المستدامة والموفرة للطاقة للتقليل من انبعاث غازات الاحتباس الحراري وضرورة التحسيس باستعمال مواد كيميائية غير سامة في المنزل وتجنب وصول أي مواد كيميائية سامة إلى المجاري المائية.

وللحفاظ على بيئة سليمة أيضا يجب التحسيس بتوعية المواطنين وتعريفهم بمدى أهمية الحفاظ على البيئة من التلوث وعدم إلقاء النفايات في الطرقات العامة وإنما في الحاويات المخصصة لها ويجب أن تكون هذه الحاويات متنوعة بما يساعد على فرز النفايات، العمل أيضا على تكثيف زراعة الأشجار والتوعية والاهتمام بالتشجير خاصة أمام المنازل والطرقات.

مادة المرجين أيضا سيدتي الوزيرة، ونحن نشهد انطلاق موسم جني الزيتون عانى أصحاب المعاصر من التصرف في هذه المادة نظرا لبعد الأحواض الجماعية المرخص لها حيث أن بعض المعاصر تبعد أكثر من 30 كم عن هذه الأحواض ما جعل أصحاب المعاصر يجدون صعوبة كبيرة في التخلص من هذه المادة وهو ما تسبب في العديد من الأوقات في حوادث قاتلة بالطرقات نتيجة القاء هذه المادة في الطرقات العامة. لذلك نطالب وزاراتكم بالتخصيص لكل معصرة بحوض خاص لها وخاصة المعاصر التي تبعد عن الأحواض الجماعية إضافة إلى التوعية بضرورة بتممين هذه المادة التي تستعمل في ري أشجار الزيتون وأيضا في عدة أنشطة أخرى مثل مقاطع الجير وغيرها.

أما عن الميزانية المخصصة للبيئة، نعتبرها غير كافية بل تكاد تكون غير موجودة وهو ما يعني عدم قدرة وزاراتكم على تحقيق الكثير في هذا المجال وباعتبار أن وزاراتكم لا تملك معدات ولا موارد بشرية مثل المتوفرة لدى البلديات يبقى في اعتقادي الدور التحسيسي والتثقيفي والتوعوي فعال أكثر من الدور الردعي. شكرا

**السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب**

شكرا، الكلمة الآن للنائب المحترم عبد الحليم بوسمة غير منتهي له ثلاث دقائق، المقعد رقم 118 فليفضل.

**السيد عبد الحليم بوسمة**

شكرا سيدتي الرئيس،

مرحبا بالسيدة وزيرة البيئة والوفد المرافق لها. سيدة الوزيرة، الحق في بيئة سليمة ومحيط نظيف من أؤكد حقوق الإنسان ومن

التي تجلب السياح من عدة بلدان أجنبية فكثير من الشواطئ في تونس أصبحت غير صالحة للسباحة، مثلا شواطئ مدينة قليبية التي كانت تحتل المرتبة السابعة عالميا من ناحية جمالها ونقاء شواطئها أصبحت الآن مهددين بمنع السباحة في بعض شواطئ قليبية، فالسكوت عن التلوث الصادر عن واد الأحجار الذي يصب مباشرة في البحر حاملا معه الفضلات والأوساخ والمصبات من المعامل غير المراقبة يبعث على الحيرة، كما أن التلوث الذي يشهده البحر ناتج عن تسرب مياه الصرف الصحي الملوث وبدون معالجة.

أما إذا تحدثنا عن ميناء قليبية فنحن نتحدث عن كارثة، هذا الميناء الذي يحتل المرتبة الثالثة في تونس ويوفر قرابة 3000 موطن شغل أصبح من أهم مشاكل المدينة في الوقت الراهن من ناحية الروائح الكريهة والأوساخ والتلوث فوضعية ميناء قليبية تتطلب منكم سيدتي الوزيرة التدخل العاجل لإنهاء معاناة البحارة وتوفير الظروف الملائمة للمحافظة على ديمومة هذا الميناء الجميل، أما إن تحدثنا عن سيخة قليبية وحمام الغراز فنحن نتحدث عن مكان اختلطت فيه الروائح والأوساخ مع مجموعات من الحشرات فيمكن أن الكريهة تكون هناك استراتيجية لنجعل من السباحات ملاهي وأماكن رياضية ولا أنسى مصب واد الإمام المصب العشوائي للفضلات الذي بدأ تخرج منه الأمراض الخبيثة عفانا وعفاكم الله فهل من نظرة شفقة لهذه المنطقة تصبح منتزها ترفيهي حتى يسامحنا سكانها.

سيدتي، في طريقي في أي اتجاه لا أرى سواء الأكياس البلاستيكية التي تغطي المناظر الجميلة والأشجار وأصبحت عبئا كبيرا على البحارة.

سيدتي الوزيرة، أنا أثنى جهودكم وإنجازاتكم ومتابعتمكم لجميع الإخلالات بفضل الكفاءات والخبراء والإطارات الموجودة في وزاراتكم رغم الصعوبات اللوجستية لكن أن نضع مطالب شعبنا الكبير من أولوياتنا.

وفقكم الله في جميع أعمالكم وشكرا.

**السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب**

شكرا، الكلمة للنائب المحترم جلال الخادمي عن كتلة صوت الجمهورية له خمس دقائق والمقعد رقم 33

**السيد جلال خادمي**

شكرا سيدتي الرئيس،

مرحبا بالسيدة الوزيرة وجميع الإطارات،

في البيئة السليمة تتوفر بالضرورة حياة كريمة ومناخ جيد للتعايش والاستثمار ونعتبر البيئة نظاما أساسيا داعما للحياة يرتبط بجميع الأنظمة الحيوية في العالم ونظامنا البيئي، في الحقيقة يعبر عن المجتمع ومدى حرصه على نظافة المحيط وقد تسبب تلوث الهواء المحمل بثاني أكسيد الكربون وغاز البيتان إلى ارتفاع درجة الحرارة وهو المتسبب في انتشار عدة أمراض والمتسبب في هذا التلوث هي البلدان الصناعية الكبرى. نحن في الحقيقة، ضحية لهذا التلوث والارتفاع غير العادي لدرجات الحرارة وبالتالي الجفاف وانحباس الأمطار، لذلك لا بد للدولة التونسية المطالبة بتعويض هاته الأضرار من الدول المتسببة في تغيير المناخ وما انجر عنه من جفاف وانتشار الحشرات الضارة للمحاصيل والأمراض كالحساسية وغيرها.

دور الدولة ضمّانها لكل المواطنين وبكل جهات البلاد. للأسف، الوضع البيئي في تونس اليوم لا يستجيب لمتطلبات هذا الحق ولا يتماشى مع المقاييس العالمية للمدن الخضراء الصديقة للبيئة. لذا سيدة الوزيرة نرجو منكم تكثيف جهود التنسيق مع البلديات والسادة الولاة وكل الأطراف لإطلاق حملات نظافة دورية في البلاد وخاصة في مداخلها الرئيسية والمدن السياحية وتجميل المساحات فالوضع لم يعد مقبولا ولا يليق بتونس التي نريد هذا أولا.

ثانيا، معضلة المصبات العشوائية والفضلات الصحية وفضلات البناء المنتشرة في البلاد اليوم والتي لم تتمكن من السيطرة عليها وإيجاد حل جذري لها رغم كل التهديدات التي تشكلها على البيئة وعلى صحة التونسيين فنرجو وفي انتظار وجود حلول جذرية لها القيام بحملات دورية للقضاء على المصبات العشوائية.

تنتج تونس سنويا أكثر من 2.6 مليون طن من المحافظات سنويا وفق تقارير الوكالة الوطنية للتصرف في النفايات لسنة 2023 وتتجاوز نسبة المواد العضوية بهذه النفايات 60% ومع ذلك لا زلنا وفق كل التقارير العالمية بعيدين عن حسن التدبير والتصرف في النفايات رغم أن تكلفة ردمها وحرقها تتكلف ماديا وصحيا أكثر على الدولة وعلى المجموعة الوطنية.

الحل اليوم واضح ويجب الاستثمار في مشاريع خاصة للتصرف وإعادة رسكلة النفايات وتشجيع القطاع الخاص على إحداث المشاريع وتحويلها إلى طاقة وحسن التصرف فيها وفق المعايير العالمية معضلة بيئية أخرى تهدد اليوم الثروة النباتية والحيوانية وهي مياه الصرف الصحي التي يقع سكبها اليوم في البحر واستعمال بعضها في الري الفلاحي، لأبد اليوم من وضع برنامج لتعميم محطات معالجة المياه المستعملة ومحطات تحلية المياه للقطع مع هذه الممارسات غير الصحية من جهة ولمواجهة أزمة الشح المائي التي ستعتمق مع تطور تداعيات التغيرات المناخية على الفلاحة.

ختاما، أريد التأكيد على ضرورة إيجاد تمويلات وبرامج تعاون ثنائية للاستثمار بتوفير مناخ بيئي سليم لعموم التونسيين ولتشجيع القطاع الخاص وإبرام عقود شراكة معه في مجال التصرف في النفايات ومياه الصرف الصحي وتعميم مدن تونسية صديقة للبيئة وللطاقة النظيفة وشكرا.

**السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب**

شكرا، الكلمة الآن للنائب المحترم المنصف معلول عن كتلة الأمانة والعمل له دقيقتان والمقعد رقم 35 فليتفضل.

النائب المحترم يوسف التومي عن كتلة الأحرار له ثلاث دقائق والمقعد رقم 12.

**السيد يوسف التومي**

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيدة الوزيرة والوفد المرافق لها، أردت في البداية أن أتوجه بالشكر إلى السيد الرئيس المدير العام للتطهير السيد عيد المجيد بالطيب وكذلك السيد المدير الجهوي للتطهير بسوسة السيد نادر بوقطاية على المجهودات المبذولة.

أولا، السيدة الوزيرة، الآلية 41 هي مؤسسات صغرى محدثة لتشغيل أصحاب الشبكات العليا ممن طالت بطالهم تعنى بنظافة الطرقات الرئيسية ومداخل المدن بمقتضى اتفاقية بين الوكالة الوطنية للتصرف في النفايات والمؤسسات الصغرى المحدثة ضمن

الآلية 41 لكن في كل مرة يقع تجديد عقودهم استثنائيا وهو قطاع هش مهدد بالانقراض وربما يساهم اندثاره في تشويه المظهر العام للمدن وإذا نطلب تسوية وضعيتهم بل زيادة في عددهم نظرا لدورهم الهام في معاضدة مجهود البلديات في مجال النظافة.

ثانيا، السيدة الوزيرة، أصبح اليوم من الضرورة العمل على تامين النفايات وفواضل البناء وضرورة وضع استراتيجية لذلك والعمل على إرساء تشريعات منظمة لهذا المجال.

ثالثا، السيدة الوزيرة، تقع برمجة بعض مشاريع التطهير ولكن بيروقراطية الصفقات العمومية يجعل من هذه المشاريع إما معطلة نظرا لغلاء الأسعار أو يصبح المشروع غير ملائم مع حجم الصفقة فمثلا في الحمادة الشرقية من مدينة زاوية سوسة وقع تطهير بعض المنازل لكننا نجد بين الدراسة وتنفيذ المشروع حجم منازل أخرى وقد وجدنا أن أكثر من النصف لم يتم ربطها وهذه معضلة كبيرة على مستوى الصفقات العمومية.

السيدة الوزيرة، حي اليمن، شارع فلسطين وفروعه، حي بوزعبية، حي الازدهار، مدرسة الجمهورية التي تأسست منذ سنة 1963 والجنتينة الغربية ونهج الجاحظ التابعة لزاوية سوسة تحتاج إلى الربط بالتطهير.

السيدة الوزيرة، حي المنيرة من جهة نهانة زاوية سوسة تحتاج إلى محطة للتطهير، كودية الرمل التابعة إلى بلدية قصبية سوسة تحتاج كذلك إلى التطهير وكذلك مدينة الثريات.

وأخيرا السيدة الوزيرة الكارثة البيئية بواد حمدون، من بلدية قصبية سوسة والثريات هذا الواد أصبح مصب للفضلات وأصبح كذلك مصب لمياه التطهير وللمياه الكيماوية للمؤسسات والشركات الموجودة بسيدي عبد الحميد سوسة وعليه السيدة الوزيرة، فإن المواطن يعاني صيفا وشتاء من جراء هذا الوادي وقد طالبنا بتبليطه هذا الواد خاصة في المناطق الموجودة داخل المدن.

أخيرا سيدة الوزيرة، ما هو برنامجكم بخصوص سبخة سيدي عبد الحميد بإحداثها منتزه؟ وشكرا.

**السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب**

شكرا، الكلمة للنائبة المحترمة سوسن المبروك عن كتلة الأحرار لها خمس دقائق، المقعد رقم 11.

**السيدة سوسن المبروك**

شكرا سيدي الرئيس،

صباح الخير لزملائي الأفاضل وللجميع،

مرحبا بالسيدة الوزيرة والوفد المرافق لها.

سيدتي الوزيرة، أيها الجمع الكريم لا يختلف اثنان اليوم على أن الوضع البيئي تدهور وتدهور بشكل جسيم وأصبح هاجسا يوميا ودافعا للنضالات ضد كل الانتهاكات، بين قلة الموارد ونضوبها وبين التلوث بكل أنواعه وتحديات التغيرات المناخية وغياب العدالة البيئية وبين غياب الوعي وانعدام رؤية استراتيجية واضحة لبيئة سليمة يظهر جليا الارتباط الوثيق بين ما هو اجتماعي وما هو سياسي ما هو بيئي وتتجلى وبوضوح السياسات المتبعة وتأثيرها على الفئات الاجتماعية وخاصة منها الأكثر هشاشة من جهة وعلى مواردنا الطبيعية وشحها من جهة أخرى.

سيدتي الوزيرة، إن إشكاليات النفايات في تونس وتزايد بؤر التلوث أصبح يهدد سلامة الإنسان وحياته ويمثل سببا مباشرا في الاحتقان الاجتماعي.

السيدة الوزيرة، حسب بعض التقارير حول الحقوق البيئية والتنمية بتونس صُنّفت تونس في المرتبة الثالثة إفريقيا والمرتبة 96 عالميا في التلوث البيئي وفق مؤشر الأداء البيئي.

السيدة الوزيرة، تراجعت تونس بـ 25 مرتبة مقارنة بسنة 2020 حيث كانت تحتل المرتبة 71 دوليا، إذن سيدتي الكريمة، تتعرض البيئة التونسية إلى أضرار جسيمة وذلك بمفعول مصادر مختلفة للتلوث منها المواد الصلبة والمواد السائلة والغازية علاوة على الطرق المنتهجة حاليا للتصرف في النفايات عن طريق طمرها في الأرض كان من المفروض أن تكون هناك سياسة لرسكاتها واستثمارها.

السيدة الوزيرة، لا بد من الملاءمة بين المبادئ الدستورية والاتفاقيات الدولية والقوانين وتعزيزها ودعم الإطار القانوني والمؤسسي لحماية البيئة وخاصة فيما يتعلق بالتنوع البيولوجي وتغير المناخ واعتماد قانون بيئي يكرّس الحماية المعززة وإنشاء دوائر متخصصة في القانون البيئي ولا بد من سن قانون حول المناخ وإدماج مكافحة تغيير المناخ في التشريعات الوطنية وتطوير نظام رصد الانتهاكات البيئية واعتماد خطط للمحافظة على جودة الهواء والماء في المناطق الأكثر تعرضا للتضرر.

لا بد من تطوير القدرات في الاقتصاد الأخضر والأزرق والدائري ولا بد من تصميم أو تعميم الحق في النفاذ إلى المعلومة البيئية للتحسيس والتوعية كذلك لا بد من تكريس الشفافية في اعتماد المشاريع المناخية ولا بد أيضا من تشجيع الاستثمار في البحث العلمي حول الحفاظ على البيئة وتحسين مناهج التعليم والتواصل البيئي وضمان تنسيق ورصد وتقييم البرامج التربوية في التربية البيئية في المناهج الدراسية وتنظيم حملات في المدارس وبين الشباب لتكريس التربية على المواطنة البيئية.

أخيرا، السيدة الوزيرة، لا بد أن تكون المقاربة جدالية ديناميكية تكاملية بين البيئة في مفهومها الطبيعي والبيئة السياسية والبيئة الاجتماعية، لا بد من مقارنة متكاملة بين البيئة والوقاية من المخاطر والتغيرات المناخية والسياحة البيئية والتنوع البيولوجي ومكافحة التصحر وتدهور الأراضي والبيئة الحضرية وشكرا.

**السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب**

شكرا، الكلمة للنائب المحترم محمد بن حسين غير منتهي له دقيقتان والمقعد رقم 166.

**السيد محمد بن حسين**

شكرا سيدي الرئيس،

نرحب بالسيدة وزيرة البيئة والوفد المرافق.

أبدأ مداخلتي بأبيات للمنتني قال فيها "يا أعدل الناس إلا في معاملي فيك الخصام وأنت الخصم والحكم"

إن وزارة البيئة من أبرز مهامها الحفاظ على نظافة المحيط وحماية الشريط الساحلي والمنظومات البيئية البحرية. المعذرة، السيدة الوزيرة، أما ديوان التطهير التابع لوزارتكم مازال يقوم بسكب مياه الصرف الصحي في بحر الرجيش بدون معالجة وعندما قمنا بالاحتجاج ودافعنا عن حقنا في بحر نظيف لم نجد وزاراتكم وزارة البيئة معنا ضُربنا بالعصا بمفردنا وبالغاز ووزارتكم هي سبب المشكل ومازال الإشكال متواصلا.

في سواحل سلقطة والشابة والبرادعة، هناك أحواض مائية تقوم بتربية أسماك التن والقاروص والوراطة، هل قامت وزاراتكم بزيارته؟ هل لديها علم بها؟ هل قامت بمراقبتها؟ الأكياس البلاستيكية منتشرة في كل مكان على شواطئنا وفي بحرننا وكل مرة تخرج سلحفاة ميتة وجثة سمكة تن ميتة وروائح كريهة ولا أحد يحرك ساكنا ولا وجود لمصالح وزارة البيئة، يقوم البحر بإخراج أنواع مختلفة من الأسماك ميتة على الشاطئ ووزارة البيئة غير موجودة، هناك تلوث كبير في البحر والشاطئ وغياب كبير لوزارتكم سيدتي يطرح أكثر من تساؤل.

بالمناسبة أريد أن أعلمك أن الأهالي لم يقفوا صامتين فتكونت حلقة مواطنة تلقائية موعد مع الطبيعة ضد نفايات البلاستيك، موعد يلتقي فيه الكبار والصغار لجمع النفايات من الشواطئ وهذه الحركة اليوم تحولت إلى جمعية بيئية تحمل اسم سلقطة الطبيعة وكالمعتاد وزاراتكم لا دعم ولا تنسيق ولا حتى تكريم وبهذه المناسبة، أتوجه إليهم بألف شكر.

بالنسبة إلى وكالة حماية الشريط الساحلي ...

**السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب**

شكرا، الكلمة للنائب المحترم فيصل الصغير عن الكتلة الوطنية المستقلة له ثلاث دقائق والمقعد رقم 139.

**السيد فيصل الصغير**

شكرا السيد الرئيس،

مرحبا بالسيدة الوزيرة وبكامل إدارات وزارة البيئة،

لن أنقد اليوم السياسات القديمة بل ستكون مداخلتي في نطاق بعض النقاط التي يمكن العمل عليها مستقبلا.

الموضوع الأول يهم الملك العمومي البحري والقرار الصادر بتاريخ 6 ماي 2022 والمتعلق بالشروع في إجراء عمليات تحديد ومراجعة تحديد الملك العمومي والبحري بمنطقة قلعة الأندلس من ولاية أريانة، تم عقد اجتماع وحيد على المستوى الجهوي ولكن بعد ذلك لم نر شيئا، الإشكال على مستوى اللجنة ويتعلق خاصة بالمقرر، اليوم يتم تعيين المقرر بالأسماء، لماذا لا يتم بالصفة بتعويض كل عوض من الأعضاء عندما تغيب؟ وتعلمون مدى أهمية تحديد الملك العمومي البحري وانعكاساته الإيجابية على التنمية بالجهة.

اليوم في علاقة بالديوان الوطني للتطهير، سيدي ثابت وقلعة الأندلس اليوم منطقتين مهددة بكارث بيئية كبيرة جدا ولا نستغرب أنها تحتل المراتب الأولى جهويا في مرض السرطان عفانا وعفاكم الله. نرى اليوم أن قنوات الصرف الصحي وجميع المؤسسات الصناعية تصب فضلاتها في الأودية.

كما أتساءل متى سيتم تفعيل اتفاقية تبني مدينة سيدي ثابت من قبل الديوان الوطني للتطهير خاصة وأنه تم صدور هذه المنطقة بالرائد الرسمي منذ سنة 2018؟

متى تنطلق أشغال مشروع تحويل المياه المستعملة بمدينة سيدي ثابت إلى محطة التطهير حنة الجديدة خاصة وأن الدراسات جاهزة؟

كما نجد مصبا عشوائيا اليوم بسيدي ثابت على مساحة 6 هكتارات تم استغلاله أكثر من خمسين سنة، طلبت الوزارة 3 آلاف متر لتجميع فيها النفايات نتساءل أين وصل هذا الأمر؟

اليوم هناك الشباب الباعث للمشاريع في مجال رسكلة النفايات، لكن هناك دائما إشكاليات وتعطيلات إدارية على مستوى الولاية والمصالح المختصة، هنا أطلب منك السيدة الوزيرة النظر في وضعية هؤلاء الشباب وإعطائهم الأولوية.

تتواجد محطة نموذجية من بين الخمس محطات النموذجية في تونس في قلعة الأندلس ووضعتها اليوم كارثية، كما نلاحظ أيضا غياب التنسيق بين الوزارة وبين بقية السلطات المحلية والجهوية خاصة بخصوص إنشاء الطرقات، اليوم نجد هناك طرقات بدون ربط بشبكات الصرف الصحي أو تنطلق الأشغال ثم يتم تكسير هذه الشبكات وإعادة ربطها.

أود أن أتطرق لموضوع آخر، ففي قلعة الأندلس شارع الحبيب بورقيبة الذي كان يطلق عليه سابقا شارع البيئة، اليوم هذا الشارع بدون ربط بشبكات التطهير واليوم مشكور السيد الكاتب العام للبلدية تعهد بتخصيص قطعة أرض على ذمة هذا المشروع وهناك من متساكي المنطقة من يريد التبرع بقطعة أرض لتركيز مضخات وأتمنى أن تنظر الوزارة في هذا الموضوع وتوليها الأولوية اللازمة.

في علاقة بالوسائل يقوم الموظفون بعمل جبار لكن دائما يعترضهم عائق نقص الوسائل إلى جانب وجود مشكل آخر، فعندما تتعطل وسيلة من وسائل العمل...

**السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب**

شكرا، النائب المحترم محمد أمين الورغي عن كتلة صوت الجمهورية له ثلاث دقائق والمقعد رقم 135.

**السيد محمد أمين الورغي**

شكرا سيدي الرئيس،

نرحب بالسيدة وزيرة البيئة والطاقل والمرافق لها،

في الحقيقة وزارة البيئة هي وزارة مهمة جدا خصوصا لمستقبل أجيال الدولة التونسية، من خلال تدخلها لوضع برنامج المحافظة على التنوع البيولوجي وحماية المنظومة الطبيعية وتأمين وترشيد استغلال الموارد الطبيعية، الهياكل الموجودة تحت إشرافكم كبيرة وكبيرة جدا وهي: وكالة حماية المحيط وتهيئة المحيط "L'APAL/ONAS" يمكن أن نقول بأن منظومة تدخله محدودة جدا مقارنة بما يستطيع القيام به، أعلم بأن هذا يعود للنقص في الإمكانيات ولهذا السبب تتجه الدولة لإبرام اتفاقيات قروض وشراكة بين القطاع الخاص والقطاع العام، ونريد أن يكون هذا المجال أوسع وأن يتم التدخل على مستوى الأحياء التي ما زالت تفتقر إلى شبكة التطهير وهذا سيحد من المخاطر البيئية.

نقطة أخرى لا يمكننا الحديث عن التدخل في ظل ميزانية بهذا الشكل وقد ذكرنا بأننا كلنا نحلم بأن نعيش في بيئة سليمة ومستدامة بدون أن نقوم بتوعية المواطن، اليوم من الضروري أن يعي المواطن بأنه يجب أن نعيش جميعا في بيئة سليمة وعلينا المحافظة على بيئتنا، وإن لم نستطع بث الوعي في هذه الأجيال ولم نعد قادرين على التأثير عليها من خلال الإشهار وبالطويات وغيرها.

يوجد في مدارسنا أجيال جديدة الذي باستطاعتنا تربيهم على العيش في بيئة سليمة بأن لا يلحقوا بالفضلات في الشارع وأن يحافظوا على الماء وأن يزرعوا شجرة، ندرهم على كل هذا وقد رأيت هذه المطوية التي قدمتموها لنا (وأظهر السيد النائب مطوية) أرى أنها طويلة بعض الشيء ولكن لا أتصور بأنه تم تعميمها على كل

المدارس وبالتالي من الضروري اليوم أن نذهب إلى كل المدارس ونحاول توعية الأطفال بقيمة البيئة ونفسر لهم بأن المستقبل يتمثل في البيئة ونرى أن جل الدول بصدد القيام بمدينة بيئية صحية لذلك أن الألوان في التفكير في هذا.

في الحقيقة لا يمكن للوزارة أن تتدخل في كل شيء لكن من الضروري أن يشعر المواطن اليوم بقيمة البيئة وهنا يكمن دوركم في توعية المواطن أكثر ما يمكن وفي الحقيقة حملة "لييب" التي كانت موجودة سابقا في المدارس ويتم بث إشهار بخصوصها في التلفزة لم نعد نراها. لذلك نسأل في الحقيقة أين "لييب" ونود الرجوع إلى تلك الطريقة للتوعية.

نقطة أخرى في علاقة بعمل الوزارة، ففي عديد المرات يتم تغيب صبغة اسم الوزارة من وزارة بيئة إلى وزارة شؤون محلية وهذا يؤثر جدا، لذلك أريد أن أسأل اليوم، جهاز الشرطة البلدية الذي كان السبب في خراب منظومة البيئة في الدولة التونسية، اليوم هذا الجهاز أصبح خارج على السيطرة وضرورة أن يعود...

**السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب**

شكرا، الكلمة للنائب المحترم السيد محمود شلغاف غير منتهي له أربع دقائق.

**السيد محمود شلغاف**

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيدة الوزيرة والوفد المرافق لها،

تحية طيبة للجميع،

تحية إكبار وإجلال لغزة العزة والكرامة والشموخ والكبرياء وأمل كل أحرار العالم.

سيدتي الوزيرة، يتمثل التهديد البيئي في تونس أساسا في النفايات التي يتم صنها بطريقة عشوائية في مصبات غير مراقبة، إضافة إلى فقدان التنوع البيولوجي نتيجة انتشار ظاهرة الصيد العشوائي لأصناف برية وبحرية وكذلك انتشار الحرائق بالغابات بما فيها الحرائق المفتعلة، دون أن ننسى تلويث المنشآت الصناعية للثروة البحرية وللمحيط بصفة عامة وهذا ما يسبب أيضا انتشار الأمراض الخطيرة.

ومن المفارقات محطات التطهير، عوض أن تكون مصدر لمياه سقي المناطق الخضراء والمناطق الفلاحية تساهم في تلوث البحر.

سيدتي الوزيرة، يعتبر الهيدروجان الأخضر مستقبل الطاقة الخضراء باعتباره صديق للبيئة وبما أن البنية التحتية للهيدروجان الأخضر هي المحطات الفوطو فلتائية والتي تعتمد بدرجة أولى على الشمس والشمس هي جزء من ثروتنا الطبيعية، نتساءل لماذا كل هذا التباطؤ الكبير في إنجاز المحطات الفوطو فلتائية من طرف جميع الأطراف المتداخلة؟

سيدتي الوزيرة، بالنسبة إلى محطة المياه البحرية والتي تم إحداثها في العديد من جهات البلاد التونسية وإذ نتمن هذه المبادرات، فإنه من الضروري حمايتها فعليا من الصيد العشوائي وفي هذا الصدد أود أن ألفت انتباهكم وانتباه جميع الأطراف المتداخلة، إلى أن مراكب الصيد بالكيس تمارس الصيد الممنوع في القلب النابض للمحميات البحرية للجزيرات الشمالية لأرخبيل قرقنة.

سيدتي الوزيرة، في جزر قرقنة هناك معاناة من زحف مياه البحر والذي يتسبب في التسيخ حيث أنه أصبحت مساحة السباح في قرقنة 5 آلاف هكتار وهذا يمثل ثلث مساحة جزر قرقنة وهذا الإجراف البحري المتواصل لم تقم مقاومته بصفة جدية يهدد قرقنة بالإنقراض على المدى البعيد. لذلك أصبح حماية الشريط الساحلي بجزر قرقنة أصبحت تمثل مسألة ملحة جدا.

سيدتي الوزيرة، من المشاكل البيئية الأخرى في جزر قرقنة، الشركات البترولية العاملة هناك التي تقوم بالتلوث البحري وتخريب الشواطئ الهشة وحتى الإضرار بالكروم والعنب والنخيل، هذا باعتراف من البعض منهم، حيث قاموا في السابق بالتعويض للبحارة بعد أن قام البحارة برفع قضايا ضدهم.

كذلك الملاحه في قرقنة ولو أنها تساهم في التشغيل وفي تحريك الدورة الإقتصادية ولكن في المقابل تتسبب في الإضرار بالمحيط، فهل قامت وزارتك بمعاينة هذه الأضرار لاتخاذ الإجراءات الضرورية؟

سيدتي الوزيرة، تمت المصادقة سنة 2023 على المخطط التكميلي للانتقال الإيكولوجي لجزر قرقنة، فقد تم تخصيص 7 مليون دينار لهذا المخطط على مدى ثلاث سنوات ومن المفروض أن تكون البداية سنة 2023 لكن لم يحصل شيء.

السيدة الوزيرة، ماذا برمجت لسنة 2024؟

سيدتي الوزيرة، النخلة التي تمنع التسيخ والتي تمثل خصوصية قرقنة، أصبحت مهددة باعتبار الجفاف وعدم العناية بها ونحن نعلم أن صندوق سلامة وجمالية المحيط خصصت له ميزانية تقدر بـ 6 مليون دينار فالرجاء منكم تخصيص جزء من هذا المبلغ لثمين النخلة باعتبار أن تهذيب النخلة والعناية بها يساهم في تثبيت التربة وفي مقاومة التسيخ وبالتالي يساهم في سلامة وجمالية المحيط وشكرا على الاستماع.

السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة للنائب المحترم السيد محمد يحيياوي عن الأمانة والعمل له ثلاث دقائق.

السيد محمد يحيياوي

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيدة الوزيرة ومرحبا بإطارات وزارة البيئة،

في الحقيقة يوجد وضع خطير اليوم على المستوى البيئي ووزارتكم ليست هي الوحيدة المسؤولة بل هي مسؤولة حكومية وشعبية لأننا بصفة عامة لا نقدر البيئة في تونس وهي سلوك قبل أن تكون قرارات.

السيدة الوزيرة، على مستوى التلوث البحري اليوم شواطئ الضواحي الغربية كلها انتهت تقريبا وربما سيتمدد هذا الوضع على مستوى البحري في جهات أخرى.

ثانيا على مستوى تكدس الفضلات وانتشار المصببات العشوائية وخاصة في العاصمة وفي المناطق الغابية في الشمال الغربي وهو ما ساهم في تدمير الغطاء النباتي وفي تلوث المائدة الجوفية.

على مستوى التطهير السيدة الوزيرة، نحن نعاني من عدم الربط في دائرة طبرقة-عين دراهم وهناك نسبة متدنية إضافة إلى إلحاقنا إداريا بولاية نابل على مستوى الإدارة ولهذا لا بد أن نفكر في كل هذا الوضع البيئي المتدهور.

النقطة الأخيرة سأخصصها لوكالة حماية الشريط الساحلي، ورغم ترسانة القوانين المنظمة لهذه الوكالة، منذ إحداثها قانون 72 سنة 1995 قانون عدد 2008/23 المتعلق بنظام اللزومات، قانون الإشغال الوقي للملك العمومي البحري إلا أننا نلاحظ تضاربا على مستوى هذه القوانين والبعض منها معطل ويساهم أحيانا في تدمير الغطاء النباتي البحري وسأعطيك مثالا بالفصل 23 من هذا القانون الذي ينص على أن "كل إشغال وقي للملك العمومي البحري لا يمكنه منحه إلا بصفة وقيية وقابلة للرجوع فيها بدون تعويض أو غرامة إضافة منح خمس سنوات فقط لإعادة تفكيك المشاريع في الملك العمومي البحري" وسأعطيك مثال السيدة الوزيرة مثلا في جهة طبرقة لدينا نزل، العديد منهم يستعملون مياه البحار عبر قنوات مرتبطة بعمق البحر، فإذا طالبناهم بعد خمس سنوات برفع هذه القنوات فهذا سيساهم في تدمير الغطاء النباتي البحري والطحالب البحرية وسيؤثر على الثروة السمكية، ولهذا لا بد من مراجعة هذا القانون.

ثانيا على مستوى التداخل بين الإدارات المتدخلة، وزارتك ممثلة عبر الوكالة وهناك البلديات وهناك التجهيز، يوجد تضارب كبير جدا على مستوى التدخل ولدينا العديد من النقاط خاصة في الشريط الساحلي هناك إنزلاق حاد على مستوى طبرقة قرب مسرح البحر يهدد هذا المسرح ويهدد المنازل.

على مستوى الإدارة المحلية السيدة الوزيرة، إدارة بها عون وحيد، بدون تجهيزات، لا بد من التفكير في إحداث إدارة قارة بالنسبة إلى ولاية باجة وجندوبة للنظر في كل هذه الإخلالات، مع وضع التجهيزات اللازمة لتنفيذ العمل.

لدينا مشكل آخر سيدتي الوزيرة...

السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة للنائب المحترم السيد طارق مهدي عن كتلة الأحرار له ثلاث دقائق.

السيد طارق مهدي

تحياتي للسيدة الوزيرة وللجنة رئيسة الديوان وكافة كوادر الوزارة،

أردنا أن نتحدث اليوم على تجميل المدن ومشاريع التشجير والمناطق الخضراء، لكن مع الأسف ما تشهده وما شهده بلادنا من مشاكل كبرى بخصوص موضوع الفضلات المنزلية والصناعية والمواد الخطرة يجعلنا في حيرة كبيرة عن كيفية التعامل مع هذا الموضوع وحول البرنامج الإستراتيجي للوزارة في احتواء الإشكال وإيجاد الحلول الجذرية لهذا.

سيدتي الوزيرة، هل من المعقول أن تمثل هذه الفضلات نعمة بالنسبة إلى أغلب دول العالم بعد تجميعها واستخراج كافة المواد القابلة للرسكلة منها وإعادة تدويرها وتجميع المواد العضوية في مجال الأسمدة الزراعية وتوليد الطاقة ومن جهة أخرى تمثل نقمة على المواطن التونسي عندما تتكدس الأطنان منها في الشوارع وفي الطرقات وتسبب كوارث بيئية وصحية على المواطن؟

نعلم جيدا أن كل دول العالم هي دول متحضرة تتوجه منذ عقود لرسكلة كل فضلاتهم وبناء شركات كبرى في المجال، ماذا تنتظر الوزارة لكي تفتح المجال لرجال الأعمال المحليين كي يقوموا بالاستثمار في مصانع الرسكلة والتجميع؟

نعلم جيدا أن عددا كبيرا من العروض قدم للوزارة أو لنقل للجهات الحكومية المعنية في هذا المجال. هل تماشى الإجراء هم من يعرقلون بعث المشاريع إلى حين أخذ نصيبهم من الكعكة؟ أم أنه ليست لدينا توجهات إستراتيجية ونحن نتخبط في حلول وقتية دون أي خط سير واضح في هذا الموضوع. نرجو فتح تحقيق جدي في هذه المسألة.

السيدة الوزيرة، أقول هذا الكلام بعد الإشكاليات الكبرى التي تعرضت لها وتعرضت لها صفاقس في السنوات الماضية والتي تم احتواؤها وقتيا وبحلول الجمع والردم وبوقوف رجالات الجهة من مسؤولين ومن رجال أعمال ومن مجتمع مدني دون أن ننسى أن نشكر الله أننا وجدنا أحد رجال الأعمال الذين لديهم التجهيزات اللازمة للقيام بهذا العمل، وقد وجدنا رجل الأعمال هذا حتى في إطفاء الحريق الكبير الذي شب في مركز جمع النفايات في ميناء صفاقس.

على فكرة المبالغ التي تم رصدها لثاني أكبر ولاية في الجمهورية لا ترتقي ولا تفي بالغرض والتي جعلت حتى الولاية في الوقت الحاضر تجد نفسها تعيش صعوبة لخالص صاحب الشاحنات ولدفع ثمن هذه الآلات الكبيرة التي تقوم بنقل ورم هذه الفضلات إلى حين فتح مركز للجمع وللرسكلة بتنيور، يجب دفع مستحقات الناس حتى نجد غدا على الأقل من يقف إلى جانبنا في محنتنا.

لا أريد الحديث كثيرا في هذا الموضوع، فنحن هنا لمناقشة ميزانية الدولة واليوم هي حصة الوزارة من هذه الميزانية. لا يمكنني أن أقول سوى أعانكم الله وأعان الجميع وإن شاء الله تمر هذه الفترة بخير وإن شاء الله تونس غدا أفضل، شكرا.

#### السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة الآن للنائبة المحترمة السيدة نورة الشبراك عن الكتلة الوطنية المستقلة لها أربع دقائق.

#### السيدة نورة الشبراك

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيدة الوزيرة والإطارات المرافقة،

في مستوى الهياكل تعتبر تونس رائدة في مجال التصرف في البيئة والمحيط لنا وزارة بيئة، لنا وكالات محيط، وكالة الشريط الساحلي، وكالة التصرف في النفايات، معهد تونس الدولي لتكنولوجيا البيئة.

وعلى المستوى التشريعي صادقت تونس على جلّ الإتفاقيات الدولية تقريبا سواء في مجال مقاومة التلوث ومقاومة الإنجراف ومقاومة التصحر والتغيرات المناخية وغيرها ولكن السيدة الوزيرة، لا بد من الإشارة إلى الفجوة الموجودة بين الإتفاقيات والنصوص التشريعية حيز النفاذ، الأمر الذي يحول دون جني الثمار وتحقيق النتائج.

كما أود أن أشير أيضا إلى أهمية التقييم في هذا المجال، لا بد أن نفرق بينه وبين تحقيق الأهداف ونوليه الاهتمام الخاص لمعرفة مدى ما تحقق من نتائج مرتقبة وغير مرتقبة.

في علاقتي بجنتي السيدة الوزيرة، منطقة الشريط الساحلي بالوطن القبلي، يوجد بها محميات ولكنها غير محمية. هناك هشاشة في هذه المناطق تتعرض إلى انتهاكات ترتقي إلى جرائم في غياب تفعيل إجبارية المسؤولية المجتمعية من ناحية وفي غياب برامج التوعية والردع.

هناك سباح بها طيور مهاجرة خامة غير مستغلة وفي الحقيقة فرص مهدورة وأقترح في تقاطع مع وزارة السياحة، لما لا يتم التشجيع على تركيز مشاريع سياحية صغرى كالتزود بالمنظار وتركيز مزارات سياحية لمشاهدة الطيور المتنوعة ومنها النحام الوردي الذي يجمل ويزين سباحنا في قرية، تازركة وبني خيار ومنزل تميم وقلبية وغيرها.

السيدة الوزيرة، أود أن أطرح من جديد الإشكالية في منطقة قبة لاغة وبوجريدة ومعضلة المياه المسكوبة بطرق عشوائية خصوصا وأن الدراسة جاهزة.

سيدتي الوزيرة، مراكز التحويل هناك رفض من طرف المواطنين لتركيزها داخل المدن أو في مداخيلها ولا بد من الإشارة إلى الخلط في مصطلح التحويل الذي يوحى بتدوير النفايات وهذا لمسناه من المواطن وهل من مراجعة لأماكن هذه المراكز وإيجاد مصطلح بديل؟

السيدة الوزيرة، لدي تساؤل أخير متى تصبح النفايات مصدر للثروة ومتى يصبح الفرز الإنتقائي للنفايات إجباريا في تونس؟ وهل من برنامج لإحداث مشاريع التدوير والتثمين لولاية نابل؟ في علاقة بالتوعية أختصر في كلمة أقول: "التعود على التلوث أخطر من التلوث".

شكرا السيدة الوزيرة على حسن الإصغاء وعلى ما عهدناه في شخصكم الكريم ولدى السادة المرافقين لكم من حسن التواصل والإصغاء، شكرا لكم.

#### السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة للنائب المحترم السيد عادل ضياف عن كتلة صوت الجمهورية، له ثلاث دقائق.

#### السيد عادل ضياف

شكرا السيد الرئيس،

مرحبا بالسيدة الوزيرة والوفد المرافق لها،

في البداية يجب أن نقول للمحسن أحسنت، وهذه المناسبة أتوجه بالشكر إلى السيدة الوزيرة وإلى السيد المدير العام للديوان الوطني للتطهير على التفاعل الإيجابي مع مطالب منطقة سيدي حسين لإحداث فرع للديوان الوطني للتطهير الذي سيقرب الخدمة وسيعجلها للمواطن والنجاعة الكافية.

كذلك أريد أن أطرح بعض المشاكل والمشاكل التي توجد بالمنطقة:

أولا مياه المعالجة الثلاثية، ما مدى تقدم التنسيق بين وزارتك ووزارة الفلاحة حول بعث المنطقة السقوية بمنطقة العطار وريح شاكير بمياه المعالجة وهو برنامج طموح سيفك العزلة عن هذه المناطق وسيشغل عددا كبيرا من العاطلين عن العمل؟

بالنسبة إلى سبخة السيجومي، سبخة السيجومي ضمن المناطق الرطبة الأكثر أهمية بالنسبة إلى الطيور المائية وهي مسجلة في قائمة المناطق الرطبة ذات الأهمية العالمية حسب اتفاقية "RAMSAR" لسنة 2007 المتعلقة بالمحافظة على الطيور وحماية التنوع البيولوجي.

تعتبر سبخة السيجومي رابع أكبر محطة في إفريقيا للطير المهاجرة حيث أنها تحتضن أكثر من 40 نوعا من الطيور المائية أهمها النحام الوردي، الطائر مالك الحزين والطائر الغرنوق. كذلك عدد هام من النباتات المقاومة للملوحة.

أهم التساؤلات: كيف ستصرف الوكالة الوطنية للتصرف في النفايات في مصب برج شاكير علما وأنه إلى حد الآن لم يتم تكليفها منذ....

#### السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة للنائب المحترم السيد غسان يامون عن كتلة الأحرار له ثلاث دقائق.

#### السيد غسان يامون

شكرا سيدي الرئيس على إحالة الكلمة،

مرحبا بالسيدة وزيرة البيئة وكافة الوفد المرافق،

اليوم أريد أن أذكر إشارات وزارة البيئة والسيدة الوزيرة أن ما يحدث في جزيرة جربة هي جريمة في حق البيئة وفي حق الأجيال المستقبلية في العيش الكريم في بيئة نظيفة، جريمة مكتملة الأركان بركنها الشرعي والمادي والمعنوي، المصبات العشوائية المنتشرة في جزيرة جربة وخاصة المصب بجبهة تالابت في منطقة "RAMSAR" محمية باتفاقية دولية، أي لا يكفي خرق القانون الوطني وخرق اتفاقيات دولية، منطقة رطبة توجد بها ملايين الأطنان من النفايات البلاستيكية، إلى يوم يبعثون لن يقع حل هذه النفايات البلاستيكية وسيحمل أهالي جزيرة جربة الأمراض السرطانية والأمراض الجلدية وتلوث البحر.

مسؤولية هذا، كباقي وزراء البيئة من سنة 2010 إلى اليوم، لا توجد أي حلول وباطلاعي على المهمة لا توجد أي حلول لجزيرة جربة، لماذا الوجهة السياحية رقم 1 في تونس التي تدر علينا العملة الصعبة، يتم مكافأتها بمصبات عشوائية وبدون أي حلول. أين مشاريع التثمين؟ أين مشاريع الرسكلة؟ لم نر شيئا، لا توجد أي حلول، لا يوجد سوى الردم العشوائي، طلبنا منكم حتى تركيز مركز لفرز النفايات في المنطقة الصناعية، لا يوجد. طلبنا منكم دعما استثنائيا مجهودات بلديات جربة حومة السوق وجربة ميدون وجربة أجي، لا يوجد. تم تقديم في مرة مجرد دعم بالقفزات، هل القفزات تعتبر دعما؟ طلبنا منكم تقديم لنا دعما استثنائيا بعمال بستنة، بعمال حضائر لا يوجد. يعني أن السائح عندما يأتي إلى جزيرة جربة يجد الوضع يبعث على الخجل بالنفايات البلاستيكية، طلبنا منكم عقد جلسة وزارية للحالة البيئية بجزيرة جربة، على الأقل لمنع البلاستيك، لا يوجد هذا السيد الوزيرة.

نطلب منك السيدة الوزيرة، حلا جذريا للمسألة البيئية بجزيرة جربة لأنه سيحصل احتقان شعبي كبير وسأكون أنا معكم في الصف الأول، لأنني أريد العيش في بيئة كريمة تحترم حقي. قدمنا لكم رصيد عقاري، طلبنا منكم القيام بشراكة بين القطاع العام والخاص لا يوجد أي حل مع السيد الوالي، معك أنت السيدة الوزيرة بعد اجتماع دام أربع ساعات، لا يوجد أي حل.

كذلك بالنسبة إلى المسلخ البلدي بحومة السوق، نطلب من وكالة حماية المحيط تقدم دراسة تأمر فيها بإغلاق هذا المسلخ الذي لا يحترم قواعد الجودة.

كذلك بالنسبة إلى "APAL" تصدر قرارات الإزالة المسؤولين الجهوي لا يقومون باستصدار القرارات بالإزالة أي هناك اعتداءات كبرى على الملك العمومي البحري الذي يسبب الإنجراف.

كذلك متى سيتم تهيئة سيخة السيجومي وتثمين هذا الوسط الإيكولوجي النادر وإدماج السكان المتاخمين للسيخة في هذا المشروع وتحقيق العدالة الاجتماعية انسجاما مع مسار 25 جويلية وحمايتها من الإعتداءات المتكررة لأننا نجد عديد فضلات البناء يتم إلغاؤها في السيخة؟

بالنسبة إلى الوكالة الوطنية للتصرف في النفايات "ANGED" نطلب منها إعفاء بلدية سيدي حسين من الديون المتخلدة بدمتها، قدرها مليار و300 مليون هي متضررة وكل السكان متضررين وهي تعتبر أكبر منطقة متضررة جراء 38 بلدية تلقي الفضلات وإعفاؤها من المعلوم لأنها هي بذاتها تدفع مرسوم إلقاء الفضلات في مصب برج شاكير وتقوم "ANGED" بمنح 60 مليون للبلدية ولا تحصل عليها هذه الأخيرة إلا بعد عناء كبير.

كما نطالب وزارة أملاك الدولة بتخصيص قطعة أرض لبلدية سيدي حسين من أجل بعث مشاريع تثمين النفايات والرسكلة وإنتاج الطاقة النظيفة في إطار الشركات الأهلية، لنغير هذا المصب وليصبح نعمة وليس نقمة وليستطيع الشباب العمل.

كذلك يجب بعث النوادي والتكثيف منها وإحداث جائزة وطنية لأفضل مشروع تلمذي في المدارس، وهذا من أجل غرس الروح الوطنية لدى الناشئة...

#### السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة للنائبة المحترمة السيدة فاطمة المسدي غير

منتمية لها دقيقتان.

#### السيدة فاطمة المسدي

شكرا سيدي،

سيدتي الوزيرة، اليوم في دقيقتين سأحاول أن أذكر أهم الأشياء لأن الملفات كبيرة السيدة الوزيرة وإلى حد الآن لا يوجد أي تفاعل مع هذه الملفات.

سيدتي الوزيرة، في غياب الإستراتيجية الوطنية للتصرف في النفايات المنزلية للتثمين، ماهي آليات إنجاز مشروع التصرف وتثمين النفايات المبرمج في صفاقس بطريق تينور؟

ماهو تصور وزارة البيئة في ملف هذا المشروع؟ ولماذا لا تكون وزارة الصناعة هي المشرفة على مشروع تثمين النفايات لاستخراج الطاقة المتجددة بها؟ لأن هناك تخوف من المواطنين أن يكون هذا المشروع فقط كلمة "تثمين" موجودة لكن هو في الحقيقة قد يكون مصيره مصب عادي، وهذا ما يتخوف منه المواطنين، هل تضمنون لنا بأن مشروع تثمين النفايات سيتم بكامل مراحل؟

كما تم تكليف "ANGED" بمقتضى توصيات مجلس وزاري منذ سنة 2004 لاستغلال مصبات المراقبة وعوض عن ذلك، نقترح إحداث الوكالات البلدية للتصرف في النفايات المنزلية والمشابهة.

النفايات هي نفايات بلدية، لماذا وزارة البيئة بالرغم من فشلها لا تقوم بإلغاء التكلفة وتقوم بتكليف البلديات بذلك؟

أما بالنسبة إلى ملف الفساد، ملف فساد برج شاكير وهو فساد أراد به الوزير السابق، لوزارة البيئة حرمان الوكالة لبلدية للخدمات البيئية من الفوز بصفقة استغلال المصب المراقب ببرج شاكير وإسناده لشركة أخرى والعملية ليست بريئة بالمرّة مع تواطئ مدير العام تلك الوكالات من أجل إسناد الصفقة كما ذكرت لشركة خاصة.

الآن هناك إنجراف كبير في جزيرة جربة وهناك كارثة بيئية، سواحلتنا ورمالنا كلها تتضرر، "الله غالب" مثال التهيئة في المنطقة السياحية كلها خاطئ وشكرا والسلام.

#### السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة للنائب المحترم السيد مراد الخزامي عن كتلة الأمانة والعمل له ثلاث دقائق.

#### السيد مراد الخزامي

شكرا سيد الرئيس،

مرحبا بالسيدة الوزيرة والوفد المرافق لها،

في البداية أود أنؤكد على الدور الهام لهذه الوزارة فهي تساهم في تحسين ظروف عيش المواطنين وذلك من خلال المحافظة على نظافة المحيط والعناية بالبيئة ومقاومة التلوث بجميع أشكاله حيث جاء في الفصل 47 من الدستور "للمواطن الحق في العيش في بيئة نظيفة خالية من كل مظاهر التلوث" لكن ما لمسناه من تسبب وانفلات وقرارات خاطئة صلب هذه الوزارة في العشرية السوداء أثر سلبا على ولاية بن عروس خاصة شواطئ بن عروس، كذلك واد ملبان معضلة كبرى بجهتنا معضلة كبرى وتلوث من الشركات الصناعية بحيث أن القاصي والداني يستغربون من ذلك ونحن في 2023 ولا يوجد دور رقابي كافي وزجري الذي من شأنه أن ينقذ شواطئ بن عروس،

إن التلوث وانتشار النفايات أصبح جزء من المناظر الحضرية للحياة اليومية لمواطني بن عروس والمواطن أصبح يعيش انتهاكات بيئية كبيرة ومضطر للتعايش مع كل أنواع التلوث، 16 شاطئ بولاية بن عروس ممنوع فيها السباحة بل أصبح مصبا للصرف الصحي بعد أن كان وجهة سياحية ناجحة مثل، الزهراء، حمام الشط، برج السدرية، ونعلم جميعا الوضعية التي كانت قبل سنة 2010 والسلطات لم تتفاعل ولم تحرك ساكنا رغم التحركات الاحتجاجية للمواطنين والمجتمع المدني الذين يطالبون بوضع حد للتلوث البيئي وحققهم في بيئة سليمة إلا أن الديوان الوطني للتطهير المكلف بإدارة خدمة الصرف الصحي أصبح فاعلا رئيسيا في هذه الوضعية الكارثية لشواطئنا زد على ذلك تعمد عديد الشركات التي تفرز ماء ملوث للإلقاء بها بواد ملبان ثم تصبح بعد ذلك في البحر.

وفي هذا الإطار نذكر سيادتكم بضرورة الحرص على تطبيق الفصل 8 من القانون عدد 91 لسنة 88 ....

#### السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة للنائب المحترم ياسين مامي عن الكتلة الوطنية المستقلة له خمس دقائق تفضل، المقعد رقم 63.

#### السيد ياسين مامي

شكرا سيد الرئيس،

مرحبا بالسيدة وزيرة البيئة وكل الطاقم المرافق،

السيدة الوزيرة، جميع مسؤولي الدولة يحيون الحمامات يعشقون بحرنا ويستمتعون برمالها ولا يقدمون لها شيئا، عجز الدولة عن إيقاف نزيف الانجراف البحري طيلة سنوات لأن الانجراف البحري الموجود اليوم في الشريط الساحلي لم يكن وليد اللحظة وإنما هو كان منذ سنوات ويعبر عن عجز أجهزة الدولة في الاستشراف للحد من هذا الانجراف مما أدى إلى تآكل هكتارات من شاطئ الحمامات اليوم.

السيدة وزيرة البيئة، لما نتحدث عن الفساد فنحن نعني بذلك عدم المحافظة على المكتسبات الربانية، الفساد هو عدم المحافظة على الجمال الرباني، لدينا نوعية رمال بالحمامات ليست موجود في كل العالم ولكننا وجدنا اليوم أن الشاطئ اندثر فمشكل الانجراف البحري في الشريط الساحلي بالحمامات وفي شاطئ الياسمين أدى إلى "L'ONAS". صحيح أنه كان هناك تفاعل من قبل السيد الرئيس المدير العام للديوان الوطني للتطهير ومن قبل سيادتكم ونشكركم على ذلك وانطلقت طلب العروض لدراسة المشروع لكن العديد من المشاريع السيدة الوزيرة تقف عند الدراسة لأن التمويلات بعد ذلك لا تكون كافية أو يجب أن تكون كبيرة للقيام بهذا المشروع، فنلتمس منكم السيدة الوزيرة أن يكون هذا المشروع من الأولويات وأن لا نتوقف حد الدراسة وأن نبدا في البحث عن الاعتمادات من اليوم.

السيدة الوزيرة، أريد أن أتساءل في إطار التوقي للمشروع وفي إطار حل وقي لإصلاح الشريط الساحلي هناك آلة تقوم بعملية ضخ الرمال آليا من البحر نحو الشاطئ لتغذيته بالرمل، هل بإمكانها أن تكون حل وقي وهذه الآلة موجودة في كل ميناء لأن عملية الانجراف البحري جعلت الرمال تدخل إلى داخل البحر ولم يضع هناك آلة تستعمل في الموانئ لإعادة ضخ هذه الرمال الموجودة إلى الشاطئ، أريد إجابة السيدة الوزيرة هل بإمكان ذلك أن يكون حلا وقي في انتظار المشروع الكبير لحماية الشريط الساحلي،

بالنسبة لوكالة حماية وتهيئة الشريط الساحلي لماذا لا تتذكر عمليات الهدم وقرارات تطبيق القانون ودراسة الملفات إلا في ذروة الموسم السياحي لماذا لا تكون هناك آجال لدراسة الملفات فمن غير المعقول أن ينطلق الموسم السياحي وهناك من لا زالوا ينتظرون الحصول على رخصهم فلا بد من التسريع في دراسة والنظر في هذه التراخيص.

السيدة الوزيرة، كما أن لدينا إشكالا كبيرا في الحمامات فهناك العديد من المناطق على طرقات مرقمة في الأحياء والأرياف في الصفصاف وفي جبنون وفي بير البويطة وفي حي الزياتين وغيرها من المناطق وهي اليوم على طرقات رئيسية تجمعات سكنية كبيرة يدفعون معاليم للديوان الوطني للتطهير وفي نفس الوقت ليس لديه الربط بالشبكات، فالحمامات تتطلب اعتمادات مالية كبرى لربط مختلف الأحياء بشبكات الديوان الوطني للتطهير وأنظر تفعلكم السيدة الوزيرة وشكرا.

#### السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة للنائب المحترم حاتم اللباوي عن كتلة صوت الجمهورية له أربع دقائق تفضل، المقعد رقم 180.

#### السيد حاتم اللباوي

شكرا السيد الرئيس،

مرحبا بوزارة البيئة هذه الوزارة الجميلة،

محمية الشعاني للأسف هذه المحمية التي كانت وجهة سياحية رياضية علمية للأسف تحولت اليوم إلى منطقة عسكرية مغلقة أتمنى أن تفتح أبوابها في يوم آخر، ساكون تقنيا إلى أبعد الحدود.

السيدة الوزيرة، مشروع منتهز واد الدار الذي أنجز منه 70 أو 80% والذي انطلق سنة 2012 ونحن الآن في سنة 2023 ولم يكتمل إنجاز هذا المشروع بعد وكان يعطى في كل مرة إلى مقاول وآخر مقاول متوقف من أجل الحصول على "avenant" من وزارة البيئة وعندما



سئلت أبلغوني أنه حوالي 300 ألف دينار، مشروع كبير جدا وسط المدينة قرب الجبل وسيكون المتنفس الوحيد لأهالي القصيرين أقول فعلا المتنفس الوحيد، أتمنى السيدة الوزيرة إيجاد حل لهذه الوضعية التي يبدو أنها تقنية.

تراكم الفضلات في كل الأحياء والأنهج تعاني منه كل تونس ولكن القصيرين بالذات نلاحظ عجز بلدية المدينة وبلديات أخرى وتحدثت معهم صراحة أطلب منكم دعما استثنائيا لإنقاذ المدينة لدينا مسلك صحيا وحيدا لكن للأسف هذا المسلك يمر عبر أكاداس القمامة وعجزت البلدية على الاعتناء بهذا المسلك ونطلب من جنابكم دعما استثنائيا للعناية بهذا المسلك الصحي الوحيد الذي ينتهي بجانب محطة التطهير وهناك روائح صراحة قاتلة علما وأن هذه المحطة قديمة جدا منذ سنة 1990 وكانت هناك العديد من المشاريع لإعادتها ولكن ذلك لم يحدث بعد.

السيدة الوزيرة، القصيرين تحتاج إلى مصب مراقب لأن المصب الحالي بجانب أحياء سكنية بمنطقة العريش وبجانب ديوان الأراضي الدولية وهي منطقة فلاحية منتجة للتفاح وللخضر تعاني من تساقطات الدخان الناتج عن "l'incinération" أو حرق القمامة وكذلك أمراض الحساسية، والمنطقة التي توضع فيها النفايات هي مبرمجة أن تكون منطقة سياحية ولكنها الآن مصب للنفايات أتمنى أن يبرمج في السنوات القادمة مصب مراقب للقصيرين.

السيدة الوزيرة، كيف لإدارة في القيروان أن تراقب القصيرين وسيدي بوزيد والقيروان، عليه نطالب بمزيد من الأعوان في كل ما يخص "ANGED et ANPE" على مستوى القصيرين فالتجاوزات كثيرة وعليه فالقصيرين ينقصها الأعوان.

السيدة الوزيرة، هناك 19 بلدية بالقصيرين هناك أربعة فقط يتمتعون بـ "l'ONAS" ولكن البقية لا يتمتعون بذلك أحدثكم عن سببية وفوسانة لأهما أقطاب فلاحية منتجة صاعدة للأشجار المثمرة وطبعاً ستكون "Nappe" ملوثة بمياه الصرف الصحي و"les septiques fosses".

الإدارة الجهوية لـ "l'ONAS" شبه مشلولة ولن أحدثكم عن التلوث الصوتي فهذه الظاهرة لا يقع تتبعها لذلك أتمنى أن تكون هناك شرطة بيئية مثل التي كانت في السابق، على كل مرحبا بكم مرة أخرى شكرا لكم وأتمنى أن تزوروا القصيرين وأن تعتنوا بهذه المنطقة المنسية منذ الاستعمار.

#### السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة للنائبة المحترمة مريم الشريف عن كتلة صوت الجمهورية لها ثلاث دقائق تفضلي، المقعد رقم 30.

#### السيدة مريم الشريف

شكرا سيد الرئيس،

أرحب بالسيدة الوزيرة والوفد المرافق لها،

صباح النظافة صباح الجمال والجمالية، قال الشابي: "إذا الشعب أراد الحياة" وقال حشاد "أحبك يا شعب" وأنا أقول "أحبك يا تونس الحضراء" رغم كل النواقص وتلوث شوارعك وبيئتك وشواطئك وإن شاء الله سوف تعود تونس جميلة ونظيفة ومتقدمة تونس الخضراء التي تغني بها عديد من الشعراء، السيدة الوزيرة هناك كارثة بيئية في بلادنا بأتم معنى الكلمة هناك تطبيع مع التلوث

وأنا أدعو إلى قانون يجرم التطبيع مع التلوث البيئي هناك اعتداء وهمجية على محيطنا الذي نعيش فيه وكل هذا له تأثيرات سلبية على ساحتنا ونفسياتنا.

السيدة الوزيرة، إن التلوث يساهم في العديد من الأمراض "les infections, les allergies" ويساهم بـ 60% من الأمراض السرطانية، إلى أين سنذهب؟ الله أعلم.

السيدة الوزيرة، البيئة النظيفة حق دستوري لكل مواطن حسب دستور 2022.

السيدة الوزيرة، أنا نائب شعب عن دائرة واد الليل في منطقي كل الطرقات مليئة بالفضلات مكدسة في كل منطقة هناك نقاط سوداء وتمثل قنابل موقوتة يجب تزويد المنطقة بقمامات والترفع في عددها كذلك مشاكل التطهير.

السيدة الوزيرة، يجب وضع خطة محكمة لمقامة داء التلوث يجب توفير الإرادة بشكل تدريجي نحن نعلم أن الوضع صعب وأنه ليست هناك إمكانيات ولكن يجب أن يقع التدخل العاجل والصادق وتنظيف كل شبر من تونس.

السيدة الوزيرة، نريد تشريعات عاجلة لردع ومعاقبة كل من يساهم في تلوث البيئة يجب زرع ثقافة النظافة خاصة لدى الناشئة وتعليمهم وتوعيتهم بقيمة البيئة النظيفة وعندما أقول بيئة نظيفة يعني هواء نقي وغذاء سليم وماء نظيف وصحة سليمة ونفسية سعيدة وشكرا.

#### السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة للنائب المحترم عزيز بن الأخضر عن الكتلة الأمانة والعمل له ثلاثة دقائق تفضل، المقعد رقم 190.

#### السيد عزيز بن الأخضر

شكرا سيد الرئيس،

السيدة الوزيرة وكل الطاقم المرافق أهلا وسهلا ومرحبا،

السيدة الوزيرة، نتوجه إليك بقلق عميق حيال الوضع البيئي ونطلع إلى سيادتكم كقائدة رئيسية في رحلة تحسين هذا الوضع فيما يتعلق بولاية بن عروس وخاصة بالشريط الساحلي لولاية بن عروس الذي انعدمت فيه الحياة فهو يعتبر المتنفس الوحيد للولاية ولكنه تعرض لضرب لأسباب غير مدروسة، أرغب معرفة ما هي الخطط التي ترغب الوزارة اعتمادها لإعادة الحياة إلى الشريط الساحلي وحمايته من المشاكل التي يواجهها وبالتالي إعادة الحياة لقراية 1 مليون ساكن؟

وماهي الخطط المستقبلية للتغلب على هذه التحديات وتحسين الحالة العامة للولاية خاصة التحديات التي تواجه أغلب الأحياء والتجمعات السكنية بدون تطهير وخاصة في معتمدية مرنانق منها حي حمد زايد والعلالقة بوماليل أوزرة وغيرها، اليوم -أريدك أن تنظري إلي- لدينا أحياء وصلت إلى آخرها ولدي صور سأرسلها إليك لاحقا لتبيني جيدا وضعية هذه الأحياء.

في الحقيقة أريد أن أؤمن المجهود الذي وقع مؤخرا في انطلاق أشغال محطة بوماليل في منطقة الخليدية وإن شاء الله سننتهي من هذا الملف وسنطلق في أشغال بلدية الخليدية،

هذا ما يدعوننا إلى التفكير الجاد في حلول عاجلة نأمل أن تتخذ وزاراتكم الخطوات الفعالة لتحسين هذا الوضع ونطلع إلى سماع توجهاتكم ورؤيتكم حول الخطوط المستقبلية لضمان بيئة صحية ومستدامة لمواطنينا.

السيدة الوزيرة، في الحقيقة لاحظت أنك تحدثت في عديد المناسبات عن مشروع مجلة البيئة الذي يسعى لتحقيق تناغم وانسجام قانون البيئة وفي هذا السياق نرجو من سيادتكم التركيز على توحيد الرقابة وتحميل المسؤولية بما يتلاءم مع الاتفاقيات البيئية الدولية التي انضمت إليها تونس، متى ترى النور هذه المجلة؟ والتي استحسنها في الحقيقة سيدة الوزيرة، نثمن تفانيكم وتفاعلكم لهذه القضايا الحيوية ونثق في قدراتكم على قيادة جهود تحقيق التحول الإيكولوجي والحفاظ على جمال ونقاء بيئتنا العزيزة وشكرا.

**السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب**

شكرا، الكلمة للنائب المحترم حسن الجربوعي عن كتلة الأحرار له أربع دقائق تفضل، المقعد رقم 38.

**السيد حسن الجربوعي**

شكرا سيد الرئيس،

مرحبا بالسيدة الوزيرة وبالوفد المرافق لها،

سأبدأ مداخلي بكلمات للكاتبة جبران خليل جبران في كتابه الشهير "النبي": " لكل فعل ردة فعل ولسنا مجانين لتغير فجأة"، نحن نعلم وضعية البلاد التونسية والإرث الذي أصبح لدينا ولكن السيدة الوزيرة هناك حلولاً للنفايات ممكنة وسهلة وفيها العديد من المنافع على أغلب القطاعات الفلاحية والطاقيّة والبيئية والصناعية وحتى التشغيل، لماذا لا زلنا البلد الوحيد تقريبا في العالم الذي ينظر للنفايات مجرد قذارة يجب التخلص منها وهي ثروة وطنية يجب الاستفادة منها فعندما أتبين أننا لا زلنا نتحدث إلى حد الآن عن منظومة الحرق والردم أعتقد أن هناك مصالح مستفيدة نريد حمايتها.

سننتقل إلى النفايات العضوية التي أصبحت تعتبر مصدرا للإزعاج والتلوث في تونس في حين أنه بإمكانها أن تصبح سمام عضوي وقد أثبتت الدراسات أن تفوق كل أنواع الأسمدة المعمول بها في المجال الفلاحي بنوعيتها السائل والصلب، النفايات الوضعية تستحق مسألة فقط وهي "station de gaz" لقد تعبت الفلاحة في تونس، لماذا؟ لأنه لم تعد هناك خصوبة بالأرض وأثبتت الدراسة أن النفايات العضوية تحتوي على B12 والفسفور والنيتروجين الذي يخفض في نسبة الري من 20 إلى 50% كما أن النفايات العضوية تقوي في إنتاج الحقول من 13 إلى 23 % بيولوجيا.

السيدة الوزيرة، لقد تحدثت حول هذا الموضوع لأن إصلاح البلاد لن يتم إلا من خلال إصلاح الفلاحة ولن يحدث ذلك إلا إذا اتحدت البيئة والفلاحة ووضعوا اليد في اليد.

سنمر الآن إلى مسألة الطاقة، في مجال الطاقة تقدر الدراسات أن تونس يقدر إنتاجها من 500 إلى 600 مليون مترا مكعبا من غاز الميثان القابل للاحتراق على سبيل المثال فإن الهند من البلدان المساعدة في المجال الطاقى وأن 50 كيلوغراما من النفايات العضوية ينتج يوميا 3 مترا مكعبا من الغاز أي ما يعادل استهلاك الحاجيات العائلية يوميا من الغاز ما يقدر بقارورتين في الشهر.

لدي سؤال وأرجو الإجابة عن الأسباب التي تدفع نحو معالجة النفايات بمنظومة مدمرة للمائدة المائية وبأخرى أكثر دمارا وهي منظومة الحرق بتعلة إنتاج الكهرباء علما أن تونس تستهلك 4 آلاف "Mega watt" وقادرة على إنتاج 20 ألف من خلال الطاقة الشمسية.

بالنسبة إلى مسألة "l'ONAS" التي تقدر من 300 إلى 350 مليون مترا مكعبا من الماء المهدور بالأودية فمتى ستتحول هذه الشركة إلى شركة منتجة للمياه؟ أي ما يقدر بنصف سد سيدي سالم من الماء لا نقوم باستغلاله بحيث أننا نستغل 8% في الري الفلاحي...

**السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب**

سنقوم بإضافة دقيقة للنائب حسن الجربوعي تفضل

**السيد حسن الجربوعي**

سأعود بلمحة برقية على موضوع صفافس، لقد صبرنا كثيرا ولا يزال إلا القليل وتقابلنا في صلب اللجنة خلال مناقشة الميزانية ومددنا أيدينا للبناء وكما ذكرت فقد صبرنا كثيرا ولم يعد إلا القليل ونأمل أن نتبين الاتفاقيات التي وقعت على الأوراق على أرض الواقع ونحن كلنا ثقة في سيادتكم أننا سنرى وحدة لتثمين النفايات في القريب العاجل على أرض الواقع وشكرا وبارك الله فيكم.

**السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب**

شكرا، الكلمة للنائبة المحترمة أسماء الدرويش غير منتمية لها أربعة دقائق تفضلي، المقعد رقم 18.

**السيدة أسماء الدرويش**

شكرا سيد الرئيس،

نرحب بالسيدة الوزيرة والوفد المرافق لها،

السيدة الوزيرة، اليوم يربط المواطن الماء بالكهرباء ولكن بالنسبة إلى التطهير فإن الحل هو "les fosses septiques" لأن التكلفة مرتفعة ومرتبطة بمثال الهيئة الترابية وهناك العديد من الأحياء التي وقع بناءها بدون رخص ولا زالت إلى حد الآن غير مربوطة بشبكات التطهير، في ولاية منوبة هناك تسعة منازل يدفعون معلوم "l'ONAS" منذ سنة 2015 وليس لديهم ربط بشبكة التطهير في اعتقاد منهم أن التقسيط يتم دفعه لخلاص هذا الربط اكتشفوا مؤخرا أنهم مطالبون بدفع ما قدره 2 ألف دينار لكل منزل وأنتم تعلمون جيدا الظروف الاقتصادية التي يمر بها المواطن اليوم، لذا لم يكن بالإمكان الدفع الحالة كارثية العديد من الحفر للصرف الصحي حلف جامع وسط المدينة الرجاء سيدتي التدخل استثنائيا لدعم مشروعكم فهولا يتجاوز 20 ألف دينار.

السيدة الوزيرة، منطقة منوبة على مستوى منوبة المدينة ومنوبة الوسطى شبكات التطهير فيها تتجاوز خمسون سنة وفي كل مرة تتخللها نافورات نقوم بترقيعها ثم نمر، كما أن الطرقات الرئيسية فإن حالتها كارثية وقد أصبح من الضروري التدخل لإصلاح الطرقات خاصة أن الطرقات تمثل الاستثمار والتنمية المستدامة.

السيدة الوزيرة، هناك مصبات عشوائية واليوم عجزت البلديات وحتى الولايات على تركيز مؤسسات لتثمين النفايات بتعلة التشاركية ورفض المواطن لمثل هذه المؤسسات في منطقته، ويجب اتخاذ قرارات حاسمة في هذا الموضوع فالمواطن اليوم ذاكرته قصيرة وسيحاسبكم غدا عن الكارثة البيئية التي عجزتم أمامها رغم أن

الحلول موجودة فقط يجب على الدولة أن تفرض سيادتها في كل ما فيه مصلحة للمواطن وتفعيل الخطايا والقوانين الموجودة وأكلها الغبار بالرفوف ولا تنسوا أن مصب برج شاكير سيقع غلقه بعد سنتين أو ثلاث سنوات على الأقصى.

ندعوكم سيدتي الوزيرة إلى معاينة مصبات عشوائية في عدة جسور بالطريق رقم 50 وبإمكانكم مشاهدة الصور الرابطة بين طبرية ومجاز الباب أصبحت تهدد الأراضي الزراعية المحاذية كما أن الفضلات تنتقل بعامل هطول الأمطار وجريان الأودية الفرعية إلى واد مجردة الذي يعتبر الشريان الحيوي لمياه الشرب والري الفلاحي.

السيدة الوزيرة، لقد عجزت البلدية اليوم على القضاء على المصب العشوائي بجانب مركب رياضي وشبابي يتعرض فيه الأطفال إلى حالات اختناق بسبب الحرائق المتعددة.

السيدة الوزيرة، مرة أخرى نطالب بتطبيق الخطايا والعقوبات سواء كان ذلك على المواطن أو على البلديات العاجزة عن إيجاد الحلول

وأخيرا سيدتي الوزيرة نحن ننتظر بفارغ الصبر عرض مشروع مجلة البيئة على مجلس نواب الشعب.

كذلك كنت تحدثت مع السيد وزير الفلاحة سابقا أريد أنؤكد ثانية على ضرورة إعلان حالة الطوارئ بالغابات التونسية بفصل الصيف ومنع التخميم والرعي بها لتفادي الحرائق بالاشتراك مع وزارة الفلاحة لحماية هذا الموروث لما له من دور أساسي في تصفية وتنقية أجواء البلاد التونسية وشكرا.

**السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب**

شكرا، الكلمة للنائب المحترم ظافر الصغير عن الكتلة الوطنية المستقلة له ثلاث دقائق تفضل، المقعد رقم 98.

**السيد ظافر الصغير**

شكرا سيد الرئيس،

مرحبا بالسيد الوزيرة وكافة إدارات الوزارة،

في دراسة حديثة عن سبب مغادرة التونسيين للبلاد تصدر المرتبة الأولى الإجراءات الإدارية المعقدة والرشوة والشعور بأن ليس لديهم مستقبل في البلاد ثم المرتبة التي تلها الوضع البيئي الموجود في البلاد، فالأشخاص الذين يغادرون البلاد ليسوا من الطبقات الفقيرة أو العاطلين عن العمل فقط بل أيضا من إدارات الدولة والأغنياء وذلك نظرا إلى الوضع البيئي الموجود بها.

فالموضوع في الحقيقة كبير جدا وأنا سأركز على نقطة موجودة في باردو في عمادة ابن سينا من دائرة قصر السعيد، هو مركز تجميع ونقل الفضلات وقد أحدث هذا المركز سنة 2018 بدون دراسة جدوى وبدون "Etude d'impact" وأتحدى الوزارة أن تبين عكس ذلك، وقد أحدث غصبا عن المتساكنين وهو موجود في منطقة سكنية كثيفة وأطلب منكم السيدة الوزيرة التنقل إلى هذه المنطقة لتبين ذلك وكيف أن صغارنا يستنشقون الروائح الكريهة وقد كنت سابقا عضو مجلس بلدية باردو ورئيس دائرة قصر السعيد المعانة والعراض التي يكتبها المواطنون والشاحنات التي تعمل ليلا نهارا حتى أن المتساكنين لا ينامون في المنطقة أهلة بالسكان فإن ذلك تعد جريمة.

وفي برنامجكم عدد واحد البيئة والتنمية المستدامة تقولون بأن البرنامج يساهم في تحسين ظروف المواطنين في المناطق الحضرية ويعددهم الارتقاء بجودة الحياة عبر تحسين جودة الخدمات البيئية، وقد كانت هذه المنطقة آمنة وهادئة فقمنا بإحداث كارثة بأتم معنى الكلمة وتعلمون جيدا أن فضلاتنا 60% منها فضلات عضوية فإذا بقيت يوما أو ساعات مع حرارة الطقس لقد أصبحت كل المنطقة بها رائحة لا تطاق.

بالنسبة إلى المقاولين المستغلين فيجب أن يقع تركيز رقابة عليهم كما نطالب بإغلاق هذا المركز وتحويله إلى مركز للرسكلة النظيفة للنفايات والشاحنات التي تخرج من هناك وتلك الشبكة التي من المفروض أن لا يقع وضعها هناك ونحن تعمقنا الآن في "le détail des détails" فقد كان من المفروض أن نناقش الاستراتيجيات في مجلس النواب ولكن نحن نقوم بذلك نظرا إلى أهمية حياة المواطنين.

شكرا ونرجو لفتة لهذا الموضوع.

**السيدة سوسن المبروك، نائبة رئيس مجلس نواب الشعب**

شكرا زميلي، نجدد الترحاب بالسيدة الوزيرة وكافة الفريق المرافق لها، مرحبا.

الكلمة الآن للسيد الزميل المحترم خالد حكيم مبروكي عن كتلة الأمانة والعمل له دقيقتان، المقعد عدد 10 تفضل.

**السيد خالد حكيم مبروكي**

شكرا السيدة الرئيسة،

مرحبا بالسيدة الوزيرة والوفد المرافق لكم.

السيدة الوزيرة، بدون بيئة نظيفة لا نجلب الاستثمار، أنا اليوم سأحدث عن مدينة الرقاب التي تعتبر المدينة الثانية بعد الولاية ولاية سيدي بوزيد وهي كما تعلمون تم فيها برمجة أشغال التطهير منذ سنة 2010 أو 2011 وأجرت البلدية عديد الاتصالات بالمواطنين وتم اقتناء الأرض ونظرا إلى عديد الظروف ولأغراض سياسية قديمة لم يتم إنجاز المشروع.

كما تعلمين السيدة الوزيرة بعد 25 جويلية عادت هيبة الدولة ويجب الضرب بقبضة من حديد لأن هناك 30 ألف مواطن يعيشون وسط المدينة بدون تطهير.

كذلك المشروع المبرمج بمدينة أولاد حفوز، تم اقتناء الأرض من طرف البلدية في سنة 2020 ولكن إلى حد الآن لم يتم الشروع في المشروع.

في إطار تنفيذ مشاريع التصرف في النفايات المنزلية في ولاية سيدي بوزيد وتحديدًا في معتمدية أولاد حفوز، تم إبرام اتفاقية ووضع عقار على ذمة الوكالة الوطنية للتصرف في النفايات يسمح حوالي 6000 متر بتاريخ 1 أكتوبر 2020 قصد إحداث مركز نقل وتجميع النفايات المنزلية المشابهة وذلك في إطار...

**السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب**

شكرا، الكلمة الآن للزميل المحترم السيد نجيب عكرمي عن كتلة لينتصر الشعب له أربع دقائق، المقعد عدد 109 تفضل.

## السيد نجيب عكرمي

شكرا السيدة الرئيسة،

مرحبا بالزملاء النواب،

مرحبا بالسيدة وزيرة البيئة والفريق المرافق لها،

تتم اليوم مناقشة مهمة وزارة البيئة، هذه الوزارة التي بعثت من أجل أهداف استراتيجية بيئية في علاقة بالمحيط الحضري والريفي والطبيعة لكن يبدو أن هذه الوزارة بدورها تتطلب تدخلا عاجلا لإعادة هيكليتها وتنظيمها حتى تضطلع بدور فعال في العناية بالبيئة والمحيط، باعتبار أنه منذ العشرية الأخيرة لا نجد لها حضورا باستثناء نشاط الديوان الوطني للتطهير ومحطاته وهي بدورها في حالة كارثية بسبب ضعف الصيانة والمتابعة ونقص الإطار البشري والتجهيزات والعتاد، ما جعل هذه الوزارة لقمة سائغة في أيدي البارونات وفي مربع صفقات الفساد وسماسرة ولوبيات الارتزاق من الفضلات البيئية، حتى أصبحت بلادنا مصبا للنفايات القادمة من وراء البحار وهي أكبر إهانة للشعب التونسي أن تتحول هذه الأرض التي ضحى من أجلها المقاومون والشرفاء والأحرار طيلة عقود لمقاومة الاستعمار لمصب نفايات ولولا وقوف الوطنيين منذ 25 جويلية لتواصلت المهالز البيئية ولكن للأسف ما زالت تشوب هذه الوزارة عديد الشبهات والإخلالات في التسيير.

السيدة الوزيرة، بصفتي نائبا عن جبهة قفصة، لقد ذهبت إلى الولاية وتابعت هذه الزيارة في الأشهر الفارطة وعانيت الوضع البيئي الكارثي خاصة فواضل الفسفاط في الحوض المنجمي ومدنه: المتلوي والرديف وأم العرايس والمظيلة وغيرها من تلك الأكوام والجبال من نفايات الفسفاط التي احتلت مساحات عقارية كبيرة وما يتجرعها من أتربة وتلوث للمحيط إضافة إلى ما تصدره من إشعاعات وروائح مضرّة وما تسببه من حساسية وأمراض جلدية.

يعاني سكان ولاية قفصة من هشاشة العظام والأمراض الجلدية والالتهابات خاصة أن قفصة من أكبر الولايات التي يتصدر مرض السرطان مختلف معتمدياتها وهو الأمر نفسه تقريبا في ولاية قابس وما تصدره المعامل الكيماوية بالجهة من أمراض تنفس وسرطان وتلوث للبيئة والمياه وخاصة مياه البحر جراء اتلاف مياه المعامل في خليج قابس والانعكاسات البحرية يعلمها الجميع والتقارير التي تصدرها الجمعيات البيئية معلومة.

سيدتي الوزيرة، تمثلت الأمراض السرطانية تقريبا في مربع الرعب أو مربع المرض وهو قفصة وقابس وصفافس وتعرفون هذا المثلث، مثلث الأمراض السرطانية والجميع يعرفه تقريبا، هذه الولايات من أكثر الولايات التي تتصدر نسبة ظهور الأمراض السرطانية لكن أين استراتيجية الوزارة وأين برامجها؟ لا شيء.

في قفصة بقي مستشفى متعدد الاختصاصات معطلا منذ سنوات، هذا ما جنت قفصة وما جنت قابس لا شيء غير الأمراض يخرج الفسفاط وتخرج المواد الكيماوية من هذه الجهات لكن التنمية في آخر الترتيب. ما هو برنامج الوزارة في هذا الخصوص؟ لا سيما تثمين بقايا الفسفاط والمياه العادمة التي تتلف في الأودية في الحوض المنجمي وما تسببه من أضرار كبيرة في التنوع البيولوجي والنظم الأيكولوجية التي اندثرت.

كما تشكو محطات التطهير اهتراء وهي عديدة وأم العرايس والرديف متى يتم تجاوز الإشكالات ومشروع الصرف الصحي "ONAS" بالسند متى سيتم الشروع فيه؟ لقد ضاق السكان ذرعا بالأمراض التي سببها غياب محطة تطهير بجبهة السند وتراكم مواد وفواضل البناء وغيرها، ما هو برنامج وزارتك لحماية مدن قفصة من الفيضانات على غرار...

## السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة الآن للزميل المحترم السيد عبد القادر بن زينب عن كتلة الأحرار له ثلاث دقائق، المقعد عدد 198 تفضل.

## السيد عبد القادر بن زينب

شكرا سيدتي الرئيسة،

أرحب بالسيدة الوزيرة والسادة المديرين العامين المرافقين،

السيدة الوزيرة، عقدنا معك جلسة في الوزارة واستقبلتنا استقبالا طيبا وبالمنااسبة نشكرك على حفاوة الاستقبال، لكن حين سنتحدث السيدة الوزيرة لن يكون ذلك في شخصك، نحن نعرف أنك امرأة طيبة وممتازة ولكن إذا أردت أن تطاع فأطلب المستطاع.

تستوجب الميزانية المرصودة لوزارة البيئة الكثير من الأموال كذلك وزارة التطهير نفس العملية، إن ما يوجد اليوم في المحطات والتجهيزات لا يعني بين عشية وضحاها كن فيكون، لقد حضرنا مع سيادتكم السيدة الوزيرة وقلنا لدينا مشاكل في مدينة سليمان ووادي الباي وما يأتي من بوعرقوب وغيره يصب في سبخة سليمان وهي سبخة محمية كما يصب في بحر سليمان.

الوادي المحاذي لبحر سليمان الذي يؤرق الناس صيفا وشتاء بسبب وجود الحشرات التي لم يجد لها الناس الحل، تحدثنا عن هذا الموضوع السيدة الوزيرة، قلنا يجب أن يكون هناك تدخلا سريعا في خصوص مسائل مثل هذه، لو عاينت الرائحة المنبعثة من الوادي المحاذي، معتمدية سليمان ككل وسليمان الرياض وغيرها غادر المواطنون بيوتهم أصبحنا نسمع هنا ولكن لا توجد حلولا صدقا ونحن نريد أن يكون هناك تناغما بين هذه الوزارة وجميع الوزارات، الفلاحة والتجهيز والصناعة وهي أيضا متسببة ولن نحملك أنت فقط المسؤولية، إن رمي الكرة سهل ولكن يجب على الوزارات الأخرى التي تعطي للمناطق الصناعية تراخيصا في مصانع بدون إنشاء محطات تطهير داخلها وتنصها في الوادي.

اليوم، من السهل أن نرمي الكرة للدولة، لا يجب أيضا على الإدارات الجهوية والولاية ألا يساهموا في هذه المسألة ولا تقتصر فقط على مسألة الوزيرة حين تأتي هنا. صحيح، هناك عدة مشاكل اليوم السيدة الوزيرة، خاصة أن العيش أصبح لا يطاق بسبب ذلك الوادي الموجود في معتمدية سليمان، يفرح الناس في فصل الصيف بالذهاب إلى البحر لكن سكان هذه المعتمدية يغادرون منازلهم ويستأجرون في مناطق أخرى ويتبعدون عن البحر في منطقة سليمان بسبب الأوساخ والحشرات المتواجدة هناك.

السيدة الوزيرة، نود أن تكون القرارات جريئة وسريعة في خصوص هذا الموضوع...

## السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة الآن للزميل المحترم السيد أيمن المرعوي غيرمتمني له دقيقتان المقعد عدد 17 تفضل.

## السيد أيمن المرعوي

شكرا سيدتي الرئيسة،

مرحبا بالسيدة الوزيرة وكافة إدارات وزارة البيئة،

وزارة البيئة الوزارة الغائبة في صفاقس، التي تغض النظر عن الجرائم البيئية المرتكبة في الجهات، الوزارة التي لا نرى فيها القرارات ولا التدخلات.

سيدتي الوزيرة، أين أنتم من الجريمة البيئية التي ترتكبها محطة التطهير صفاقس الجنوبية في حق سكان وبحارة معتمدة طينة من ولاية صفاقس؟ هذه المحطة التي تعطل فيها جميع المنظومات خاصة منها منظومة الرفع والتهيئة والتصفية؟

سيدتي الوزيرة، تلفظ هذه المحطة مياهها غير المعالجة مباشرة على الشريط الساحلي وأتحدثك أن تستطيعي الوقوف خمس دقائق بجانب ما يعرف بالشرشرة، فماذا فعلتم لإيقاف هذا الجرم؟ ومتى سيتم انجاز مصرف بحري لهذه المحطة؟

النقطة الثانية هي المنتزه الحضري بطينة، 57 هكتارا من المساحات الخضراء والغاية غير مستغلة، هذا المنتزه الذي كان متنفسا لكل سكان ولاية صفاقس حيث كان يحتوي على فضاء للعائلات وساحة ألعاب للأطفال ومسلكا صحيا. للأسف أصبح هذا المرفق يصنف الآن كنقطة سوداء حيث أصبح فضاء لإقامة الجلسات الخمرية وملاذا للخارجين عن القانون.

سيدتي الوزيرة، يجب إعادة الروح إلى هذا المرفق الهام وكخطوة أولى، أدعو سيادتكم إلى تخصيص اعتمادات لتسييج هذا المنتزه واستصلاح ما يمكن استصلاحه من هذه الفضاءات.

أخيرا، موضوع النفايات في صفاقس ومواصلة سياسة الردم اللاقانوني التي يرتكبها المقاول المكلف بتجميع ونقل النفايات في الولاية، هي جريمة في حق سكان ساقية الزيت وسيدي صالح حيث تستغل الأودية والأراضي الفلاحية لطمر هذه النفايات.

هذا إضافة إلى عدم احترام شروط النقل، إذ تنتشر الفضلات من نقاط التجميع إلى أماكن الردم ورغم لفت نظر السلط الجهوية لهذه الممارسات...

## السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة الآن للزميل المحترم السيد سفيان بن حليمة عن كتلة الأمانة والعمل له ثلاث دقائق، المقعد عدد 101 تفضل.

## السيد سفيان بن حليمة

شكرا سيدتي الرئيسة،

أرحب بالسيدة الوزيرة والوفد المرافق لها،

سيدتي الوزيرة،

أولا، أريد أن أتحدث عن مشكلة كبيرة يمكن تعميمها على تونس بأكملها وهي مشكلة مسالك الأودية والمشكلة الأزلية معها هي مشكلة ديوان التطهير في خصوص المياه المستعملة التي تصب فيها.

حين تتواصل مع التجهيز يقولون لك اتصل بالبلدية تجيبك هذه الأخيرة بأن هذا ليس من مشمولات المنطقة البلدية ويقول لك التجهيز اذهب إلى "DHU". في الحقيقة لم نجد حلا، هل يمكن إحداث ديوان حتى في صلب الوزارة يعني بمسالك هذه الأودية؟

كما أريد أن أتحدث عن موضوع المياه المستعملة التي يتم صرفها في مجاري الأودية وفي آخر الأمر تصب في البحر، هذه كارثة كبيرة، نحن نتحدث عن مشكلة الوادي لدينا في أكودة الذي كنا نجري على رماله المباريات الرياضية في طفولتنا ومنذ حدوث مشاكل الديوان الوطني للتطهير تكاثرت الضغوطات على الشبكة التي لم تعد تتحمل وأصبح هناك "débordement" وسط الوادي ومنذ ذلك الوقت أصبحت كارثة. فإذا لم نقم بعملية التبليط أو الجهر فلنحاول على الأقل إصلاح الشبكة أو نوسع "les sections" وهذا أضعف الإيمان، نحني المائدة المائية ونحني الفلاحين الذين يقومون بالسقي منها.

لقد قاموا خلال إحدى المرات بإجراء تحليل "mercure" كانت نسبة الزئبق مرتفعة في الماء وتم اتلاف كل المحاصيل الفلاحية بقرار من البلدية، فلا يمكن أن نزرع وخسرنا الماء الذي استعملناه في الزراعة علاوة على ذلك هناك خطر على صحة المواطنين إضافة إلى الروائح الكريهة والحشرات والهوام وحتى الخزائير التي تتلف المحاصيل الفلاحية.

حقيقة، هذه مشكلة وطنية وأتحدث عن تجربتي الخاصة في منطقتي وأقول لك يمكن أن نعممها على تونس كلها، إن أي مسلك للوادي سيتخلله تسريبا لمياه الصرف الصحي وسيحدث هذا "contamination sur la nappe" للماء وستتصاعد الروائح الكريهة والحشرات والأمراض وحتى غلالتنا ستصبح مسمومة.

إذن، السيدة الوزيرة، نود إيلاء هذه المشكلة الأهمية الكبرى وإن لزم الأمر نكلف بها مصلحة خاصة بمسالك الأودية تنسق مع التجهيز والبلدية و"DHU" وكل من له علاقة بهذه البنية التحتية...

## السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة الآن للزميل المحترم السيد رؤوف الفقيري عن كتلة لينتصر الشعب له ثلاث دقائق، المقعد عدد 70 تفضل.

## السيد رؤوف الفقيري

شكرا رئيسة،

بدوري أرحب بالسيدة الوزيرة والطاقم المرافق لها،

السيدة الوزيرة، لن أتحدث اليوم عن المهمة والاعتمادات المرصودة باعتبار ضعفها ولن أتحدث عن البرامج التي تمت برمجتها مسبقا، سأحدث عن اتفاقية القرض المبرمة بين تونس والبنك الدولي عن طريق الشراكة بين القطاع العام والخاص والآثار الاجتماعية لهذا المشروع.

السيدة الوزيرة، اشترط في وثيقة شرح الأسباب للموافقة على المشاركة في هذه اللزمة من قبل الأجانب ومن قبل البنك الدولي والديوان على الدولة وعلى الديوان الترفيع في معالم التطهير بنسبة 30% وهو ما سيتكبله المواطن من خلال الفاتورة.

بالتالي، ما هي الحلول التي ستتخذها الوزارة باعتبار أن المشروع سيضم ثلاث ولايات؟ لكن الترفيع سيمس جميع المواطنين، ما هي الحلول التي أعدتها الوزارة؟ هل سيقع العمل على بقية محطات التطهير الموجودة في كامل تراب الجمهورية بنفس المعايير التي سيقع فيها التدخل في هذه الولايات؟

الآن، بخصوص بعض الأسئلة الجهوية باعتبار أن الوزارة قامت ببرمجة المشاريع بطلب من الجهة وحسب المخطط الذي وقع الإعداد

له 2023-2025. في الحقيقة لا أفهم لماذا تم اعتماده خاصة أنه لم تتم المصادقة عليه؟ متى سيتم الانطلاق في تهذيب محطة التطهير والشبكات في محطة التطهير بغار الدماء؟ متى سيتم الانطلاق في الأشغال وتوفير وتركيب التجهيزات في محطة الضخ بحي الشهيد ماهر القاسي بغار الدماء؟

السيدة الوزيرة، هذا المشروع موجود منذ سنوات وفي كل مرة تنتظر تقديم طلب العروض أم أن هناك عزوفا فمتى سيتحرك هذا الملف؟ إن سكان حي غار الدماء المدينة يعانون الأمرين.

كذلك أشغال تطهير مدينة وادي مليز، للأسف معتمدية كاملة ليس فيها تطهير ويقع سكب كل شيء في الوادي.

تطهير الرحاوة والسوالم في غار الدماء، نفس الشيء متى ستنتقل؟ كما نعلمكم السيدة الوزيرة بأن الأشغال والدراسات تستغرق وقتا طويلا وهذا سيؤثر على كلفة المشاريع كلما أطلنا في المدة...

#### السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة الآن للسيد الزميل المحترم معز برك الله عن كتلة الأحرار له ثلاث دقائق، المقعد عدد 197 تفضل.

#### السيد معز برك الله

شكرا سيدتي الرئيسة،

في البداية تحبب بالسيدة الوزيرة والوفد المرافق لها،

سأتحدث كميسر استراتيجي من النواحي الاستراتيجية. ورد في مهمة البيئة لسنة 2024 ضمن برنامج البيئة والتنمية المستدامة للنهوض بالتوعية والتربية البيئية وحددت برامجها الاستراتيجية في ثلاثة محاور أساسية نسألکم عن مدى تقدم إنجازها؟

أولا، انطلقت زيادة الوعي في تونس منذ سنة 1988 وكان أداء الدولة ضعيفا أمام دور مميز للمجتمع المدني واليوم واضح أن الثقافة البيئية في تونس هزيلة والنتيجة واضحة للعيان ولا يختلف اثنان عن عقم هذا المجهود في زيادة الوعي وعدم الوصول إلى الأهداف يقودنا إلى ضرورة تغيير التوجه.

ثانيا، التعليم البيئي اقتصره على تعزيز الأندية البيئية في المدارس والمعاهد مع تطوير الوثائق التربوية وأدوات الاتصال وتنظيم مسابقات بيئية موازية للأطفال مع إدخاله في مناهج التعليم العالي والبحث العلمي لم يقدم الإضافة المطلوبة، لقد حان الوقت خاصة بعد الاتفاقية المبرمة بين وزارتك ووزارة التربية والتعليم يوم 5 جوان 2022 وإقراركم استراتيجية للتوعية والتثقيف البيئي 2013-2030، أن يشهد هذا المحور التعليم البيئي نقلة استراتيجية نوعية لتفعيله كمادة تدرّس في التعليم ومؤشرات ومعايير إجبارية في متابعة السلوك العام للتلميذ والطالب.

ثالثا، التدريب المستمر، التعاون التونسي البرتغالي في إقرار شبكة المدارس المستدامة منذ 2019 التي شملت 400 مدرسة ومعهدا والتعاون مع "تونسكا" الإيطالية والبرنامج الأوروبي لدول العالم الثالث "EDEN-MED" والمشروع التونسي البرتغالي للتعليم والتدريب للتنمية المستدامة وحماية البيئة وتغيير المناخ هي مشاريع ضعيفة ومناسباتية ومنمذجة ولا ترتقي إلى استراتيجية دولة.

سيدتي الوزيرة، تحسين جودة الخدمات البيئية والهوض بأوضاع النظافة والعناية بالجمالية الحضارية ومقاومة التلوث

المعتمدة كقواعد استراتيجية لمهتكم بوزارتكم في مشروع ميزانية 2024. ورد في عقد الأمم المتحدة للتنمية المستدامة 2014-2015 والبرنامج العالمي اليونسكو للتعليم من أجل التنمية المستدامة 2015-2020 وأهداف التنمية المستدامة 17، 2016-2030 أن زيادة الوعي والتعليم والتدريب البيئي يساهم في أكثر من 60% من حماية البيئة والمحافظة عليها وللأسف، تقتصر في مجملها على التدخلات يعني بعد أن ندمر البيئة والمحيط لجهلنا وعدم اكتراثنا نمز إلى العلاج ومحاولة العودة إلى ما كانت عليه الطبيعة وهنا أقول كميسر استراتيجي، من غير المعقول ألا نركز على 60% التي يمكن أن تغير واقعنا كما أتساءل عن دور وزارتك وشكرا.

#### السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة الآن للزميل المحترم السيد أنور المرزوقي عن كتلة الوطنية المستقلة له أربع دقائق، المقعد عدد 7 تفضل.

#### السيد أنور المرزوقي

شكرا سيدتي الرئيسة،

مرة أخرى مرحبا بالسيدة الوزيرة والوفد المرافق،

في الحقيقة سأحدث اليوم عن مسألة وطنية بامتياز ألا وهي الانجراف البحري وسأخذ كمثال لذلك مدينة نابل وأنا نائب عنها تشهد هذه المدينة اليوم تآكل الشاطئ وانجرافا لم يسبق له مثيل بالمرّة في تاريخ المدينة رغم تدخل السلط العمومية لم يتغير شيء فالشاطئ اليوم وسط مدينة نابل وبضع شواطئ أخرى أصبحت مع المعذرة في الكلمة "des véritables gouffres". لذلك أدعوكم السيدة الوزيرة إلى الإذن للقيام بالدراسة قبل كل شيء لتحديد الأسباب المباشرة وغير المباشرة.

نحن لدينا فكرة عن الأسباب لكن نود القيام بدراسة علمية وأنا بدوري أنتظر ذلك حتى أفهم المسألة، هناك من يعلل ذلك بميناء بني خيار وغير ذلك على كل حال حسب كل منطقة وخاصة ضبط الحلول والتدخلات الكفيلة بإيقاف هذه الظاهرة الطبيعية من ناحية وفي مرحلة ثانية إرجاع الشواطئ إلى الحالة التي كانت عليها من قبل.

مرة أخرى أقترح السيدة الوزيرة، على الوزارة كما هو الشأن بالنسبة إلى العديد من البلدان وهنا سأقدم حلا وهو موجود في العديد من البلدان المتقدمة في العالم مثل "Pays-Bas" أن يتم اللجوء إلى القيام بالتدخلات بتقنيات صديقة للبيئة: "Les moyens, les plateformes, les lisseuses et les souffleuses" لقد تحدثت مع السيد ماهر عندما زرت في المكتب ووقع اعتماد هذه التجربة ويمكن الاستنجاد بها كما ذكرت قد اعتمدت في العديد من البلدان المتقدمة وكانت تجربة نموذجية في منطقة شاطئ قرطاج ولقيت نجاحا في سنوات 2000 السيد مهدي وتمت محاولة معالجة الانجراف في شاطئ نابل.

واليوم شاطئ نابل المعذرة، السيدة الوزيرة، سأحدث باللغة الفرنسية "un paysage abîmé" بالنسبة إلى الزل وهذا ليس موضوعنا اليوم وسأعطيك المشهد حتى تكون لك فكرة عما يحدث اليوم في نابل وهذه رسالة من كلّ أهالي نابل السيدة الوزيرة، إذ نجد الزل في وضعية خراب والشاطئ كله أحجار متراكمة كأننا لسنا في تونس ولو تعود الروح للرومان ويرون شاطئ نابل والانجراف الذي ضرب مناطق أخرى وأيضا نزلا مغلقة...

## السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

أرجو إضافة دقيقة للسيد أنور المرزوقي.

## السيد أنور المرزوقي

شكرا السيدة الرئيسة،

إن الأمر مهم لقد أصبحت الآثار بارزة وأنا أستاذ تاريخ ومضطلع في عالم الآثار، حقيقة لا أستطيع أن أصف لكم حالي "vraiment je suis malade" فالأحجار كبيرة ومنظر عام للشواطئ ما أنزل الله به من سلطان، الرجاء التسريع في تجربة "les lisseuses et les souffleuses" فشواطئنا جميلة والرمال الذهبية في حاجة إلى أفضل من هذا، لذلك يجب أن نحميها وبارك الله فيكم ومرة أخرى شكرا السيدة الرئيسة.

## السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

الكلمة الآن للزميل المحترم السيد سامي السيد غير منتعي له

ثلاث، دقائق المقعد عدد 114 تفضل.

## السيد سامي السيد

شكرا السيدة الرئيسة،

نرحب بالسيدة الوزيرة والوفد المرافق،

السيدة الوزيرة، إن جمال المدينة في بيئتها ولنا أهم الإشكاليات في جهة بنزرت وهي كالآتي:

النقطة الأولى عدم ربط بعض المناطق الصناعية الموجودة بشبكة التطهير، بأوتيك وسجنان والعزيب ومنزل جميل نظرا إلى طول الإجراءات المتعلقة بإنجاز محطات التطهير المذكورة وقد تسبب لنا هذا السيدة الوزيرة في التعطيل في بعض الاستثمارات.

تبيّن المناطق البلدية من طرف ديوان التطهير على غرار سجنان وجومين وأوتيك، الإشكاليات في التصرف المياه المعالجة على مستوى محطة التطهير بعوسجة وسيدي حمد.

إشكاليات التلوث البيئي بالميناء العتيق ببنزرت، تعرفين المنطقة الصناعية والميناء العتيق ملوث ونطالبكم بدعم الوزارة لإتمام إجراءات الدراسة.

ما هو برنامج الوزارة لمعالجة وتثمين النفايات؟ وهي المشروع المبرمج حيث تمّ خلال مخطط التنمية 2016-2020 ترسيم المشروع لإنجازه بوحدة معالجة النفايات بولاية بنزرت بتكلفة قيمتها 18 ألف دينار ثم تم الاقتراح في نفس المشروع خلال المخطط التنموي 2023-2025 بكلفة 60 ألف دينار.

ماهو مآل البرنامج المندمج لتحسين الوضع البيئي بمنطقة البحيرة السيدة الوزيرة؟ هذا مشروع هام ببنزرت.

الإشكاليات المتعلقة بتنفيذ مكونات إزالة التلوث الصناعي وكذلك الإشكاليات المطروحة على مستوى محمية اشكل وهي محمية هامة جدا وغياب برنامج تدخل. لذلك، لابد من العناية بهذه المحمية.

أيضا طول وتشعب الإجراءات المتعلقة بتنفيذ مشروع تهيئة وتوسيع شبكة التطهير ببنزرت ومنزل بورقيبة وماطر.

عدم وضوح الرؤية بخصوص مشروع كورنيش بنزرت من الانجراف البحري.

تعطل انجاز مشروع جهر ميناء بنزرت التجاري وهذا هام جدا ويسهل الحركة البحرية في بنزرت.

على مستوى التنمية المستدامة، السيدة الوزيرة، هل هناك برنامج خاصة مع وزارة التربة والوزارات الأخرى لتنمية القدرات في هذا المجال؟ وشكرا.

## السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

الكلمة الآن للزميل المحترم السيد يسري البوّاب عن كتلة الأحرار له ثلاث دقائق، المقعد عدد 11 تفضل.

## السيد يسري البوّاب

شكرا السيدة الرئيسة،

مرحبا بالسيدة الوزيرة والوفد المرافق،

سأبدأ كلمتي على المستوى الجهوي، إن مصادر التلوث اليوم في ولاية المنستير متعددة منها ما تشترك فيه مع بقية ولايات الوسط الشرقي مثل التصرف في المرجين ومشاكل المقاطع وتلوث الأودية والتصرف في المياه المستعملة ومنها ما هو خاص بها على غرار انخرام منظومة التصرف في النفايات المنزلية بغلق المصب المراقب وانتشار المصببات العشوائية، خاصة المشاكل الناجمة عن قطاع النسيج مثلا غسل وصباغة الدجين ومشاكل مدايع المكنين إضافة إلى أن الولاية اليوم تشهد تطورا صناعيا كبيرا كما أنها الأكثر كثافة سكانية.

ضمن كل هذا، تمثليتكم السيدة الوزيرة في ولاية المنستير ضعيفة ينقصها العنصر البشري والوسائل المادية للعمل كما أنه لا يوجد مقر لتمثليتكم ككل ولا يمكننا بذلك أن نخدم استراتيجية الوزارة ونحارب كل ما هو تلوث بالبلاد لكن سأعرج على النطاق الوطني، سأحدث عن موضوعين هامين التأقلم مع التغيرات المناخية والنفايات الصلبة والنفايات المنزلية.

أين وصلنا السيدة الوزيرة اليوم، في المطالبة بالتعويضات على التأثيرات السلبية للتغيرات المناخية على تونس والخسائر التي لحقت بنا اليوم؟

السيدة الوزيرة، هناك اليوم جفاف وتأخر في الفصول وتأثير على الفلاحة فهل هناك استراتيجية وتنسيق مع باقي الوزارات مثلا مع وزارة الفلاحة؟ هل هناك استراتيجية للتأقلم الفلاحي مع التغيرات المناخية؟ ماهي الزراعات التي تتماشى مع الوضعيات الموجودة الآن في البلاد؟

المحافظة على الثروة الجوفية، إذا انتهت المائدة الجوفية الباطنية فهي لا تعوّض، نحن اليوم لدينا مشكل كبير ونعاني فقرا مائيا كبيرا فهل أن وزارة البيئة ووزارة الفلاحة تعملان كل واحدة على حدة أم أن هناك اليوم تنسيقا واستراتيجية دولة؟

هل لدينا اليوم استراتيجية في الطاقات المتجددة مثل الشمسية والرياح وطاقات السدود؟ أنتم أكبر وزارة بالنسبة لي تتعامل مع المجتمع المدني وهو خلاق في هذه المواضيع ويدرعلينا مالا كثيرا من الخارج ومن "les bailleurs de fonds" في هذه المسائل ككل.

السيدة الوزيرة، هل أن هناك اليوم تنسيقا بين الوزارات أم كما قلنا سابقا كل وزارة تتبع بلادا؟

ننتظر اليوم كمجلس نواب تشريعات جديدة تجعلنا نتأقلم مع هذه التغيرات المناخية.

السيدة الوزيرة، نحن بلاد مساهمتنا ضعيفة في الانبعاثات الغازية وفي الكربون لكن الضرر الذي نتعرض إليه كبير. هل هناك استراتيجية ولجنة مختصة؟ هل هناك من يحقق تعويضات مهمة لتونس تتلاءم مع الخطر والضرر الذي لحق بنا أم لا؟ وهذا مهم جدا.

#### السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

أربع دقائق نعم، إضافة دقيقة إلى السيد يسري البوّاب.

#### السيد يسري البوّاب

قلنا بأننا بلاد مساهمتها ضعيفة في التيارات المناخية لكن معاناتنا من الضرر كبيرة جدا.

نمر إلى النفايات المنزلية، لقد أصبح هذا إشكالا كبيرا بعد الثورة يهدد الصحة والبيئة واليوم هناك رفض شعبي لكل ما هو مصبات، وهو رفض كلي فأين سنلقي هذه النفايات بصفاقس والمنستير؟ لذلك لابد من إعادة النظر في الاستراتيجية الوطنية للتصرف في النفايات وهناك قوانين ومشاريع ويجب اليوم إيلاء نظرة مستقبلية للتصرف مع هذه النفايات ليس في هذه النفايات يعني ألا نلقي بها لننتخلص منها فقط بل كيف نتصرف فيها.

هناك حوالي 90% اليوم من النفايات التونسية يمكن رسكلتها ودمجها في الاقتصاد الأخضر والاقتصاد الدائري والأزرق وفي الكل واليوم، لا بد من تشجيع الاستثمار في ميدان النفايات والتشجيع على الاقتصاد الأخضر ورسكلة النفايات.

السيدة الوزيرة، هناك بلدانا سبقتنا في هذا....

#### السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة الآن للزميل المحترم السيد أيمن بن صالح عن كتلة الوطنية المستقلة له خمس دقائق، المقعد عدد 8 تفضل.

#### السيد أيمن بن صالح

شكرا السيد الرئيس،

مرحبا بالسيدة الوزيرة وكافة الإطارات المرافقة لها،

كنت قد حضرت أشغال اللجنة وفي مناقشة مهمة البيئة، لكم منا كل الاحترام والتقدير السيدة الوزيرة.

سأبدأ بالمحاور وهناك أربعة محاور:

المحور الأول: الأكياس البلاستيكية وقد تم منعها سابقا في المغازات وبداية من 17 مارس 2023 تم الإمضاء الرسمي على اتفاقية شراكة بين الوزارة والمجمع الوطني للمخازن العصرية الموجودة تحت مظلة الأعراف.

اليوم تم منع الأكياس البلاستيكية، في السابق كنا عندما نذهب للمخبزة لاشتراء 5 باقات بما أنك تركت لكم 10 ملليم فإنك تأخذ كيس بلاستيكي دون أن تدفع ثمنه وتعود إلى منزلك، الآن أصبح هناك عمل جديد أمام المخازن تجد أطفال ونساء ورجال يبيعون الأكياس البلاستيكية، إن لم تشتري من هؤلاء الكيس البلاستيكي ب 50 ملليم فإنك ستشتري "الكاغذ" من داخل المخبزة ب 200 ملليم، ماذا فعلنا هنا؟ هل أخذنا هذا بعين الاعتبار أم لا؟ وأصبح المواطن يشتري الكيس البلاستيكي ب 50 ملليم من أمام المخبزة لأن فكرة التونسي الذي لديه سيارة ويضع السلة التي اشتراها من الصناعات التقليدية في صندوق السيارة وعندما ينزل من سيارته وهو مرتدي كسوة ويأخذ تلك السلة ويضع فيها خبزه والخضر التي اشتراها

ويضع السلة في الصندوق، هذه العقلية لا تجدها لدى كل الناس، الكثير من المواطنين لا يملكون سيارات، عندما ننظر لعدد الناس الذين يمتطون الحافلات والميترو نفهم بأن الناس تخرج بما هو موجود، فالمواطن أصبح لا يتجرأ على حمل أوراقه معه لأن هناك احتمال أن لا تعود سالمة، لذلك لا يتجرأ بأن يحمل بيده سلة أو شيء آخر.

بل أكثر من هذا السيدة الوزيرة، اليوم لا توجد لديك فكرة على نوع الإحساس الذي يشعر به كل مواطن عندما يدخل لمغزة ويشتري أشياء منها وينسى أن يجلب معه كيس بلاستيكي، فيجد نفسه يشتري الكيس البلاستيكي بال "branding" المغازة، أي أنا اشتري من مغازة وسأريكم الكيس البلاستيكي فقد ذهبت إلى مغازة موجودة بجانبنا بباردو واشترت كيس بلاستيكي (وأظهر السيد النائب كيسا بلاستيكيًا) هذا بلاستيك السيدة الوزيرة وليس شيء آخر، لقد منعنا استعمال الأكياس البلاستيكية لنشتري أكياسا بلاستيكية تحمل بال "branding" المغازة، تشتري هذا الكيس البلاستيكي ب 200 ملليم من المغازة و "ticket de caisse" موجودة عليها في حين أن الكيس الذي أكبر من هذا أشتريه ب 400 ملليم، أي اشتري البلاستيك بعد ما كنت أتحصل عليه مجاناً من المغازة، أقتلتم على المواطنين وأصبح يشتري الكيس ب 200 ملليم أو ب 500 ملليم وعندما تتجول الآن في الشارع تجد نساء مسنات تحملن أكياس بلاستيكية تحمل بال "branding" لمغازات كبرى تحمل ماركات عالمية، لماذا باع لي الكيس البلاستيكي بال "branding" المغازة بما أنه تم تكريرها وتمت إعادة صنعها لماذا يبيعها بال "branding" المغازة لماذا أضطر لأشهر مغازته؟ لماذا أبيعها عندما يحملون ذلك الكيس البلاستيكي يضطرون إلى القيام بإشهار لمغازته وبأمواله؟

شيء آخر السيدة الوزيرة، "code à barre" الموجود 999 دخلت إلى "Google" وبحث في كل شيء لم أجده، لا أدري أين تم صنعه، هذه الأكياس البلاستيكية لا أدري من أي بلد جاءت، هذا ال "code à barre" يمكن أن تبحث عنه.

أمر مباشرة إلى مركز تحويل النفايات المنزلية والمشابهة بسيدي صالح الموجودة بين شطرانة ورواد، التلوث الصوتي ليلا نهارا السيدة الوزيرة، في منطقة أهلة بالسكان ولا أصف لك حجم الروائح الكريهة المنبعثة، الشاحنات التابعة للبلديات بعد أن يقوموا بتفريغ حمولتهم يخرجون ويفرغون عصير الفضلات في الطريق لذلك لا أتمنى أن تشتتي الرائحة التي تنتشر، المقاول والشاحنات التي تحمل الفضلات وهي رسكلة تحويل النفايات، أنا لم أراي تحويل للنفايات، لا يقومون سوى بصب النفايات ورفع النفايات، الفضلات نفسها كما يقع تفريغها السيدة الوزيرة في الحاويات، يتم رفعها هي نفسها وتحمل لرج شاكير ولا يوجد أي تحويل ونحن نرحب بك في كل وقت وهي تعود إليكم بالنظر.

"البرياشة" السيدة الوزيرة، قدرتهم أحد المنظمات اليوم ب 8 آلاف "برياش" يخدمون بلاستيك، نحاس، ألنيوم وخيز، يقضون كامل الليل وهم من حاوية إلى حاوية ومن كدس إلى كدس يبيعون الكلف ب 400 ملليم للمجمع والمجمع يتولى بيعه لل "Centre" ب 550 ملليم.

اليوم هؤلاء "البرياشة" هل توجد تسهيلات لتمكينهم من اشتراء وسائل نقل (وأظهر السيد النائب صورة يظهر فيها البرياشة) وها هم "البرياشة" السيدة الوزيرة، يدفع عربة حديدية وتجد أطفال في



الحافلات يجمعون البلاستيك. هؤلاء هل هناك تسهيلات لهم ليشتروا وسائل نقل؟ هل فكرت الوزارة في تسهيلات وتوفير القفازات؟

ديوان التطهير وربط الأحياء المتاخمة لمحطة شطرانة السيدة الوزيرة (وأظهر السيد النائب صور) المحطة ويحيط بها الأحياء السكنية التي لم يتم ربطها بشبكة التطهير، نفس الشيء هنا حي الفاتح...

#### السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة الآن للسيد الزميل المحترم المختار عبد المولى عن كتلة لينتصر الشعب له ثلاث دقائق المقعد عدد 151 تفضل.

الكلمة إذن للسيد الزميل المحترم فتحي المشرقي غير منتعي له دقيقتان، المقعد 161 تفضل. تفضل.

#### السيد فتحي المشرقي

شكرا السيدة الرئيسة،

ومرحبا بالسيدة الوزيرة والوفد المرافق لها،

ما هي الحلول المنتظرة لتفادي الإشكاليات المتعلقة بمنظومة التصرف في النفايات ومحدودية الشراكة بين البلديات والقطاع الخاص حول تثمين النفايات بولاية بززرت؟

سيدتي الوزيرة، إن تواجد المصببات العشوائية ووجود عدة نقاط سوداء وعدم توفر مراكز لتحويل النفايات بعدة بلديات بوجود بعض المصببات التي تعتبر نوعا ما منظمة، مثل المصبب المراقب بمنطقة بني نعيم، بززرت الجنوبية للنفايات، لا أفهم كيف تتم مراقبته وما مدى تطبيق القانون عليه وعلى غيره فهو يمثل كارثة صحية بأتم معنى الكلمة، على الإنسان وعلى الحيوان وعلى الأراضي الفلاحية المجاورة وحتى على الجماد وانبعث الرائحة الكريهة التي لا تطاق وشملت كل الأحياء القريبة منها وحتى البعيدة عنها، مثل حي بني نافع وبرج شلوف، المرازيق، بوزارية وزرقون وغيرها ووجود تسجيلات موثقة لتجاوزات هذا المصبب.

هل يعقل أن يكون مركز تحويل النفايات بمنطقة المصببة موجود وسط الحي وبجانب المدرسة الإعدادية المحاذي للمدرسة؟ مع العلم أنه تم غلقه سابقا وذلك نظرا إلى انبعاث الروائح وما يمثله من خطر على الإنسان وعلى الحيوان.

كما نجد نقطة تطهير أو ما يسمى "purge" أمام عمارات "السنييت" وحي كامل على الطريق الرئيسية عدد 11 منطقة النخلة وادي عباس وهو ما يسببه من روائح ليلا نهارا.

سيدتي الوزيرة، أود إعلامكم أن متساكني بززرت الجنوبية طلبوا مني بأن أعلمكم بأن معتمديهم ومنطقتهم ليست بمصبب للفضلات ولا مركز تحويل ولا نقطة تطهير بل هي منطقة فلاحية بامتياز، على الرغم من وجود التشريعات والقوانين البيئية على أرض الواقع ومصادقة تونس على العديد من المعاهدات الدولية قبل الثورة وبعدها ولكن لظالما تعثرت سياسات الدولة في حل المشاكل البيئية الراجعة بالأساس إلى التغيرات المناخية والتلوث وخاصة معضلة النفايات ونلاحظ غياب تام وعدم تشريك المؤسسات الصناعية المعنية بالتلوث البيئي...

#### السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا. أرجو من السادة الزملاء الآتي ذكرهم الالتحاق بقاعة الجلسة من أجل أخذ الكلمة: السيد الزميل المحترم المختار عبد المولى، كذلك السيد الزميل المحترم بديس بالحاج علي والسيدة الزميلة المحترمة مهي عامر.

والآن الكلمة للسيدة الزميلة المحترمة ريم المعشاي عن كتلة صوت الجمهورية لها أربع دقائق والمقعد عدد 95 تفضلي.

#### السيدة ريم المعشاي

شكرا السيدة الرئيسة،

مرحبا بالسيدة الوزيرة مرة أخرى وكافة إدارات وزارة البيئة،

السيدة الوزيرة، برامج وأهداف وتحديات وإستراتيجية الوزارة كبيرة جدا جدا وتقابلها ميزانية ضئيلة جدا فكيف للبيئة وللتنمية المستدامة أن تهض دون مال؟

سيدتي الوزيرة، ضمن محاور وزارتك المساهمة في تحسين جودة الحياة بالوسط الحضري والريفي من خلال دعم مجهودات الجماعات المحلية في مجال إحداث وتهئية المساحات الخضراء والمنزهات الحضرية وتهئية الشوارع الرئيسية.

سيدتي الوزيرة، منطقتي، منطقة القلعة الخصباء، الجريصة، الدهماني، القصور والسررس، تكاد فيها حياة الطفل والمرأة تنعدم أو بالأحرى انعدمت بدون ولو متنفس وحيد. الرجاء من سيادتكم إدماج جيتي ضمن محوركم هذا وإدراج خاصة مقارنة النوع الاجتماعي.

كذلك النقطة الثانية، التصرف في النفايات، جيتي تعاني من المصببات العشوائية في ولاية الكاف بصفة عامة، جميع المعتمديات يوجد بها مصبات عشوائية وأصبحت ضرورة قصوى لوجود حلول ناجعة لتثمين هذه النفايات ورسكلتها مع العلم السيدة الوزيرة، أن هنالك مشروع لتجميع النفايات وتثمينها خاص بولايي سليانة والكاف.

فبلدياتنا سيدتي الوزيرة، جاهزة ووفرت قطاع الأرض لفائدة هذا المشروع، فالرجاء من سيادتكم الإسراع والتعجيل والمروءة نحو الإنجاز مما سيساهم في خلق مواطن شغل وإحداث أنشطة اقتصادية وخاصة التشجيع على الاستثمار الخاص.

في نقطة ثالثة ضمن محاور الوزارة التي تنص على الارتقاء بجودة خدمات التطهير وتعميمها وتحسين نسبة الربط بالمدن، فمدننا السررس والدهماني والقصور والقلعة الخصبة وولاية الكاف ككل ذات أولوية اليوم لهذه الخدمة. فمياهانا الملوثة والمستعملة يقع سكناها في الغابات وفي وادي مجردة وهذا خطير وخطير جدا.

النقطة الرابعة والأخيرة تندرج ضمن محور حماية التنوع البيولوجي والمحافظة على النظم الإيكولوجية وتعزيز استخدامها على نحو مستدام ومكافحة التصحر وتدهور الأراضي.

منطقتي سيدتي الوزيرة وخاصة جنوب الولاية: القلعة الخصبة، الجريصة، الدهماني والقصور والسررس تصحرت وتدهورت الأراضي الزراعية نتيجة التغيرات المناخية. فالرجاء وأطلب من سيادتكم سيدتي الوزيرة، إدراج هذه المناطق ضمن برنامج العمل الوطني لمكافحة التصحر وشكرا على حسن الإصغاء.

## السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة الآن للسيد الزميل المحترم، محمود العامري غير منتهي، له ثلاث دقائق والمقعد عدد 211 تفضل.

### السيد محمود العامري

شكرا السيدة الرئيسة،

حضرات النواب المحترمين،

نرحب بالسيدة الوزيرة وبكافة إدارات وزارة البيئة،

تتعرض البيئة في تونس اليوم إلى الإضرار بها وتلويثها من مصادر مختلفة نذكر منها: المواد الصلبة والسائلة والغازية علاوة على مخاطر الطرق المتبعة في التصرف في النفايات، عن طريق ردمها في الأرض.

نذكركم السيدة الوزيرة، أن الحق في العيش في بيئة سليمة هو حق يضمنه ويكفله الدستور، على الدولة أن تلتزم بهذا بتوفير بيئة سليمة ونظيفة لكل مواطن تونسي.

منذ سنوات تعاني معتمدية القلعة الصغرى من ولاية سوسة من معضلة التلوث البيئي، هذا التلوث تسبب فيه بالأساس معمل الأجر الموجود وسط المناطق السكنية.

السيدة الوزيرة، خلنا اليوم وأن في المسار الجديد لدينا حكومة قادرة توقف هذه المعضلة وتجد له تسوية وتحمي المواطنين من فرض سلطة القانون على كل التجاوزات. اليوم نتساءل أين دور وكالة حماية المحيط في حماية البيئة ومراقبة المؤسسات الصناعية الملوثة في معتمدية القلعة الصغرى؟

تلوث معمل الأجر اليوم لا تعاني منه معتمدية القلعة الصغرى وحدها بل كل مناطق سوسة الكبرى المجاورة، اليوم نستغرب الصمت الرهيب من وزارة الصحة وخاصة وأن المستشفى الجامعي سهلول يقع على مسافة قريبة من المصنع وأن المؤسسة الاستشفائية ليست بمنأى عن التلوث البيئي والغازات الخطيرة الناجمة عن المصنع. كما نستغرب أيضا من عدم تفاعل وزارة الصناعة مع إخلالات هذا المصنع ومن نتائجها الخطيرة على صحة المتساكنين.

نذكر السيدة الوزيرة، أنه تم إبرام اتفاقية سابقا بين صاحب المصنع والوكالة الوطنية لحماية المحيط على أساس تفعيل روزنامة عمل واضحة للحد من التلوث وتغيير وسائل العمل، إلا أن صاحب المصنع لم يفي بالتزاماته أمام الدولة ولم يقع اليوم أيضا تطبيق قرار المجلس البلدي بشأن هذه المؤسسة، اليوم عديد التساؤلات نطرحها على وزارة البيئة، إلى متى هذا السكوت وهذا التجاهل لمعضلة تلوث مصنع الأجر بالقلعة الصغرى؟ وما هي الإجراءات القانونية التي ستقوم بها الوزارة للجسم في هذا الإشكال الذي أصبح يمثل عبئا كبيرا على أهالي القلعة الصغرى؟ كما تعاني اليوم أيضا معتمدية القلعة الصغرى من أنواع تلوث أخرى لا تقل خطورة على غازات معمل الأجر ونذكر:

التلوث البيئي في وادي لاية بسبب المياه المستعملة بسبب مياه التطهير بعي الروابي،

آثار مصب النفايات بوادي لاية على الأراضي الفلاحية،

مصببات عشوائية في كل مكان لفواضل البناء وغيرها،

الذبح العشوائي وأخيرا، أتفاجأ بالروائح الكريهة المنبعثة من محطة التطهير على مستوى طريق سوسة، مدخل القلعة الصغرى.

أحياء سكنية كبرى اليوم تعيش وضعاً بيئياً كارثياً لعدم ربطها بشبكة التطهير ولكن معاناة الوضعية في حي الطويل، حي الأمل، حي المني، الرومانية، النقر، الصباغين وغيرها من المناطق التي تعتقد عقود من أجل ربطها بالشبكة.

الوضع في معتمدية سيدي الهاني يختلف كثيراً عن القلعة الصغرى وهذا في انتظار التسريع لربط كامل المعتمدية بشبكة التطهير كما نشير السيدة الوزيرة، أن مواطني سيدي الهاني يشكون يوميا من انبعاث الروائح الكريهة التي تصل إلى حد بيوتهم والمتسبب في ذلك معمل تعليب الأسماك.

السيدة الوزيرة، إن الوضع اليوم يتطلب من وزارتك الوقوف على هذه الإخلالات والتجاوزات وفرض سلطة القانون على كل المخالفين لإنهاء معاناة المواطنين ونشكركم على الانتباه.

### السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، النائب المحترم السيد علي زغدود عن كتلة لينتصر الشعب له ست دقائق، المقعد عدد 13.

### السيد علي زغدود

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيدة وزيرة البيئة والوفد المرافق،

أولا، تحية المجد والمقاومة للشعب الفلسطيني البطل والخزي والعار لمجرمي العصر، الذين يدمرون البشر والبيئة ونحن نتحدث عن البيئة فإن الأسلحة المحرمة والفسفور الأبيض والأورنيوم المنضب وغيرها من الأسئلة الفتاكة التي تضرب غزة اليوم تؤثر على البيئة، لا في فلسطين وحدها وإنما في العالم والحروب الإجرامية التي يشنها الإمبرياليين والعنصريين الغربيين على الشعوب واحدة من أسباب الدمار البيئي.

سيدتي الوزيرة، تعتبر كتلة لينتصر الشعب أن الأزمة البيئية هي أزمة إنسانية، فالوضع البيئي في الكوكب بات منذرا بالخطر على الوجود الإنساني ولا يجب أن نستهن بما وصلت إليه الأمور في العالم، فالمقاربة ليست مقاربة محلية صرفة فالتلوث الخطير والمهدد لوجود الجنس البشري، ليس محليا وإنما عالمي ولذلك يجب أن نخطط كدولة وشعب ومجتمع مدني في النضال العالمي من أجل انقاذ الكوكب.

إن متطلبات النظام الرأسمالي المعولم والمتوحش تقوم على التوسع الدائم واستنزاف الموارد الطبيعية وهو ما يتناقض كليا مع مستلزمات البيئة التي تنزع باتجاه المحافظة على هذه الموارد، لذلك الحل للبيئة لن يكون إلا بنضال إنساني يفرض بدائل جديدة ومجدية على الرأسمالية المتوحشة ويفرض عمليا ثورة في الوعي الاجتماعي الثقافي كما في الاقتصادي والإيكولوجي.

إذن يجب أن تنخرط بلادنا مع الشعوب الفقيرة في النضال من أجل بديل عالمي للحفاظ على الحياة فوق سطح الأرض وهذا لا يعفينا من دورنا الوطني في الحفاظ على البيئة كأمر حيوي لتطور تونس وشعبها حيث يشهد العالم في عصرنا الحاضر، اهتماما واسعا وعملا شعبيا كبيرا بقضايا البيئة لاستمرار حياة بشرية آمنة وأصبحت مؤشرات حماية البيئة محدد من محددات تطور البلدان، فقد وضع الميثاق العالمي في ستهولم سنة 1972 ثم ندوة بلغراد في 1975 لوضع إطار للتربية البيئية ومؤتمر تبليسي بجرجيا في سنة 1977 وغيرها.

السيدة الوزيرة، الآن سأحدث في الشأن الوطني وهو مهم جدا:

مرت أكثر من سنتين السيدة الوزيرة، على توليكم مهام وزارة البيئة ولم نلاحظ أي تقدم في معالجة ملف النفايات بشق أنواعها والتي تساهم يوما بعد يوم في تردي وفي تفاقم الوضع البيئي بكافة ولايات الجمهورية، بالرغم من وجود إستراتيجية لتثمين ولرسكلة النفايات المنزلية وإستراتيجية تثمين نفايات الهدم والبناء التي بقيت إلى حد هذه الساعة حبرا على ورق ولم نشهد أي تطبيق أو أي تنفيذ لها والأخطر من هذا غياب إستراتيجية وطنية لتثمين النفايات الخطرة التي تسببت في عدم إسناد التراخيص للعديد من المستثمرين في مجال تثمين هذه النفايات وتعطيل الدورة الاقتصادية مما انجر عنه فتح باب المحسوبية والرشوة.

السيدة الوزيرة، تردي هذه الأوضاع سببها حسب المعطيات التي توفرت لكثلة لينتصر الشعب استبعاد وزارتك للكفاءات وللإطارات الفنية والإدارية والخبراء البيئيين.

وما يقال أيضا في هذا الإطار منح ثقتكم لزوجين وهذا أمر غريب ولشخصية أخرى تم إلحاقها من خارج الوزارة ويبدو حسب ما ورد على الكتلة وأتمنى أن تجيب السيدة الوزيرة بصراحة أن المعنيين هم من طلبتكم في الجامعة سابقا ولقد أشرفت على تأطيرهم وهم حديثي العهد في التخرج سنة 2019 وليس لهم أي دراية بالمجال الفني والبيئي وما مدى صحة أن الزوجين المعنيين لهما جمعية تحت مسمى "الجمعية التونسية لقانون البيئة" ويتمتعان من خلالها بمنح من السفارات ومن المنظمات الدولية، كذلك توزيع المهمات والسفارات إلى الخارج المتكررة لنفس الأشخاص كذلك الصفقات العمومية تتحكم فيها أناس نافذة في وزارتك وهذا يعتبر تضارب مصالح ومخالفة صريحة للقانون وإن صح هذا الأمر فهذا يعد استمرار لظواهر الفساد والمحسوبية واستغلال النفوذ وضربا في العمق لكل السياسات العامة التي يعبر عنها رئيس الجمهورية والمتعلقة بمحاربة الفساد والمحسوبية واستغلال النفوذ ونهب المال العام.

نطالب ككتلة برلمانية السيد رئيس الجمهورية ورئيس الحكومة بالمبادرة بفتح تحقيق وبحث خارجي في الغرض داخل هذه الوزارة. في إطار المحافظة على البيئة والموارد الطبيعية ولبلوغ التوازنات بين ضرورات التنمية الاقتصادية والحفاظ على البيئة، تقترح كتلة لينتصر الشعب...

**السيد رئيس مجلس نواب الشعب**

شكرا، الكلمة الآن للنائبة المحترمة السيدة بثينة الغانمي عن كتلة الوطني السيادي لها ثلاث دقائق.

**السيدة بثينة الغانمي**

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بضيوفنا الكرام،

تحية للسيدة الوزيرة،

أولا أود أن أفتح مداخلة بشأن وطني يتعلق بنقطين هامتين:

النقطة الأولى ذات صلة بالتعميم والنقطة الثانية تتعلق بالنجاعة في علاقة بتصريف المياه المستعملة.

بالنسبة إلى النقطة الأولى المتعلقة بالتعميم، يجب ربط كل القرى والأحياء بشبكة تصريف المياه المستعملة "les eaux usées" والتي إن تم تقصير في هذا فإنه سيهدد المائدة المائية وسيهدم البيئة.

النقطة الثانية في علاقة بالنجاعة وتتمثل في تجميع المياه المستعملة لتفريغها فيما بعد في "les fosses septiques" وهي طريقة أثبت الواقع فشلها لأن كل تأخير في التفريغ ينجر عنه تسرب المياه المستعملة لمجري مياه الأمطار وهذا ما يؤدي طبعا إلى مضاعفة الماء الملوث فهل لوزارتكم سيدتي، حل ناجح في هذا المجال؟

بالنسبة إلى محطات الضخ والتي إن غفلنا على صيانتها كانت سببا طبعا في تسرب المياه المستعملة.

وفيما يتعلق بمحطات التطهير فإنها تسجل غيابا كليا لطريقة التدوير الثلاثي وهذا دليل بالطبع بالرغم من كثرة محطات التطهير الموجودة، دليل على ما نحن إزاءه من نتائج في علاقة بالشواطئ، شاطئ رادس، حمام الأنف، الزهراء وأيضا في علاقة بالأودية: وادي باجة، وادي البسيم ووادي مجردة.

والأخطر من كل هذا سيدتي، عندما نستعمل مياه الأودية لري الخضروات نجد أنفسنا أمام مخاطر بيئية وصحية على غرار التهاب الكبد ومرض الكلى وغيرهم من الأمراض المنتشرة خاصة في باجة الشمالية وعامة في الشمال الغربي التي نجد فيها العديد من الأراضي التي يتم رعاها بهذه الطريقة وبالمياه المستعملة.

سيدتي الوزيرة، نرجو إتاحة الفرصة للشباب لبعث المشاريع ولتحفيزهم على الانخراط في برامج حماية البيئة والحفاظ على المحيط كمشاريع تجميع فواضل البناء وتثمين النفايات.

ما هي خطة الوزارة بالشراكة مع وزارة الصناعة وشركة فسفاط قفصة في معالجة آثار النفايات وفضلات الفسفاط والمواد الكيميائية وانعكاساتها بالطبع على الصحة وعلى البيئة؟

في علاقة الآن بجيتي، فشأنها شأن بقية الجهات، تعيش وضع بيئيا مترددا: أحياء سكنية في قلب المدينة تتحول إلى مصبات غير مراقبة، مناطق خضراء تكاد تنعدم وإن وجدت فهي مهملة ومهمشة، أكياس بلاستيكية تشوه المشهد الحضري، أراض أيضا فلاحية صالحة للزراعة تنتهك من مياه الصرف الصحي في الحمرونية وحجر عمر والمنشار وغيرها من الجهات وأيضا أودية تحولت إلى مصبات للنفايات...

**السيد رئيس مجلس نواب الشعب**

شكرا، الكلمة الآن للنائب المحترم السيد أحمد بنور عن كتلة الأحرار له ثلاث دقائق.

**السيد أحمد بنور**

شكرا سيدي الرئيس،

تحية لجموع المتطوعين فرادى والمنضوين تحت لواء الجمعيات في الشأن البيئي وخاصة بجهة المهدية.

ثانيا، إن ورود عديد التشتيكات علينا كنواب في جهة المهدية ربما قد يوحي بعدم وجود آذان صاغية على الصعيد الجهوي والمحلي حتى يستفحل الأمر ولابد من المتابعة ولما لا ضخ دماء جديدة مشرفة على الوضع البيئي بالمهدية، مثال ذلك مثلا في المهدية هناك أشخاص "des clandestins" يقومون بطلب من السكان بتفريغ

البلوعة ويقوموا بتفريغها في السباخ وفي البحر ولدي ملف سأقدمه إن شاء الله للسيدة الوزيرة، موثقة بمقاطع فيديو فمن غير المعقول "هز من الخابية وحط في الجابية".

نقطة أخرى لما لا يقع إعادة برنامج لبيب وهو مجسم وهو يمثل بعد ثقافي بيئي وبكل أبعاده وبكل أهدافه البيئية ويكون رمز للبيئة الذي تربينا عليه وتربى عليه الأطفال، رمز كهذا هناك مكاسب حتى من عهود قريبة، ليس كل شيء سيء، هناك مكتسبات لم نحافظ عليها وهناك أشياء خارقة للعادة.

كذلك منذ تسع سنوات لم تقع مراجعة المعاليم التي ترجعها الدولة لمجمعي البلاستيك فهم يسيرون في طريق الانقراض، المستثمرين الصغار وهم شبان من حاملي الشهادات العليا يتحصلون على نفس المبلغ بالنسبة للضرورة منذ تسع سنوات وكما تعملون غلاء المعيشة وغلاء ثمن المحروقات والمازوط، فإن لم يقع الترفيع بعض الشيء في الثمن الذي نقبل به فسينقرض هؤلاء الذي يجمعون البلاستيك ومع أننا ضد البلاستيك ومع تعويض الأكياس بأكياس إيكولوجية يكون الحل الأمثل.

كذلك في مجال "APAL" وما أدراك ما "APAL" الفصل 23 متى سيتم تنقيحه؟ والله العظيم أصبحت أعاطف مع المنتصبين على الشواطئ تذهب إلى "APAL" يقول أن الرد موجود لدى السيدة الوزيرة، تذهب إلى الوزارة يقولون في "APAL" لذلك إذا كان النائب يذهب ويعود فإن المواطن يجد نفسه كالكرة.

هل سيتم حل هذا المشكل في الشاطئ أم لا؟ علما وأن في الشاطئ السيدة الوزيرة لم أر من يشرف على الشاطئ، الدلاع والمشوى والشيشة، هل تهتم بهذا الحماية المدنية أم الأمن أو من؟ لا يوجد أي هيكل يعني بمتابعة الشأن البيئي والمقترح لما لا بعث هيكل رقابي يتم التعاقد مع أبنائنا المتخرجين خلال الثلاث أشهر ويتم تسجيل المخالفات لفائدة نظافة الشاطئ؟

كذلك مصب قساس بمدخل المهديّة...

**السيد رئيس مجلس نواب الشعب**

السادة والسيدات النواب: هشام حسني، صالح الصيادي، عمار العيودي، نجلاء اللحياني، فخر الدين فضلون، شكري البحري يستعدون للمداخلة.

إذن الكلمة للنائب المحترم السيد هشام حسني غير منتهي له ثلاث دقائق.

**السيد هشام حسني**

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيدة الوزيرة والوفد المرافق لها،

طبعاً في دقيقتين لا يمكنني أن أحدث في الجرائم البيئية التي ترتكب في حق هذا الوطن لكن سأسوق مطالب محلية بجتي على الأقل، في جهة حلق الوادي.

تعلمين السيدة الوزيرة، أن مقر ديوان التطهير أغلق في حلق الوادي ولم يفتح وأصبحنا نتبع الكرم ومع الأسف الشديد هي لا تعترف بهذه الدائرة، أي منطقة حلق الوادي لا يعترف به ديوان التطهير بالكرم ولا إقليم المرسى، الناس يعانون ولذا نطلب من جانبكم سيدي الرئيس، إعادة فتح مكتب التطهير بحلق الوادي وبلدية المكان مستعدة لتوفير المقر.

ثانياً، تم الاتفاق بين الوزارة وبلدية الكرم على تخصيص فضاء لنفايات الحدايق وهذا الاتفاق لم يفعل إلى اليوم، لا أدري سبب عدم تفعيل هذا الاتفاق، أرجو من سيادتكم من خلال إجاباتكم عن سبب عدم تفعيل هذا الاتفاق.

ثالثاً وهذا الأخطر، نفايات شركة الكهرباء والغاز برادس تؤثر سلبي على بحر حلق الوادي وعلى الميناء وخاصة ميناء الصيد البحري، أي هناك تلوث بيئي كبير جداً في المحيط البحري المحيط بالشركة التونسية للكهرباء والغاز برادس وشكرا سيدي الرئيس.

**السيد رئيس مجلس نواب الشعب**

شكرا، النائب المحترم السيد بديس بالحاج علي عن كتلة الأحرار له ثلاث دقائق.

**السيد بديس بالحاج علي**

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيدة وزيرة البيئة والوفد المرافق لها،

نطلق اليوم صيحة فزع باسم أهالي جربة حول الوضع البيئي المتدهور بالجزيرة منذ عقد من الزمن، تعاقب الوزراء على رأس هذه الوزارة والسياسة نفسها في تمرير فشل التعامل مع هذا الإشكال.

المصّب الغير مراقب بتألبت الذي فتح بصفة وقتية ليستقبل مكعبات النفايات ثم يتم نقلها إلى خارج الجزيرة، طبعاً هذا ما وعدت به السلط آنذاك لتتفاجأ بأن هذه المكعبات لا تزال تلامز مكانها هناك، لكن تحت الأرض وليس تحت الأرض حيث أن السياسة التي اتبعتها الدولة هي سياسة الردم العشوائي والدائم في ظل غياب مركز لفرز النفايات وفي هضم صارخ لحق جربة في المصّب الجهوي.

السيدة الوزيرة، عندما نقوم بردم النفايات فقد أخفيها على العين ولكن لم نحل المشكل لأن سمومها وإفرازاتها ستسبب كارثة وتلوث بري في التربة وتسميم المائدة المائية خاصة تلوث بحري نظراً إلى تواجد هذا المصّب على حافة البحر، على الشريط الساحلي في منطقة محمية باتفاقية "رمسار" التي تجرأنا عليها بإحداث مصب نفايات وتجراًنا عليها بإرساء محطة تطهير وتجراًنا عليها من جهة أخرى لبناء مسرح من "béton armé" ولكن لا نتجرأ بأن نحدث فيها منطقة صناعية إيكولوجية يتم فيها تركيز وحدة تجميع النفايات بطريقة علمية وصحية وصديقة للبيئة، أي أننا نتجرأ في المضار وتغيب الجرأة في المنفعة.

السيدة الوزيرة، المجتمع المدني واقف لجزيرته يشعر بضرورة حل المشكل البيئي في جربة ويعي بحقه في الحياة بيئة سليمة لكن سبق المصلحة الوطنية ويحافظ على السلم الاجتماعي وعلى الأولويات الاقتصادية لكل موسم سياحي، لكن إلى متى؟

البلديات، تلك حدود الله تتخبط في موارد ضعيفة وفي إمكانيات لا تكفي لمعالجة المشكل ولكن تقدمت بمقترحات حلول، هناك دراسة تقدمت بها بلديات جربة الثلاث في السابق مثلت مقترح جزيرة جربة للتصرف في النفايات باعتماد التجميع، أين هي وأين وصلت؟ كالعادة تصل للمركزي وتقير، على الأقل إن لم يقع اعتمادها يتم أخذها بعين الاعتبار، يتم الانطلاق منها ويتم مطابقتها مع سياسة الوزارة لمعالجة المشكل خاصة وأن الوزارة آنذاك هي التي اتصلت بالبلديات وطلبت مدها بمقترحهم، أين استمرارية الدولة هنا؟

## السيد عمار العيدودي

صباح الخير،

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيدة الوزيرة ومرحبا بالوفد المرافق لها.

باسم كتلة لينتصر الشعب يقول الشاعر:

تونس حازت جمالا وبهاء وجلالا

أودع الخلاق فيها كلما عز منالا

سرها شرقا وغربا وجنوبا وشمالا

لترى البحر على الحدين قد حاذى الرمال

وبها زغوان قد فجرت الماء الزلالا

صور حسناء ماصور الله تعالى

تونس الجميلة بشعر أبو القاسم الشابي.

لكن هذه تونس في الشعر فماذا عن تونس عند وزارة البيئة؟  
ماذا عن تونس في الواقع؟

تونس الكارثة البيئية في المجمع الكيميائي بقابس، الفلاحة تعطلت والصيد البحري تعطل والصحة وما أدراك ما الصحة أغلب نسب الإصابة بالسرطان مرتفعة جدا أين وزارة البيئة من الكارثة البيئية بقابس؟

في قفصة السند دائما في علاقة بأمراض السرطان التي أصابت أهاليها هناك نتيجة عدم إنجاز مشروع التطهير، زميلنا الممثل عن تلك الجهة أصبح خجلا وجلا من أن يظهر وجهه لأنه لم يجد حلا لأهاليه المرضى هناك.

الجبال المحروقة سيدتي الوزيرة، كل الجبال في تونس محترقة جبال القصرين وجبال سليانة محترقة، جبال الكاف محترقة، جبال جندوبة محترقة، جبال باجة محترقة فهل فكرت وزارة البيئة في إعادة الخضرة لهذه الجبال؟ هل فكرتم في إيجاد حل في شراكة مع الأوروبيين وخاصة مع الوفدين الألماني والنمساوي اللذان قاموا بزيارتنا منذ مدة على الأقل لإعادة إحياء هذه المناطق المحترقة؟

هل فكرت وزارة البيئة في الاستعداد لمجابهة الكوارث الطبيعية وفي جبر الأودية؟

أعرف أن وزارة البيئة سترد ردا سلبيا ولكن بالتعامل أو بالتنسيق مع وزارة التجهيز لا بد من التفكير في هذه المسألة.

نقطة أخرى تتعلق بالصيد العشوائي والصيد الليلي خاصة الذي قضى على الثروة الحيوانية.

السيدة الوزيرة، فضلات الرخام في تالة وفي مكث وهي كثيرة ونحن نطالب بالمسؤولية المجتمعية ووزارة البيئة غير موجودة.

أخيرا محطات التطهير التي أثرت سلبا على المواطنين فمحطات التطهير هذه في ماجل بن عباس في فوسانة مثلا واد الحطب هو مصب للفضلات والغريب السيدة الوزيرة أن أهاليها في معتمدية سببيلة دوار أولاد خليفة وبعض من أهالي سيدي بوزيد يشربون من مياه واد الحطب الذي هو مصب للفضلات.

كيف تفكر الدولة في إنجاز سد بولعابة والجال أن الوادي الذي سيقام عليه السد هو مصب للفضلات؟

السيدة الوزيرة، الحل الجذري لمعالجة المشكل البيئي على المستوى الوطني والعالمي والمستقبلي هو الاقتصاد الأخضر والاقتصاد الأزرق والاقتصاد الدائري ونحن نعلم بأن وزارتك تسير في هذا الاتجاه في سياستها وفي إستراتيجياتها لكن إلى أن نبليغ ذلك وهذا هو المسار الصحيح لكن الحل العاجل وفي الأثناء لجزيرة جربة هو المصب الجهوي ببوحامد وهذا يتطلب إرادة سياسية وقرار سيادي وشكرا.

## السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، النائب المحترم السيد صالح الصيادي غير منتمي له ثلاث دقائق.

## السيد صالح الصيادي

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيدة وزيرة البيئة والوفد المرافق لها،

تحرص وزارة البيئة على ضمان بيئة سليمة للمواطن يطيب فيها العيش ومعاضدة ودعم المجهود البلدي لكن على أرض الواقع إننا نعيش في بيئة ملوثة بالروائح الكريهة على مستوى طريق مطار الحبيب بورقيبة الدولي والمنطقة السياحية بالمنستير بسبب محطة التطهير وعلى مستوى طريق المنستير مسجد عيسى بسبب مصب القزاح للنفايات المنزلي، وكذلك الروائح الكريهة ببحر القراعية وبحر الدخيلة وبحر خنيس من جراء الربط العشوائي للمياه المستعملة وله انعكاسات سلبية على المواطن في السياحة وانعكاساته على الثروة السمكية وكذلك السيدة الوزيرة الوادي الفاصل بين خنيس والفرينة فهو عبارة عن مستنقع وموقع للأوساخ والفضلات والزواحف.

كما تسعى وزارتك إلى الحد من ظاهرة التصحر فإن شاطئ القراعية بالمنستير في وضع كارثي حاد من جراء الانجراف البحري الذي أثر على البنية التحتية ووجب الإسراع في التدخل، هذا قليل من الكثير الذي يعيشه المواطن التونسي ويتساءل هل فعلا موجودة وزارة البيئة؟

السيدة الوزيرة، نعلم جميعا أن ميزانية وزارتك 446 م د و750 وهي ميزانية ضعيفة ولا تفي بالحاجة لكننا نعوّل كثيرا على:

أولا، التسريع في إعداد مجلة البيئة،

سن النصوص القانونية والتشريعية في إطار المحافظة على البيئة،

النجاعة على مستوى الرقابة وزجر المخالفات البيئية،

دعم المجهود البلدي وذلك لضعف إمكانياته المادية،

القضاء على المصببات العشوائية،

إدراج التربية البيئية في برامجنا الدراسية،

التنسيق مع كافة الوزارات المتداخلة من أجل خلق مناخ بيئي سليم يطيب العيش فيه لكي لا تكون وزارة البيئة للشعارات فقط بدون إنجازات وشكرا.

## السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة الآن للسيد عمار العيدودي عن كتلة لينتصر الشعب له أربع دقائق.

السيدة الوزيرة، أدعوكم باسم متساكني هذه الجهات وباسم كتلة لينتصر الشعب أن تتعاونوا مليا مع الوزارات المتداخلة لحل هذا الإشكال.

#### السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة الآن للسيدة نجلاء اللحياني عن كتلة الأحرار لها أربع دقائق.

#### السيدة نجلاء اللحياني

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيدة وزيرة البيئة والوفد المصاحب لها،

يندرج برنامج البيئة والتنمية المستدامة في إطار تكريس توجهات مخطط التنمية 2023/2025 والمتمثلة في:

الارتقاء بنوعية وجودة الخدمات البيئية خاصة في مجالات التطهير والتصرف في النفايات فما هو مستوى التقدم في إنجاز البرنامج السنوي لجهر وتنظيف الأودية ومجري المياه العابرة للمدن وأخص بالذكر ولاية أريانة والتلوث البيئي الذي تعاني منه؟

ولاية أريانة تسجل للأسف تجاوزات كبيرة سيدي بالمركب الوطني شطرانة 1.

ضخ مياه الصرف الصحي في الأودية ومجري مياه الأمطار دون مراعاة حق المواطن في بيئة سليمة.

تفريغ مياه الصرف الصحي بكميات كبيرة في وادي الشواشنة يتسبب في تلوث كبير وروائح كريهة لا بد من معالجة هذا الماء "dans le cadre de la réutilisation des eaux usées traitées et en améliorant la qualité via le traitement tertiaire" ولما لا ربطه بالمناطق الغابية المهددة بالحرائق وأخص بالذكر منتزه النحلي.

في التقديرات للاعتمادات المرصودة لدعم الأنشطة وبالذات التصرف في المياه المستعملة يساوي 334.500 م د نتمنى منكم أن تنظروا بعين الرحمة لمتساكني المنطقة المهددين بالحرائق المتكررة فالربط مع شبكة التطهير بشطرانة موجود والمشكلة في المضخ لأن المعدات معطلة، نتمنى أن يكون هناك تنسيقا لأخذ التدابير اللازمة لمعالجة هذه الأزمة بين الوكالة الوطنية لحماية المحيط والديوان الوطني للتطهير.

سؤال ثاني ما هو نصيب ولاية أريانة من القسط الأول من برنامج توسيع وتهذيب منشآت التطهير لحماية المتوسط الذي تقدر كلفته 546 م د؟ هل سيتم تهذيب وتوسيع شبكات التطهير بولاية أريانة من قنوات ومحطات الضخ أم لا؟

في نطاق الارتقاء بجودة خدمات التطهير أيضا أتساءل هل تم إدراج أريانة المدينة في مشاريع برامج الفترة 2021 و2025 بالنسبة إلى تحسين ظروف عيش المواطن وتحسين نوعية خدمات التطهير عبر الحد من أخطار التلوث المائي الناجم عن التعطل المفاجئ لمنشآت التطهير سيدي أصبحت أخجل لأنني في كل مرة أتصل بالإدارة العامة للتطهير مشكورين على التفاعل السريع في كل مرة لكي أعلمهم بالبلديات المعطلة بحي الملاح أريانة العليا أو شارع الحبيب بورقيبة في أريانة الجديدة وبرج البكوش والتعمير.

وما يزيد الطين بلة عندما تجد "Les avaloires destinées au réseau d'eau pluviale" يقومون بتغطيتها بال "Goudron" عند "Butunage" يعني يقومون بتعبيد الطرقات ويتسببون في كوارث

في "les zones inondables" يمكنكم التثبت في حي الملاح أريانة يوجد "deux avaloires" مغطاة بال "Goudron" وهذا مفرع.

بالنسبة إلى المحور الثاني للمهمة المحافظة على التنوع البيولوجي والأوساط الطبيعية أؤمن مساعي الوزارة المتمثلة في جرد كل مكونات الثروة البيولوجية المتوفرة بالبلاد التونسية وهنا أتساءل هل شمل هذا الجرد أكبر ثروة غابية بالعاصمة السلسلة الجبلية لتلال النحلي سيدي عمروالتي تحتوي على ثروة نباتية وبيئية نادرة؟ أردت التذكير أن منتزه النحلي الذي يعود إحداثه لسنة 1997 ويمسح 210 هكتار من شمال مدينة أريانة وعاش مؤخرا حريقا في الصائفة الفارطة ألفت منه 15 هكتار من الغابات وهي خسائر فادحة...

#### السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة الآن للسيد فخر الدين فضلون عن الكتلة الوطنية المستقلة وله دقيقتان.

#### السيد فخر الدين فضلون

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيدة الوزيرة،

باختصار السيدة الوزيرة أريد القول أن الوضع البيئي اليوم يستوجب ويتطلب العناية الفائقة المستحقة لأن الموضوع ببلادنا حقيقية أصبح على المستوى البيئي لا يطاق بالمرة ونحن نرى في الشوارع الفضلات والأوساخ في كل مكان ورأينا حتى السياح تتندر وتلتقط صورا في أماكن ومناطق سياحية من المفروض أن تكون واجهة البلاد وتكون جميلة ونظيفة.

بالتالي السيدة الوزيرة هذا الوضع يتطلب تكرار القول أنه لا يطاق ولا بد من إيجاد الحلول اللازمة وفي اعتقادي أن من أهمها هو الردع.

اليوم المواطن التونسي إذا لم يتم توعيته بالسبل والطرق التي نراها لا بد هنا من تطبيق القانون والاشتغال على نصوص قانونية ونحن نساندكم ومرحبا بكم في تقديم أي مبادرة تشريعية تساهم في عقاب وتسليط عقوبات مالية على من يلقي الأوساخ في الشوارع.

ومثلما قلنا الوضع أصبح لا يطاق ولما لا نفكر في رسكلة الفضلات الموجودة نعرف السيدة الوزيرة أن في أوروبا في الشتاء يقع الاعتماد فيها على رسكلة الفضلات فلما لا نفكر في هذا الموضوع حتى تتحول هذه النقاط السوداء إلى نقاط تضخ موارد للبلاد.

ثم أريد التطرق إلى موضوع الشواطئ والشريط الساحلي بتونس فهو درة وقررة ومكتسب من المكتسبات التي لدينا اليوم في البلاد عندما نلقي نظرة على الشواطئ كيف أصبحت مصبات ونرى الوضع وسأحدث عن دائرتي وتحديد على معتمدية قصيبة المديوني في الحقيقة السيدة الوزيرة هذا الشاطئ الذي من المفروض أن يكون فيه ميناء وفضاءات للعائلات...

#### السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة الآن للسيد المنصف معلول عن كتلة الأمانة والعمل له دقيقتان.

#### السيد المنصف معلول

شكرا سيدي الرئيس،

شكرا للسيدة الوزيرة والإطار المرافق والسادة الحضور،

السيدة الوزيرة، معاناة أهالي واد الغار بتطاوين منطقة تعرف بواد الغار بتطاوين من الوضع السيئ وتداعياته الخطيرة على الصحة والفلاحة، منطقة تعاني ومترشرة وتستغيث من جراء معامل الجبس.

الاتفاقات المبرمة التي وقعت لم يحدث شيئا من هذه التطبيقات سوى الاخلاصات للتعهدات وامتناع أصحاب معامل الجبس بالمكان باستعمال الأجهزة الحديثة والأساليب التي تضمن حق المواطن في واد الغار وغيرها من الجهة في العيش بدون تلوث وما له من تداعيات على الصحة وهذا دوركم سيدتي الوزيرة المحترمة التدخل في أزمة عجزنا عليها جهويا.

السيدة الوزيرة، رغم زيارتك الأخيرة للجهة مشكورة الذي علق عليها سكان هذه المنطقة الأمل لكن من الممكن لبعض الظروف لم تتطلي على هذه الإشكاليات بالجهة وقد تمت مراسلتك أخيرا من طرف جمعية واد الغار للأنشطة الاجتماعية والبيئية والتنمية مرفوعة بعريضة من أهالي المتضررين يطالبون سيادتكم السيدة الوزيرة بزيارة ميدانية أو إعطاء الأمر أهمية لوضع حد...

#### السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة الآن للسيدة ريم الصغير غير منتمية ولها ثلاث دقائق.

#### السيدة ريم الصغير

شكرا سيدي الرئيس،

وسلاما على قلوب ضيوفنا الكرام وسلاما على قلوب الفكر النبائي الجديد،

سأتحدث اليوم حول نقطة الاستثمار في مجال البيئة ولا يمكننا الحديث عن الاستثمار بدون أن نجتث النقطة السوداء الحقيقية المكبلة لهذا الاستثمار على مستوى البنية التحتية وهو ما يسمى التطهير.

في سلمي الاجتماعي سيدتي الوزيرة وفي جردتي لـ 24 ريف في معتمدية الميدة كانت النقطة الجامعة بين 24 ريف هي نقطة التطهير. اليوم واضح للعيان أن 1+1 يساوي 2 يعني التطهير يجب أن يكون قبل الطريق وهذه النقطة مضمرة رسالة طمأنة للمستثمرين عندما أقوم بالتطهير ثم يأتي الطريق.

سأتحدث عن عين غراب في معتمدية الميدة السيدة الوزيرة "hépatite A, hépatite B, hépatite C" أمراض متأتية من التطهير.

نتحدث عن سليمة الجازي المواطنة البسيطة التي تتطلب كل 15 يوم 25 دينار للذهاب إلى البلدية أمام ضعف فيد فوس البلدية تعرج كيف يمكن أن توفر هذه المواطنة أو غيرها 25 دينار؟ تصبح الفضلات موجهة إلى المزروعات وتؤثر على الإنتاجية.

سأتحدث اليوم عن الكلبوسي صارت لي قصة مع الكلبوسي وجدت مواطنا يجلس بجانب المقبرة عندما تحدثت عن الانتخابات قال لي انتخابات ماذا سيدتي وابنتي مصابة بالسرطان...

#### السيد رئيس مجلس نواب الشعب

نضيف دقيقة للسيدة ريم الصغير.

#### السيدة ريم الصغير

أرى أنه من الضروري إيجاد محطة ضخ في منطقة العيفة التي تربط الكلبوسي بالهويشات وبني غانم لكي نتفادى كوارث بيئية.

MC43 السيدة الوزيرة، وفقنا الله ووضعناه ضمن البرامج الكبرى للتجهيز وسينطلق إن شاء الله في القريب العاجل نتمنى بكل لطف أن تكون لدى وزارتك رؤية لتشجيره على غرار سرول منزل بوزلفة والعيفة.

دام عزكم شكرا.

#### السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة الآن للسيد شكري البحري غير منتتم له خمس دقائق.

#### السيد شكري البحري

اعذروني لن أوجه خطابي إليكم أيها الأحياء الآن وهنا خطابي سيكون موجها إلى الأحياء عند ربهم في السماء، إلى الشهداء، إلى الأبرياء، إلى شهداء الإجرام والحراك البيئي في عقارب.

صباح المجد والوفاء للشهداء في جنابهم، صباح الشرف يا رزوقة وهناء وأمال وأمان الله، يا محمد صباح المسك والعنبريني.

أبناء عقارب الشهيدة آسف على الإزعاج.

أيها الأتقياء، أكيد أنكم سعداء بوفاء أهلكم وذويكم للحلم الذي جمعنا والحلم الذي قتلنا وأبكنا.

الأكيد وصلكم أننا الآن بصدد مناقشة مهمة البيئة في البرلمان والأكيد أن الملائكة أخبرتكم أن شياطين النسك تمكنت من المستندات والميزانيات فجعلتها متشابهة متماثلة.

الأكيد أنكم لاحظتم مثل بقية الشعب التونسي أن الصياغة والجمل والتراكيب والأهداف والبرامج والشكل وكل مضمون ما كتب في ميزانية مهمة البيئة لسنة 2024 هو نفسه ما ورد في السنة الفارطة لسنة 2023 ونفس ما صيغ في سنتي 2022 و2021 "Copier-coller" حتى الأخطاء نفسها مثلما حدث في السابق ويحدث حاليا إنهم لا يتغيرون لا يجتهدون ولا يجددون فقط شعارات جوفاء.

هل عندكم مثلنا في السماء انتقالا إيكولوجيا وتنوعا بيولوجيا بالكلام؟ انتقال بيئي وهم لم يتمكنوا من رفع النفائات من الشوارع والأنهج والساحات.

أيها الأحبة الأعزاء والعزيزات، لعلمكم ورغم التوضيحات أن وزارة البيئة مازالت متمسكة بالمصبات ومشجعة للمصبات ومتمسكين إلى يوم الدين في تقنية الردم رغم تخلي كل العالم عنها وحسب خياراتهم تونس بأكملها ستصبح مصبات للفضلات وكل الأمنيات أننا نحن الأحياء الأموات لا يتم ردمنا بعد أن نموت في مصب للفضلات.

مصبات فيها قرارات غلق يريدون توسعتها وفي الأراضي الفلاحية والمناطق الداخلية التي لا يوجد فيها مصبات يريدون القيام بدراسات ويخلقون فيها مصبات لتدميرها.

أصدقائي الشهداء، شركاء الحلم والأمنيات هل تتذكرون كم حلمنا بالانتقال البيئي وكم سعينا وتحذدنا على ضرورة الانتقال من الردم للفرز الانتقائي والمعالجة والتممين لكن للأسف ما زالوا متمسكون ومطبعون مع الحفر والردم دون فرز ولا معالجة ولا تميمين.

هل تتذكرون كم من مرة طلبنا منهم تطبيق القانون، ألم نقل لهم أن الوكالة الوطنية للتصرف في النفائات لا علاقة لها بالنفائات

المنزلية والمشابهة ليست مهمتها ولا دورها بل دورها فقط المساندة الفنية للبلديات والمساعدة في إعداد الدراسات.

أتركوا النفايات للبلديات وللجماعات المحلية بوزارة الداخلية ها هو القانون فلتطبقوا القانون هذه هي الوصية لماذا تتركون وكالة التصرف في النفايات تحت رحمة اللوبيات والحسابات وتدخل في معركة مع العائلات؟

يا آمال، لا تذكرين منظومة التصرف في النفايات الاستشفائية لأنها غير موجودة في قانون المالية وغير موجودة في المهمات من الممكن تم إتلافها أو تجاوزوها بمحطات قولي لهم كذلك أن المشكلات في التشريعات.

يا رزوقة لا تحرجني واسألهم أين إستراتيجية الوزارة في النفايات الطبية والصحية وكيف يمنحون التراخيص أين ولمن؟

إسألهم لماذا أغلب شركات معالجة النفايات الطبية تمنح في مناطق ريفية خالية من الأنشطة الصحية خالية من المستشفيات؟ رخص تمنح في الأرياف بالمحاباة مثل الكريب والقيروان ولسودة وزغوان وقفصة وعلى ذكر قفصة كيف تمنحون رخصة للأجانب وماذا فعلتم في خصوص الأجني الذي ملأ المستودع بـ 700 طن وغادر البلاد التونسية والنفايات الإيطالية و120 طن التي أمسكنا بها في صفاقس ماذا فعلتم في خصوصها ومكعبات جربة أين مألها؟

يا أمان، سأسألهم عن مصبات النفايات الصناعية والخاصة وعن طلب العروض الذي منح على 22 سنة، آه. يريدون فتح مصب جرادو ومرة أخرى مع قابس وعقارب، عقارب مرة أخرى، لماذا نكرر الخطأ مرة أخرى وبطريقة أخرى؟ مصب في محمية بعد ثورة بيئية...

**السيد رئيس مجلس نواب الشعب**

شكرا، نرفع الجلسة لمدة نصف ساعة ومباشرة سنتولى زيارة المعرض الذي أقيم بالمناسبة.

(كانت الساعة الواحدة بعد الظهر وخمسة عشر دقيقة)

### استئناف الجلسة

### وبيانات وأجوبة السيدة وزيرة البيئة

(كانت على الساعة الثانية بعد الزوال)

### السيدة ليلي الشيخاوي، وزيرة البيئة

شكرا السيد الرئيس،

السادة والسيدات النواب الكرام،

بعد الاستماع أنا متفائلة جدا، لماذا؟ لأن كل الأسئلة التي تقدمتم بها تظهر حجم اهتمامكم بالوضع البيئي في البلاد وهذه إشارة قوية تدل على الاهتمام على أعلى مستوى لأنكم كمجلس النواب تمثلون أعلى مستوى في سن القوانين وهذا لا يمكن أن يكون إلا إشارة قوية على أهمية الموضوع.

نحن اليوم مجتمعين لتقديم مشروع ميزانية وزارة البيئة في إطار ميزانية الدولة لسنة 2024.

كما تعلمون فإن وزارة البيئة تتولى إعداد مشروع ميزانيتها كبقية الوزارات الأخرى حسب القوانين المعمول بها بما فيها القانون الأساسي للميزانية لسنة 2019 ولذا تعرفون جيدا أن هناك أبوابا ومنهجية موجودة كل سنة وهذا ما يمكن وزارة المالية من القيام بـ "regroupement" لكل الوزارات وتقدم ميزانية متكاملة وموحدة للدولة التونسية بما فيها من وزارات بما فيها من هياكل وبما فيها من مؤسسات عمومية.

هذه الميزانية كما رأيتم السادة والسيدات النواب والسيد الرئيس، تتضمن الميزانية 459 ألف مليون دينار و900 ألف وحسب كامل ميزانية الدولة يمكن أن نقول تقترب من 1 % من ميزانية الدولة وهذا يظهر بأنه يخص ميزانية وزارة البيئة والتي ستتولى من خلالها تنفيذ مشاريعها: برامج 201 و2، برنامج جودة الحياة وتحسين الحياة اليومية للمواطن والقيادة و"l'accompagnement".

فالميزانية ككل لا تعتبر قيمة هامة، لماذا؟ لأن هذا يفسر العديد من الأشياء لماذا؟ لأن هناك العديد من المسائل طرأ عليها تحيين، تم بخصوصها "une étude" ولكن بقيت حبرا على ورق كما ذكرت السادة النواب وحسب رأيكم لماذا حصل هذا؟ لسبب سهل جدا هناك عديد المشاريع حتى قبل سنة 2011 موجودة على مستوى الدراسات ولكن لم يقع تحقيقها بتاتا لأننا لم نجد التمويل وهذه حقيقة يجب أن نصرح بها، هناك مشاريع لم نجد لها تمويلا بالرغم من المجهودات المبذولة في كافة المجالات وخاصة فيما يخص هذا التمويل، وزارة البيئة حريصة على تحقيق المشاريع التي تعمل على إنجازها.

هناك بعض من الأسئلة طرحت بخصوص الضعف البشري لحضور وزارة البيئة في كامل تراب الجمهورية، هذا صحيح، منذ أن أحدثت وزارة البيئة سنة 1991 ثلاث سنوات بعد بعث الوكالة الوطنية لحماية المحيط الذي سبقت بثلاث سنوات سنة 1988، عندما تم إحداث وزارة البيئة كانت موجودة فقط في تونس العاصمة. وفي سنة 1994 تم بعث ما نسميها بالمديريات الجهوية وعدد ستة ولكن بقيت الست مديريات نفسها من سنة 1994 إلى حد اليوم وبالطبع نجد أحيانا مدير ومعه كاهية مدير ومعه رئيس مصلحة وأحيانا تجد في مديرية شخص فقط على أربع أو خمس ولايات وبالطبع هذا العدد غير كافي لكن كما تعلمون فإن الوضع الذي عليه البلاد اليوم وفي كامل الوزارات وليس في وزارة البيئة فقط لا يمكن انتداب العديد من الموظفين ليس لأننا نرفض هذا بل لأنه لا توجد لدينا الإمكانيات المادية لدفع أجور الأشخاص، هذا واضح لأنه لا توجد لدينا الإمكانيات.

ولكننا نسعى في إطار الحوكمة أن نعمل على تغيير وتحيين "l'organigramme" للوزارة حتى تكون منسجمة حتى إذا كان المشروع غير مجسم على أرض الواقع في سنة 2023 أو في سنة 2024 فمن المحتمل أن نشرع الانطلاق فيه على الأقل ونحن بصدد العمل عليه داخل الوزارة على تحسين الحوكمة فيما يخص كامل أنواع عمل الوزارة من الانتدابات إلى المهمات بالخارج إلى اقتناء المواد اللازمة.

وفي هذا الإطار تعلمون أيضا بأن هناك عملية تحقيق تحصل على كامل الوزارات، بعد أن أعطى السيد رئيس الجمهورية الإذن بالانطلاق في تحقيق كامل الانتدابات منذ العشر سنوات الأخيرة وهذا بصدد أخذ مجراه.

بالطبع في وزارة البيئة، لا نقبل بأي نوع من الفساد أو اللوبيات أو غيرها وتم وضع برامج في هذا الإطار وبالطبع عندما تكون هناك إجراءات يجب أن يتولى بها القضاء ويتم القيام بها بصفة طبيعية لأننا دولة قانون. لذلك فإن هذه المسائل تسير حسب الإجراءات التي تنابعا ولديها المواضع والتقاليد الجاري بها العمل في كامل الوزارات.



نصل الآن إلى الأسئلة الهامة التي تقدم بها السادة النواب في إطار المهمة الواضحة لوزارة البيئة والتي تخص الاهتمام بالحياة اليومية للمواطنين وماذا لدينا في الحياة اليومية؟ لدينا صرف المياه ولدينا التصرف في النفايات ولكن طلبت من السيد الرئيس مدي بعض الوقت حتى أستطيع أن أحدثكم أيضا على بعض البرامج الأخرى للوزارة.

هذين الميدانين هامين ولكن لا يمكن للوزارة أن تتدخل فيها لوحدها، الدولة موحدة وهذا طبعا ليس عذرا، لابد أن تتوحد كل جهودنا في هذا المجال مع البلديات، مع الأطراف وكذلك مع المجتمع المدني وكما ذكرتم فإن وزارة البيئة هي أكثر وزارة لها علاقة بالمجتمع المدني وبالجماعات المحلية.

في ميدان التطهير سأعود قليلا إلى التاريخ، كما تعلمون أن تونس بدأت تعمل على هذا الموضوع منذ سنوات، حتى قبل الاستقلال وفيما بعد تم إحداث "l'office national" للتطهير في سنة 1974 أي يمكن أن نقول أربعين سنة من السنة القادمة. في ظرف 40 سنة بلغ عدد البلديات في تونس 350 بلدية، بعد أن كان حسب تقديري عدد البلديات في ذلك العهد أقل من 100 أو 120 بلدية واليوم لدينا 350 بلدية.

على 350 هناك 197 بلدية مرتبطة بـ "l'ONAS" ونحن نسعى إلى حد بلوغ 350 بلدية لربطها بالتطهير، فالمسألة هي مسألة إمكانيات مادية لذلك حين تتوفر لدينا الإمكانيات سنواصل في هذا التمشي، هذا فيما يخص الربط.

نأتي إلى نوعية المياه لأن هناك أنواعا: هناك 130 محطة صرف المياه في تونس وعلى 130 شبكة صرف هناك تقريبا حوالي 27 شبكة صرف تضم التطهير الثلاثي الذي ينتج عنه نوعية ماء يمكن استعماله في الفلاحة وحتى في الصناعة ونحن نسعى كذلك إلى أن تصبح شبكات الصرف التي عددها 30 أو ما يقارب عن 27 أن تكون كلها شبكات صرف تضم التطهير الثلاثي. لماذا نريد القيام بذلك؟ لأنه يمكن من إعادة استعمال المياه لأننا نعاني اليوم من شح مائي.

ومنذ سنة 2022 تم عقد اجتماع كبير مع جميع السادة الولاة وخلال هذه السنة 2023 تم عقد اجتماع مع وزارة الفلاحة وأصدرنا يوم 10 نوفمبر "circulaire conjointe" لثلاث وزارات: الفلاحة، البيئة والصحة عدد على ما يبدو 172 المعذرة 120 لسنة 2023 تمكّن من إعادة استعمال مياه الصرف في المجال الفلاحي وفي 24 ولاية أين وجد هذا يمكننا استعماله وبدأ "d'essai" يعمل أي أن كل الوزارات تعمل بجمعية بعضها حتى نخدّ من التغيرات المناخية ونكون صامدين وحتى نتمكن من التأقلم مع هذه الظروف. وتلك التغيرات المناخية نفسها هي التي تفسر أغلب المشاكل التي يعيها شريطنا الساحلي وكلنا حريصون على الشريط الساحلي بتونس ونريده أن يتعافى ونستطيع السباحة فيه.

في بعض بلدان المتوسط المحيطة بنا، قليل جدا أن نجد بلدانا تتميز برمالها في شريطها الساحلي، كلها تقريبا شريط ساحلي مغطى بالحجارة الصغيرة تسمى "les galets" ونحن في تونس ما زالت في شواطئنا بعض الرمال لذلك لا بد أن نحافظ عليها والعملية التي ذكرها أحد السادة النواب من أن هناك آلة تخرج الرمال من داخل البحر وتخرجه وهذا ممكن، كل شيء ممكن ولكن يتطلب العديد من الإمكانيات المادية ولكن لا يوجد ما هو مستحيل.

وهناك العديد من الدراسات حصلت بخصوص هذه المواضيع ولكن لم نجد لها التمويل بعد ولكن هذه المسألة نعرفها "l'érosion et l'élévation du niveau" للبحر يعود إلى التغيرات المناخية وكلنا نعيشه في المتوسط وهناك برامج ومشروع، علاوة على ذلك أريد أن أذكر بأن تونس "quand même" قد صادقت على بروتوكول الذي يخص "la gestion intégrée des zones côtières" الذي سيمكّننا من التحسن في ذلك الموضوع بالتنسيق مع البلدان التي تعيش نفس المسألة.

لذلك فإن المهمات الخارجية لها سبب واضح، يجب أن نسافر للخارج لنجلب بعض الأموال لأن ميزانية الدولة لا تكفي، لذلك لا بد من ربط علاقات دولية وكذلك مرتبة تونس على المستوى الدولي وهذا له دور لو نتذكرون في سنوات التسعينات لما كانت تونس رائدة، كانوا يأتون من إفريقيا وآسيا لتونس للقيام بـ "la formation" والآن سبقتنا إفريقيا في هذا المجال، عليكم أن تزوروا روندا فسترون كم هذه البلاد نظيفة، هذا لوجود الوعي وربما لأن لديهم بعض الإمكانيات المادية. على كل هذا لا يعنيننا.

لا يمكنني أن أجيب على كل شيء أو على كل منطقة بصفة دقيقة ولكن بالطبع سنجيبكم كتابيا على هذه المواضيع كما تعودنا، إذن الأسئلة الدقيقة يمكن أن تعودوا إلينا وتقدم "l'ONAS" الإفادات ثم نرسل إليكم بالأجوبة.

نصل الآن إلى المسألة الكبرى وهي مسألة التصرف في النفايات وما أدراك ما التصرف في النفايات وكلكم هنا واعين وأشكركم على هذا وبارك الله فيكم واليوم أن مسرورة لأنني سأحدث معكم في هذا الشأن لأن مسألة النفايات هي فعلا تمثل ثروة، صحيح تمثل ثروة كبيرة ولكن بشروط، علينا أن نحسن التصرف فيها وكلكم تساءلتم وقلتم لماذا لا تحسنون كوزارة البيئة التصرف؟

نحن نحسن التصرف ولكن ليس بمفردنا بل يجب على الجميع أن يحسنوا التصرف وهناك بعض الأطراف والمسألة واضحة وأولهم لن تصدقوني عندما أقول من هو أول طرف يمكن أن يساهم في ذلك، ستقولون لا، وزيرة البيئة هذه ....!

ها قد ذكرتموها بأنفسكم: المواطن من المنزل، عندما لا يضع المواطن كل شيء في "sac poubelle" عندما يضع الأشياء التي فيها رسكلة مثل البلاستيك والبلور والخشب وغير ذلك ويضع على جنب حتى وإن لم تكن لديه حديقة يضع "un petit bac" يضع فيه كل ما هو عضوي لوحده ولا يلقي بفضلات الأكل وفضلات الزيت واللحم ولا يلقي في سلة المهملات الأشياء المطبوخة. وهذه نقطة البداية ليمكّننا أن ننجز "le bon qualitatif" ولنتمكن من التنقل إلى عملية استعمال واستهلاك النفايات للثروة، لأنكم تحدثتم عن "البرباشة" وبالطبع نحن فكرنا في "البرباشة"، فهؤلاء أشخاص لديهم "expertise" كبيرة فهم يحسنون الفرز ولديهم قانون يمكنهم استعماله لتكوين شركات "auto-entrepreneur" وقد صدر هذا القانون سنة 2020 عدد 33 "Décret-loi" وقد صدر هذا القانون في فترة الكوفيد. كما تحدثنا أيضا مع وزارة المالية وقالت بإمكانهم الانخراط في تلك المنظومة وبذلك يمكنهم بعث "auto entreprise" كذلك توجد الشركات الأهلية اليوم التي بإمكانها أن تحمّهم وبذلك يمكن أن يكون لهم موطن شغل.

لذلك فإن مسألة النفايات ليست سهلة ولكن أيضا ليست بالصعبة ولكن لا يمكننا أن نأخذ كل النفايات مع بعضها، كل نفايات لها نوع في التسيير: فالبلاستيك والبلور كل واحد يوضع على حده. لذلك فلا بد لكل مادة أن توضع على حده.

ولهذا فإن الحل الوحيد يكمن في فرز النفايات ونحن ساعون في وزارة البيئة لإصدار نص بخصوص هذا الموضوع، وهو نص ترتبي لأنه مازال في ظل قانون 96 ولكن يمكن تطبيقه حتى بعد صدور "le code" بعد ذلك لأنه يتماشى مع الإثنيين.

من الناحية الواقعية أي في "les détails" بالطبع بإمكاننا أن نقدم الإجابة في خصوص كل مصب موجود في البلاد بصفة دقيقة فقد أمدني الوفد المرافق لي بكل الأجوبة وبإمكاننا أن نبعث بها إليكم ولكنني سأركز على صفاقس لأن موضوعها محل اهتمام وزارة البيئة منذ دخولي للوزارة منذ سنتين.

في صفاقس كانت هناك منظومة اسمها "القنّة" في عقارب التي تقبل النفايات عن طريق الردم وهو ما انجر عنه إزعاجات وقلق من المواطنين ولديهم الحق في أن يقدموا شكائهم وصارت توافقات وكل هذا وقع بين سنوات 2016-2017-2018 إلى أواخر سنة 2021 وطالب المواطنون بغلق هذا المصب وحصلت العديد من الأشياء.

ولكن أريد أن أذكركم السادة النواب أنّ طريقة إحداث المصب المراقب "اسمه على جسمه" هو مصب مراقب، ما معنى هذا؟ أي أن هذا المصب له طريقة فنية، الطريقة هي عندما تضع في المصب النفايات فإن إزعاجات النفايات لا تنزل للطبقة المائية هناك "bassin de lixiviat" يأخذها ويضعها جانبا إلى حين تبخرها تحت أشعة الشمس ويتم "torchage" لغازاته.

لذلك فإن هذه الطريقة هي طريقة فنية وكان تعتبر آنذاك "un grand progrès" بالنسبة إلى السنوات الفارطة التي كانت فيها تونس بأكملها مصبا وكل بلدية تلقي بفضلاتها في أي مكان تريده، في الأودية وللأسف كل هذا حصل، هناك أكثر من 400 مصب عشوائي التي وقع القضاء عليها رويدا رويدا بإحداث هذه المصببات في كامل تراب الجمهورية.

هذه المصببات حصلت فيها إزعاجات، لماذا حسب رأيكم؟ لأنه عندما نجحت في البلدان الأخرى وما زالت موجودة ولم يتخلوا عنها لأنهم لا يضعون كل شيء في المصب "tout simplement" كل المواد التي يجب رسكلتها يقومون بـ "recyclage" وأول شيء يقع رسكلته ما هو؟ النفايات العضوية وهناك من السادة النواب من تحدث عن "le compostage" ويعطيك الصحة.

"Le compostage" يمثل ثروة كبيرة وكبيرة جدا، هذه تمكن من تغذية التربة، السماد الذي يخرج من النفايات العضوية له قيمة كبيرة جدا وأفضل بكثير من "les engrais chimiques" يساهم في تغذية التربة ومداواتها إلى غير ذلك، وعندما يخرج من المصب فإننا سنخرج الكثير ونخرج أيضا كل ما يتم رسكلته فلا يتبقى هناك سوى أشياء قليلة التي لا تزعج ولا تنبعث منها الروائح ولكن بالطبع كل هذا يتطلب المراقبة "évidement" لكن أريد أن أقول لكم مسألة بسيطة جدا لأنه كما ترون هناك تشبّك، هناك البلديات وهناك "l'ANGED" وهناك الشركات التي تعمل، هل تعلمون كم لديها "l'agence nationale de protection de l'environnement" من أعوان "des experts contrôleurs depuis trente ans"؟ أعطوني "un chiffre au hasard" لديهم 30 أو 32 "pour tout le pays"

"32 experts contrôleurs" تصوروا هذا العدد وبالرغم من ذلك، موجود لدي في الوثائق، كم أجروا من عملية مراقبة هذه السنة فقط قام "ces 32 experts contrôleurs plus que 2600" "opérations de contrôle" يعطهم الصحة، أكثر من 2600 عملية مراقبة وكم حرروا من محضر وكم اتخذوا من إجراءات و"études d'impact" أخرجوا منها 350 على 400 هذه السنة فقط سنة 2023، هذا فقط لنعرف "l'inadéquation" بين "la masse du travail" وما علينا فعلا القيام به ومن هنا تأتي الإزعاجات.

برنامج الوزارة البيئة وكامل الوزارات في هذا الإطار لأن مسألة النفايات هي مسألة قمنا بدراستها في إطار مجلس الأمن القومي، عمل كامل سنة 2022 على هذا الموضوع مع كامل إدارات كل الوزارات، أصدرت تقريرا أخذناه للسيد رئيس الجمهورية على هذا الموضوع بالتوازي قمنا مع كامل الأطراف أيضا بصفة تشاركية بطلب من رئيسة الحكومة آنذاك، عملنا على الإستراتيجية الوطنية للانتقال الإيكولوجي وهي إستراتيجية وطنية، قمت بتوزيعها هذا الصباح فقط وأظن أن البعض منكم اطّلع عليها (وأظهرت وثيقة الإستراتيجية الوطنية) خرجت في شكل كتيب صغير سيتم وضعه على الموقع الإلكتروني للوزارة وسنشره بالعمل عليه.

هذا الكتيب يتضمن خمس محاور كبرى ويتضمن 53 إجراء ومن بين الإجراءات: الإجراء عدد 31 إن أردتم أن تطلعوا عليه، يمثل الإستراتيجية الوطنية للسير الدائري الشامل والقطاعي للنفايات وهو بذاته يتضمن أربع محاور:

المحور الأول، الإستراتيجية الوطنية للسير الدائم للنفايات المنزلية والمشباهة "Déchets Ménagers et Assimilés" يضم إستراتيجية "الحصالة" يتضمن إستراتيجية تلوث البلاستيك وفيه إستراتيجية التسميد العضوي وإعادة استعمال مياه الرش.

وكما ترون فيما يخص التسميد ومياه الرش، فقد بدأنا في تطبيقه على أرض الواقع.

وبخصوص "Les Déchets de Démolition et de Construction" فهو نفس الشيء، هناك مشروع التنسيق مع وزارة التجهيز اسمه "RE-MED" تم القيام به على مدى 24 شهرا ويتمثل في إعادة استعمال مواد البناء بعد أن يتم عليها إجراء "concassage" في بناء طريق على أرض الواقع في طريق الزهراء 1,2 كلم وبصفة فنية بعد ستة أشهر سنأخذ "les capteurs" لنعرف ما عليه القيام به وما لا يجب القيام به لنتمكن من تعميمه بصفة عامة ونُجبر الشركات على استعمال هذا الشيء.

إلى جانب ذلك تسعى وزارة البيئة مع وزارة التجهيز دائما إلى رفع وتجميع كل هذا وبالتنسيق مع وزارة الداخلية هناك مواقع سيتم تجميع كل ما هو موجود بكل الشوارع على مدى ثلاث سنوات: السنة الأولى سنة 2023، هناك "marché" بـ 3 مليارات خرج ليقوموا بجمع كل ذلك ويرفعوه كل ولاية في منطقة وقد بدأنا بثمانى ولايات، كل سنة نضيف ولاية أخرى سنة 2024 ستكون هناك ثمانى ولايات أخرى وإن شاء الله سنة 2025 ستظهر النظافة بعد الشيء ولكن بالطبع لا يمكن أن ينجح هذا إلا إذا كان الشيء الذي رفعناه لا يعود وهنا أيضا لدينا إشكال، لأنه ليس أول مرة تقوم بالرفع وزارة البيئة أو وزارة التجهيز أو حتى وزارة الداخلية. ليست المرة الأولى ولو تطلعوا على الإحصائيات سترون كم من مرة رفعنا نفايات البناء هذه، في بعض الأحيان يتم رفعها بعد ساعتين من الزمن وإن طال

المدة ومن الغد، نفس المكان التي تم رفع " الحصالة" منه تعود كما كانت عليه، لذلك هنا نعود للوعي.

ومن بين إجراءات هذه الإستراتيجية، هناك محور كامل وهو المحور الخامس هو فيما يخص الثقافة البيئية، لا أتحدث عن التمدد في المدرسة فقط بل أتحدث عن ثقافة عامة للجميع من رياض الأطفال إلى الجامعة ولكن لكل الناس "formation continue les métiers verts" لتتعلم نحن عندما نتحدث عن السمد العضوي، كم من بين الموجودين هنا يعرف كيف يتم تحضيره؟ إذن يجب أن نتعلم، حتى وإن كنا كهولا يجب أن نتعلم لتحسين الوضعية.

هذه الثقافة البيئية تشمل بالطبع تنسيقا لصيقا مع وزارة التربية ومع وزارة التعليم العالي وجميع " les centres de formation et les instituts pour améliorer tout cela" لخلق مواد جديدة. أنا شخصيا كنت أدرس "Master de Droit de l'Environnement" presque pendant 20 ans et ça se fait au niveau de droit à l'université ولكن على أرض الواقع يجب أن لا تتوقف الثقافة البيئية في المدرسة، في المدرسة هذا "base" ولدينا برامج كبرى مع المدارس.

ولقد وزعنا كما رأيتم منذ حين الكتيب الخاص بالـ "guide" لسنة 2022 بالعربية والفرنسية في جميع " les clubs d'environnement" بصدد القيام به، لدينا 412 مدرسة توجد بها "d'environnement club" ويوجد بها متابعة ولكن هذا غير كافٍ، لقد ذكر السيد وزير التربية أن لدينا على أقل 20 ألف مدرسة، لذلك 400 لا تكفي، لكن بؤنا لو نكتف من هذا العدد ولدينا برنامج ونحن نعمل مع السيد وزير التربية على المناهج المدرسية "la révision des programmes scolaires" من السنة الأولى ابتدائي أو من التحضيري إلى السنة التاسعة "et au-delà" أي حتى في المعاهد سندخل البرامج " les bonnes pratiques dans les programmes scolaires" سوف ندرج بها التغيرات المناخية، سندخل فيها " les bonnes pratiques" ولدينا برنامج مع إيطاليا تحدث فيه أحد السادة النواب "EDEN-MED" هذا البرنامج فعلا بصدد التواصل ونحن بصدد العمل عليه.

لذلك فإن الثقافة البيئية مهمة وهذا الكتيب الذي بين أيدينا اليوم لا يقتصر فقط توزيعه عليكم بل سنقوم بتوزيعه كذلك على جميع الوزارات وعلى سفاراتنا وسنوزعه أيضا على " les bailleurs de fonds" لأن هذا يمكن الناس من معرفة ما سنقوم به وما التمويل الذي نحتاج إليه، لأنه بإمكاننا أن نضع العديد من البرامج المهمة ولكن هذه البرامج تتطلب أموالا لتحقيقها ولن نقوم بها بمفردين بل ستكون هناك وزارات أخرى مثال وزارة النقل وقد تحدثت عن الطاقة الشمسية، هناك مشروع لـ "l'hydrogène"، نعم هذا المشروع موجود، لدينا دراسة وإستراتيجية كاملة وستجدون هذا مكتوب في "Roll-Up" بإمكانكم الاطلاع عليه وتقومون بالدراسات حوله وأنا أحيانا أطلع على ما يوجد في الأنترنت هناك عبارة "hydrogène blanc" وهو أبيض هذا صحيح وفي مالي، البلد الإفريقي هناك "un village" تستعمل "l'électricité" بالـ "hydrogène" الأبيض منذ ثلاثين سنة ولم ينته واليوم نرى "les chercheurs" يبحثون في الأرض عن أماكن تواجد الـ "hydrogène vert" الذي ثمنه أرخص بكثير من "hydrogène vert".

إذن الإمكانيات موجودة، فالثقافة والتقنية و" la science et la connaissance" هي من تخرجنا من عديد الأزمات ولا بد أن ننطلق في هذا المجال من الآن وليس لاحقا فهي ليست حديثة العهد بل كان علينا أن نبادر في هذا منذ عشرين سنة ولكن لا بأس "on a commencé".

أعود إلى الثقافة البيئية "pour diffuser tout ce travail" وقد انطلقنا فيه لأنكم ستسألون متى سنقوم بهذا العمل؟ أذكركم أننا شرعنا في هذا، كما ذكرت في 3 فيفري تمت في شأنه "l'approbation" للحكومة ويوم 26 جوان تم وضع أسس الانتقال الإيكولوجي بحضور ستة وزراء وتحت إشراف رئاسة الحكومة ورئاسة الجمهورية أكيد، ويومي 20 و21 نوفمبر بدأنا في تكوين ما سميناهم "le réseau interministériel de la transition écologique" "formateurs des" الذين سيدرجون هذه المواضيع في وزاراتهم وبعد ذلك سيتم إدخالها في المؤسسات التي يعودون إليها بالنظر وبطبيعة الحال البلديات والعالم المؤسساتي وأيضا الشركات، لأن هناك طرفا لا يجب أن ننساه لتحقيق المبادئ البيئية والسياسات البيئية وكامل مشاريعنا، هو "le secteur privé" المطلوب "au moins deux principes" سأذكرها لكم، لدينا "la RSE" التي لدينا قانون حولها في تونس وموجود منذ سنة 2018 وهناك "la Responsabilité Elargie du Producteur" أي من يقوم بصنع "un produit" يجب متابعتها من البداية من الطاقة ومن كراء أماكن العمل إلى حين يصبح ذلك "le produit un déchet" ويجب عليه أن يأخذ مرة أخرى ويعيد عجنه ويعيد استعماله، كل هذا في إطار "l'économie circulaire" الاقتصاد الدائري، ما معنى الاقتصاد الدائري؟ يعني ما هو موجود لدي "ce déchet" يمكن أن يصبح "matière première" لدى شخص آخر وإلى آخره "on jette le moins possible et l'économie circulaire" تنبني على خمسة مبادئ كبرى:

أولا يجب أن ترفض أن تلقي بالفضلات وهذه تسمى le refus.

ثانيا réduire تقلص أكثر ما يمكن من les déchets.

ثالثا réutiliser تعيد استعمال كل ما يمكن استعماله،

رابعا recycler.

خامسا valoriser.

إذن هذه المبادئ واضحة وهناك شركات "des jeunes de Start-Up" يعملون في ذلك الإطار، وزارة البيئة لا يقتصر اهتمامها فقط بـ "les poubelles et l'ONAS" بل لديها "le centre International de technologie de l'environnement de Tunis" المركز الوطني للتكنولوجيا بتونس الذي يساعد الشباب في التكوين لبعث شركات ليتمكنوا من العمل ويجدوا حظهم "dans les nouvelles technologies et l'économie circulaire", il est tout un réseau dans la COP28 التي ستكون جاهزة عن قريب وهناك خمس "Start-Up" تونسيتين وسوف يكونون موجودين وسوف يسلط عليهم الضوء ويكون لديهم حظ في إيجاد أسواق وتصبح شركات حقيقة من "Start-Up" يصبحون مجموعة فريدة من نوعها إن شاء الله ويواصلون في هذا المجال.

ولذلك فإن الاستثمار في ذلك المجال، في مجال الاقتصاد الأخضر والدائري والأزرق، الاقتصاد الأزرق هو كل ما له علاقة بالبحر من سياحة ومن صيد بحري و"l'Aquaculture" ومن تربية الأسماك بطريقة "technologique"، كل هذا يتطلب "des investissements" يتطلب أموال، هناك من تحدث عن "loss and damage, les pertes des préjudices" الذي سيتم الحديث فيه هذه السنة وسيخلق "un autre fonds" وتونس مشاركة فيها ولديها قيمتها على المستوى الدولي، عندما نذهب للخارج ونتحدث لدينا ما نقوله، هل تعلمون أن هناك تونسيا اخترع كيف نخلق الماء من الهواء؟ لا يجب أن أعطي اسم شركة هذا الشخص أنا لست بصدد القيام بإشهار لشركته ولكن هذا موجود، وهو شخص تونسي لو تطلعون بعض الشيء على الأنترنات سترون كل ما يقوم به التونسيين، لذلك لا يصعب علينا أي شيء، لو تسألوني متى؟ هنا يجب أن نتفق، يجب توفير الأموال، الكثير من المسائل تتطلب الكثير من الأموال أما المشاريع والدراسات والكفاءات فهي موجودة، موجودة من البارحة وليس من الآن وبإمكاننا تحقيق كل ما نريده، بإمكاننا تحقيق كل أحلامنا.

في تلك الإستراتيجية أيضا يوجد شيء مهم، لقد تحدثت في محور "sensibilisation du culture" للثقافة البيئية، تحدثت عن محور الإنتاج والاستهلاك المستدامين وهو المحور الرابع وبإمكانكم الاطلاع عليه فهو يتضمن 16 إجراء ويوجد به أيضا الحد من كامل أنواع التلوث: الهواء، الماء والسماة والأرض وكل ما تتصورونه والذي نحن بالطبع واعين به وتوجد برامج في هذه المواضيع بما فيها برنامج وادي مجردة، بما فيها برنامج بززرت، كل هذا مدون في الكتيب وتجدها هناك ونسعى إلى تحقيقها ولكن لماذا وضعناها هناك؟ لنظهر للعالم بأننا نعمل على ذلك ونوفر المزيد من الأموال لنجد كيف نحسن.

بالطبع نحن نعول على أنفسنا ونستعمل ميزانية الدولة ولكن أحيانا وهذه حقيقة فهي غير كافية أحيانا هناك "des technologies" من وراء العقل ونقول يا ليتها كانت موجودة لدينا لحل المشكل ولكنني أقول أن المسألة ليست مسألة أموال فقط وما سمعته اليوم جعلني متفائلة به جدا كما ذكرت هذا منذ البداية لأنكم واعون، كلكم واعون وتريدون العيش في بيئة سليمة كما أنني أريد العيش في بيئة سليمة، وأنا أثق في مشروع البيئة السليمة، في الحق في بيئة سليمة، كلنا لدينا الحق في بيئة سليمة فبالإضافة إلى دستور تونس الذي يركز على هذا الموضوع حتى على المستوى العالمي يقال "le droit à un environnement sain il fait partie d'un droit humain universel" في كامل أنحاء العالم، لا بد أن يكون لدينا الحق في بيئة سليمة ولكن حقيقة هذا ليس سهلا ولكن ليس مستحيلا.

لدينا المحور الثالث يخص الموارد الطبيعية والجينية والحد من التصحر علينا أن نسعى إلى هذا في كامل تراب الجمهورية وأنا موافقة على ذلك.

ولدينا المحور الأول وهذا سهمكم كثيرا وهو محور الحوكمة والتمويل، هذا المحور لو تطلعون على الكتيب ستجدون على ما يبدو الإجراء عدد 3 أو 1 أو 2 هناك المشروع الكبير الذي عملت عليه وزارة البيئة منذ سنتين ولكن سأعود بكم قليلا إلى التاريخ، لأن مشروع مجلة البيئة ليس مشروع سنتين فقط، فقد بدأ منذ

سنوات عندما يعود بي الزمن أتذكر أننا في الكلية كنا نتحدث في هذا الموضوع منذ تقريبا سنة 2005 وبعد ذلك من سنة 2009 إلى سنة 2013 تم القيام بدراسات كبيرة وهناك يمكننا أن نقول "squelette" المشروع الذي وضع في وزارة البيئة آنذاك.

عندما جئت للوزارة سنة 2021 قلت لهم أين ذلك المشروع؟ قالوا لم نستطع تنفيذه. أتعلمون لماذا لم يستطيعوا تنفيذه؟ ليس لأنهم عاجزون، لا ليس هذا، لأن الوزارة منذ ذلك الوقت مرة مع وزارة التجهيز ومرة مع البلديات ومرة أصبحت حتى تابعة لوزارة الفلاحة كل مرة تابعة لوزارة وهذا أمر معقول يمكن القيام به في كل البلدان ولكن عدم الاستقرار هذا لم يترك الوزارة تتقدم، لا بأس الآن كما يقال "كل يد أخذت أختها".

جلبنا ذلك المشروع، لم نذهب من لا شيء، شارك فيها جميع الناس بما فيهم المجتمع المدني، بما فيهم جميع الوزارات والمعنيين بالأمر وتم تنزيله في الموقع الإلكتروني للوزارة يوم 3 أوت سنة 2023 يتضمن 400 بند وتطرق إلى كل المسائل التي تحدثنا فيها الآن بما فيها التغيرات المناخية، هناك باب كامل حول التغيرات المناخية، يمكنكم من الآن أن تضغطوا على بوابة وزارة البيئة تكتبون "code d'environnement" بالعربية وبالفرنسية موجود باللغتين يمكنكم الاطلاع عليه، يتضمن بابا كاملا على التغيرات المناخية ويتضمن بابا آخر على "les principes généraux" جميعا لأنها مهمة جدا ويحتوي أيضا على باب كامل على العقوبات ويتضمن مقترحات أيضا على "les contrôles" توحيد المراقبة ونظرنا أيضا في النصوص الموجودة لأننا اشتغلنا على شيء اسمه "le droit constant, il n'a pas eu" invention أخذنا القوانين الموجودة وحاولنا أن نؤلفها مع الواقع الحالي.

لذلك ستجدون هذه النصوص، قانون الهواء الذي نسير به إلى حد الآن، قانون "de biodiversité" كل القوانين موجودة، بالطبع التغيرات المناخية لم تكن موجودة وأدرجناها في المشروع وأيضا فيما يخص العقوبات، هناك أشياء أعجبتني، هناك من قال من يلقي بالأوساخ في الأرض يجب معاقبته وقد تطرقنا إلى هذا واقترحناه، قلنا من يلقي بالأوساخ في الأرض يتعرض إلى خطية وإن لم يكن لديه أموال لا يهم، يبقى مدة ساعة يجمع أوساخ الشارع مثلا، يعطيكم الصحة رأيتم كم هذا "intéressant" سترون عندما تطلعون على هذا الكتيب وسأعود إليكم مرة أخرى إن شاء الله وستحدث أكثر.

فقط سأجيبكم، هذا الكتيب يتطلب إجراءات وتم إرساله إلى رئاسة الحكومة ورئاسة الحكومة قامت بتوزيعه على كل الوزارات لتقديم رأيها فيه، ثم يعود إلى وزارتنا نجيب عنهم وبعد ذلك لا بد من عقد مجلس وزاري وبعد ذلك يذهب إلى السيد الرئيس ويقوم السيد الرئيس بإرساله إلى المجلس، هذه إجراءات عادية سنحاول بطبيعة الحال التسريع فيها وأمنيتنا الكبرى بالطبع أن نحضر أمامكم وأن نتحدث ونحاول مع بعضنا تحقيق هذا الحلم ويكون لدينا مجلة بيئة في تونس.

السيد الرئيس، لا أدري إن ما زال لدي بعض الوقت؟ إذن هذا جيد.

إذن كل المواضيع مهمة، مثلا فيما يخص الشريط الساحلي، الشريط الساحلي يوجد بخصوصه قانون منذ سنة 1995 ويوجد قانون آخر قانون "l'APAL" هذين النصين نحن بصدد العمل عليهما

على مستوى الوزارة بالتنسيق مع وزارة الداخلية ومع وزارة السياحة مع "secrétariat" الخاص بالبحر حتى نستطيع تحيينه ونجعله "applicable".

لا أدري من تطرق إلى الفصل 23، الفصل 23 أظن إن لم يكن مخطئة حول استرجاع "le domaine public" الملك العمومي البحري إلى الحالة التي كان عليها قبل أن يحصل به "l'occupation temporaire" هذه المسألة بقينا نفكر كيف يمكننا الخروج منها، هذه حقيقة لأنه ليس مثل "le parasol" الذي يمكن وضعه وإزالته بسهولة، مثل الأنايب التي تحدث عنها السيد النائب لمياه البحر الذي يستعملها لـ "Thalassothérapie" لذلك لا بد من وجود "deux différents régimes" لذلك لا يمكن تطبيق نفس القانون على أشياء مختلفة هذا معروف في القانون، "une situation différente" يلزمها أشياء مختلفة.

"le Domaine Public Maritime" سننهي إن شاء الله التنسيق الذي بيننا مع وزارة الداخلية ومع المتداخلين الآخرين نمرره إلى المجلس الوزاري وإن شاء الله سيعرض عليكم، إذن هذا ما نعمل عليه وبعض النصوص الأخرى أيضا نعمل عليها ولقد أرسلنا لكم أظن نص صغير وهو الفصل 20 لقانون 96 حول تسيير النفايات لتسهيل عمليات الـ "marché publique" لسير النفايات. أريد أن أذكر بشيء، إن تسيير النفايات هو مرفق عام أي لا يجب أن يتوقف، لذلك لا بد من سيولة في استعمال واستهلاك واستغلال "les équipements" الموجودة "faciliter pour".

بصفة عامة الأسئلة الواضحة أي "les aspects pointus" لكل جهة والله لقد أجابوني الأخوات هناك أجوبة على كل الأسئلة ولكن سأبحث إليكم بالإجابات كتابيا ولكن سنجيبكم، لتكونوا مطمئنين نحن سنجيب على كل شيء.

"L'érosion" التي تحدثت عنها الآن لقد تم القيام بدراسات كبيرة ولكن تنقصنا الأموال لتطبيقها، حتى الآلة التي تحدثت عنها، تلك الآلة نريد فعلا اقتناؤها ولكننا نحتاج لبعض الأموال فقط، كل شيء ممكن وموجود ولكن نحتاج لبعض التمويلات.

هل نسيت شيء يا جماعة؟ فأنا موجودة على ذمتكم.

#### السيد رئيس مجلس نواب الشعب

نشكر السيدة ليلي الشخاوي، وزيرة البيئة وكافة أعضاء الوفد المرافق لها، على حضورهم بيننا وعلى الأجوبة والتوضيحات التي تم تقديمها.

خطاب واقعي يبعث على التفاؤل والأمل ونطلب منكم في المستقبل، في إطار جلسات حوارية تكون معنا لمزيد تعميق رؤيتنا حول الإستراتيجية التي ستخدها وزارتك بخصوص هذه المسائل، نعلم أن الوزارة حساسة، إنها سياسات 50 و60 سنة تقوم بمعالجتها هذه الوزارة ولذلك لطفا السادة النواب، عندما نتحدث عن قابس ونتحدث عن صفابس ونتحدث عن ولاية بن عروس ونتحدث عن ولاية بنزرت، هذه منذ التسعينات صنف وأنها مناطق ملوثة وبدرجة مرتفعة، هذه الوزارة الآن تعالج هذه المسائل.

على كل حال لا نستطيع أن نقول لكم سوى كان الله في عونكم وإن شاء الله المستقبل بالنسبة إلى تونس أحسن وشكرا.

الآن نمر إلى التصويت على اعتمادات مهمة البيئة من مشروع ميزانية الدولة لسنة 2024 وذلك بأغلبية الأعضاء الحاضرين، على أن لا تقل هذه الأغلبية عن ثلث أعضاء المجلس 54 عضوا ونحيل الكلمة إلى اللجنة لاستعراض تلك الاعتمادات، قبل تمريرها على التصويت.

#### السيدة المقررة

شكرا السيد الرئيس،

#### ميزانية الدولة لسنة 2024

##### مهمة البيئة

اعتمادات التعهد: 800 459 000 دينار  
اعتمادات الدفع: 400 459 000 دينار  
الحسابات الخاصة في الخزينة: 26 000 000 دينار  
صندوق سلامة البيئة وجمالية المحيط: 6 000 000 دينار  
صندوق مقاومة التلوث: 20 000 000 دينار  
شكرا.

#### السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الرجاء الاستعداد للتصويت.

الإذن بالتصويت.

انتهاء التصويت.

نتيجة التصويت مؤقتا: 120 نعم، 10 محتفظين و6 معترضين.

من لم يصوت إلكترونيا، يمكنه التصويت برفع الأيدي؟  
من يصوت بنعم برفع الأيدي؟ إذن 125 نعم. من احتفظ بصوته؟ لا أحد، إذن يبقى عدد المحتفظين 10. من رفض؟ إذن يبقى العدد 125 نعم، 10 محتفظين و6 معترضين.

وتبعا لنتيجة التصويت تمت المصادقة على اعتمادات مهمة البيئة من مشروع ميزانية الدولة لسنة 2024.

شكرا موصولاً للسيدة وزيرة البيئة وكافة أعضاء الوفد المرافق لها متمنيا لهم التوفيق والسداد في مهامهم.

شكرا للجنة الصناعة والتجارة والثروات الطبيعية والطاقة والبيئة.

شكرا لجميع السيدات والسادة النواب.

وهكذا نأتي إلى نهاية أشغالنا لهذه الحصة الصباحية على أن نواصل أشغالنا على الساعة الثالثة والنصف بعد الزوال لمناقشة بقية المهمات والمهام الخاصة والله ولي التوفيق. رفعت الجلسة

(كانت على الساعة الثانية وثلاث وخمسين دقيقة بعد الزوال)

#### استئناف الجلسة وعرض ومناقشة

#### مشروع ميزانية مهمة النقل لسنة 2024

(كانت الساعة الثالثة والنصف مساء)

#### السيد رئيس مجلس نواب الشعب

بسم الله الرحمن الرحيم،

السيدات والسادة النواب المحترمون،

أسعد الله أوقاتكم بكل خير،

باسمكم جميعاً أرحب بالسيد ربيع المجيدي، وزير النقل وكافة أعضاء الوفد المرافق له في رحاب مجلس نواب الشعب. نتطرق اليوم إلى قطاع خدماتي على قدر كبير من الأهمية، له ارتباط مباشر ووثيق بالحياة اليومية للمواطن وبمشاغل واهتمامات مختلف شرائح المجتمع.

تشرف وزارة النقل على هذا القطاع الحيوي الذي يجب أن يكون قاطرة للاقتصاد والاستثمار كما يتطلب إصلاحاً جذرياً على جميع الأصعدة وإصلاحاً مدروساً ومحكماً يطال المؤسسات والمنشآت العمومية في المجال ومواطن الخلل والوهن بها وخاصة مكامن الفساد.

ونحن كنواب شعب، نحمل هموم ومشاغل المواطن الذي يشكو من ضعف مردود قطاع النقل العمومي الذي ما انفك يشهد تراجعاً من سنة إلى أخرى وهو ما يبين صعوبة الإصلاح داخله وحتمية وضرورة معالجة مجمل المشكلات العالقة والمتواصلة بكل جدية وصرامة، لتحسين الخدمات وتفاذي كل مظاهر الاكتظاظ وتلافي مختلف المشاكل التي ترهق المواطن والتي تقف عائقاً أمام تطوير قدرات بلادنا على استجواب المستثمرين.

إن الإصلاح شأن وطني بامتياز وإن مجلس نواب الشعب بمختلف هياكله على أتم الاستعداد لمعاودة مجهودات جميع مؤسسات الدولة في إطار ما يضطلع به من صلاحيات دستورية وهو منفتح على كل المقترحات الرامية إلى تعميق النظر في مختلف القضايا الوطنية المطروحة بصفة تشاركية وفي الأطر الملائمة، بما يخدم المصلحة العليا للوطن وبما يرجع الأمل في النفوس.

السيدات والسادة الزملاء الأفاضل،

يتم تنظيم سير هذه الجلسة العامة المتواصلة الخاصة بالنظر في المهمات والمهام الخاصة لمشروع ميزانية الدولة لسنة 2024، عملاً بالترتيبات التي أقرها مكتب المجلس بتاريخ 7 نوفمبر 2023، لضمان حسن تنظيم سير الجلسات فيما يتعلق على وجه الخصوص بطلب التدخل وتسيير الجلسة وتوزيع التوقيت خلال النقاش العام. وتبعاً لذلك، الرجاء من الأعضاء الراغبين في التدخل في النقاش العام، التفضل بتوجيه طلباتهم كتابياً إلى رئاسة الجلسة وذلك قبل الانتهاء من تلاوة التقرير الذي أعدته لجنة التخطيط الاستراتيجي والتنمية المستدامة والنقل والبنية التحتية والتهيئة العمرانية.

زميلاتي، زملائي الأعزاء،

قبل أن أحيل الكلمة إلى اللجنة المذكورة لتقديم أعمالها حول مهمة النقل لمشروع ميزانية الدولة لسنة 2024، يسعدني أن أتوجه باسمكم جميعاً إلى مكتبها وكافة أعضائها وطاقمها الإداري بالتحية والشكر على المجهودات المبذولة وأدعوها لتستعرض تقريرها.

المصداق للجنة.

السيد شفيق زعفروري، رئيس لجنة التخطيط الاستراتيجي والتنمية المستدامة والنقل والبنية التحتية والتهيئة العمرانية

بسم الله الرحمان الرحيم،

## مشروع ميزانية الدولة لسنة 2024

ملخص تقرير لجنة التخطيط الاستراتيجي والتنمية المستدامة والنقل والبنية التحتية والتهيئة العمرانية

حول

مهمة النقل لسنة 2024

السيد رئيس مجلس نواب الشعب،  
السيدة نائب رئيس مجلس نواب الشعب،  
السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب،  
السيد وزير النقل،

تشرف لجنة التخطيط الاستراتيجي والتنمية المستدامة والنقل والبنية التحتية والتهيئة العمرانية بأن تعرض على أنظاركم ملخصاً لتقريرها حول مهمة النقل من مشروع ميزانية الدولة لسنة 2024. أحيل الكلمة إلى السيد المقرر.

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

المصداق للسيد المقرر صالح السالحي.

السيد صالح السالحي، المقرر

شكراً، قبل البدء في عرض تقرير اللجنة أستمع السيدات والسادة الحضور أن أتقدم بأسى عبارات الشكر والامتنان إلى السادة المستشارين الذين رافقونا في عمل ماراطوني متواصل لإنجاز هذا العمل وعلى ما أبدوه من استعداد تام للعمل التشاركي المثمر وأعني السيدة لطيفة قطاط والسيد صلاح الزمالي والسيدة عزة بن صالح فلهم كبير الشكر سلفاً.

كما أؤمن رحابة صدر السيد الوزير والوفد المرافق له في جلسة تجاوزت 12 ساعة من العمل المتواصل استماعاً إلى أعضاء لجنة التخطيط الاستراتيجي والتنمية المستدامة والنقل والبنية التحتية والتهيئة العمرانية، ولكل من شرفها بالحضور والمشاركة من السيدات والسادة النواب من غير أعضائها.

كما أشكره على تفاعله الإيجابي لتذليل الصعوبات والمشاكل المطروحة. ونظراً لطول التقرير الذي حاولنا من خلاله حوصلة الكم الهائل من المداخلات والأجوبة فقد ارتأينا عملاً بالفصل 126 من النظام الداخلي تقديم عرض ملخص لهذا التقرير على الجلسة العامة وتجردون المزيد من التفاصيل ضمن التقرير الموزع على سيادتكم.

## 1- التقديم:

في إطار دراسة مشروع ميزانية الدولة لسنة 2024، وبمقتضى قرار مكتب مجلس نواب الشعب الصادر بتاريخ 19 أكتوبر 2023، عُهد إلى لجنة التخطيط الاستراتيجي والتنمية المستدامة والنقل والبنية التحتية والتهيئة العمرانية النظر في مشروع مهمة النقل لسنة 2024.

وتضمنت الوثيقة المتعلقة بمشروع ميزانية هذه المهمة أبرز ملامح السياسات التي رسمتها الوزارة وأهم توجهاتها الإستراتيجية على المدى القصير والمتوسط، حيث تم التأكيد على الأهمية التي يكتسبها قطاع النقل بمختلف أصنافه ومكوناته والدور الأساسي الذي يلعبه في الاقتصاد الوطني من خلال مساندته لمختلف القطاعات الاقتصادية عبر توفير بنية أساسية ملائمة وخدمات تتماشى مع متطلبات مختلف المتعاملين الاقتصاديين، وذلك إضافة إلى دوره كعامل أساسي للاندماج الاجتماعي من خلال توفير خدمات نقل تستجيب لحاجيات المواطنين بمختلف المناطق والجهات لتمكينهم من التنقل داخل المدن وبينها عبر الطرقات والسكك الحديدية.

وبالإضافة إلى مساندتها للمجهودات الوطنية للإيفاء بالتعهدات الدولية في مجال التغيرات المناخية، انخرطت الوزارة في مختلف البرامج والإصلاحات الهيكلية التي اتخذتها الحكومة بهدف النهوض بمؤشرات النمو على غرار برنامج الإنعاش الاقتصادي وبرنامج إصلاح المؤسسات والمنشآت العمومية واستحداث المشاريع المعطلة.

كما تعمل الوزارة والمنشآت العمومية الراجعة لها بالنظر على تدارك التأخير في تجسيم الاستثمارات بعنوان السنوات السابقة في مجالي البنية التحتية وتجديد أسطول النقل.

أما بخصوص الآفاق القطاعية والتوجهات والإصلاحات الكبرى على المدى المتوسط (2024-2026)، فقد حدّدت -وفق الرؤية الإستراتيجية للقطاع- جملة من المحاور الرئيسية لخطّة التنمية الرامية إلى تعزيز مكانة قطاع النقل في حياة المواطن وفي الدّورة الاقتصادية.

من جهة أخرى، تمّ التأكيد ضمن وثيقة مشروع ميزانية الوزارة على جملة من السياسات والإجراءات والإصلاحات الضرورية لتجسيم الخطّة التنموية للقطاع وتمثّل أساسا في إجراءات عامة تهتمّ مختلف أنماط النقل، إضافة إلى الإجراءات الخاصة التي تمّ إفراد كل من النقل البرّي والجوّي والبحري بها.

كما وضعت الوزارة خطّة لإرساء الإطار القانوني الملائم للاستثمار في مجال اللوجستية والنقل متعدد الوسائط، بالإضافة إلى تكوين مخزون عقاري لبعث مشاريع المناطق اللوجستية.

وفيما يتعلّق بأفاق الشراكة مع القطاع الخاص، سيتمّ العمل على مزيد تشريك هذا القطاع في بعث واستغلال وتسويق مشاريع البنية الأساسية للنقل باعتماد مختلف أشكال الشراكة (نظام اللزّامات وعقود الشراكة) ممّا سيمكّن من تحقيق قيمة مضافة تؤدي إلى الرفع من مساهمة القطاع في الناتج المحلي الإجمالي وخلق مواطن الشغل ومن فرص الاستثمار على المستويين الوطني والجهوي.

وقد ضُبطت اعتمادات مهمّة النقل لسنة 2024 كالتالي:

- تعهّدا: 1068,551م د،

- دفعا: 1051,031م د.

أعمال اللجنة:

عقدت لجنة التخطيط الاستراتيجي والتنمية المستدامة والنقل والبنية التحتية والتهيئة العمرانية جلسة يوم 13 نوفمبر 2023 للاستماع إلى وزير النقل حول مهمّة النقل من مشروع ميزانية الدولة لسنة 2024.

#### 1- عرض السيد وزير النقل:

في بداية الجلسة، أبرز السيد وزير النقل الأهمية التي يكتسبها قطاع النقل ببعديه الاجتماعي والاقتصادي، حيث يلعب دورا اجتماعيا هاما من خلال مساهمته في تحسين ظروف الحياة عبر تلبية حاجيات التنقل للسكان مع المحافظة على المقدرة الشرائية للمواطنين وخاصة التلاميذ والطلبة، وكذلك في فك العزلة عن المناطق الداخلية وإحكام إدماج مختلف جهات البلاد وتعزيز تكاملها. كما يضطلع هذا القطاع الحيوي بدور اقتصادي كبير من خلال مساهمته في خلق الثروة والمساهمة في التنمية الاقتصادية والتنمية الجهوية ومساندته لبقية القطاعات الأخرى على غرار التصدير والسياحة، بالإضافة إلى دوره المحوري في تجسيم انفتاح الاقتصاد

الوطني على الأسواق العالمية وتأمين المبادلات التجارية الخارجية خاصة عبر النقل البحري.

إثر ذلك، قدم عرضا حول أبرز برامج مشروع ميزانية الوزارة للسنة القادمة وأهدافها. حيث قدّرت اعتمادات الدفع لسنة 2024 على موارد الدولة في حدود 1051,031 م د مقابل 1011,475 م د سنة 2023 أي بزيادة تقدر بـ 39,556 م د ونسبة تطور بـ 3,9%. وتتضمن مهمة النقل لسنة 2024 أربعة برامج عملياتية وهي: النقل البري والنقل البحري والموانئ والطيران المدني والقيادة والمساندة.

كما أعطى السيد الوزير لمحة عن هيكلية تمويل قطاع النقل موضحا أن الدولة تتكفل بتمويل مشاريع البنية الأساسية والدراسات للشركات المنضوية تحت ميزانية الدولة، في حين تُحمل مشاريع المعدّات على كاهل الشركات (باستثناء بعض معدّات النقل الحديدية الحضري)، علما وأنه يتم بعنوان كل سنة مالية رصد منحة استثمار توزع على الشركات الجهوية للنقل لمساعدتها على توفير نسبة من التمويل الذاتي.

وبين أن ميزانية وزارة النقل لا يمكنها تغطية تمويل المشاريع في عديد مجالات النقل، حيث لا تتجاوز حصة ميزانية الدولة 12% من مجموع استثمارات القطاع في حين تقوم المؤسسات والمنشآت العمومية (القطاع العام) بمجهود استثماري كبير رغم الوضعية الصعبة التي يمر بها جُلّها، حيث تساهم بحوالي الثلثين من الاستثمارات الجمالية المنجزة في القطاع.

من جهة أخرى، تطرق السيد الوزير في جزء من العرض الذي تقدم به أمام اللجنة إلى الرؤية الإستراتيجية لقطاع النقل، حيث أكد أن الأهداف العامة لسياسة النقل في أفق سنة 2040 تتمثل في تحسين القدرة التنافسية للاقتصاد وتكثيف خدمات النقل لحاجيات السكان والمؤسسات وتعزيز الاندماج الترابي والجهوي والتهوؤ بالسلامة وبمحماية البيئة من خلال التركيز على عشرة محاور رئيسية. كما سيتم العمل على تحقيق 47 مشروعا في البنية التحتية منها 18 في مجال الطرقات و19 في مجال السكك الحديدية و6 في مجال الموانئ و4 في مجال المطارات، بالإضافة إلى عدد من المشاريع الأخرى المبرمجة خاصة في تطوير مناطق الخدمات اللوجستية.

أما على المدى القصير، فإن الوزارة تعمل على إيجاد الحلول العاجلة لتجاوز الصعوبات ومساندة الشركات العاملة بالقطاع لاستعادة النشاط والقيام بالإصلاحات الضرورية للنهوض بجودة الخدمات وتحقيق النمو ومواصلة دعمها للنسيج الاقتصادي والاجتماعي وتوفير متطلبات الحرفاء أخذا بعين الاعتبار مختلف التغيرات بهدف تحسين ظروف عيش المواطن والرفق بنوعية الحياة.

كما انخرطت الوزارة في مختلف البرامج والإصلاحات الهيكلية التي اتخذتها الحكومة بهدف النهوض بمؤشرات النمو على غرار برنامج الإنعاش الاقتصادي وبرنامج إصلاح المؤسسات والمنشآت العمومية واستحداث المشاريع المعطلة. كما تساهم في إطار الالتزامات الدولية، في مساندة المجهود الوطني لجلب الاستثمارات الخارجية والقيام بالإصلاحات الضرورية ضمن برامج دعم الميزانية.

كما تساند الوزارة المجهودات الوطنية للإيفاء بالتعهدات الدولية في مجال التغيرات المناخية حيث يتم التركيز على تدعيم التنقل الإيكولوجي والتشجيع على توفير أسطول أقل استهلاكاً للطاقة

وذي نسب منخفضة من انبعاث الغازات الدفينة في كافة مجالات النقل واستعمال التكنولوجيات الحديثة ومواكبة التطورات في المجال.

ولتنفيذ هذه الرؤية الإستراتيجية، أوضح السيد الوزير أنه لا بد من العمل على تجسيم البرامج الاستثمارية والإصلاحات ذات الأولوية القادرة على المساهمة في الإنعاش الاقتصادي على المدى القريب والمتوسط، الإسراع في إعادة هيكلة المؤسسات العمومية التي تعاني صعوبات، إعطاء الأولوية للآليات البديلة في تنفيذ البرامج الاستثمارية خاصة منها الشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص وكذلك تطوير الشراكات الإستراتيجية مع كبرى الشركات العالمية "partenariats stratégiques"، بالإضافة إلى التسريع في تحيين الأطر التشريعية والتنظيمية المنظمة لمختلف أنشطة النقل واللوجستية قصد مواكبة التطورات على المستوى الدولي.

السيد معز برك الله، نائب رئيس لجنة التخطيط الاستراتيجي والتنمية المستدامة والنقل والبنية التحتية والهيئة العمرانية

## 2- مداخلات النواب وردود السيد وزير النقل:

إثر العرض الذي قدمه السيد الوزير، دار خلال هذه الجلسة - التي امتدت لساعات طويلة (حوالي 12 ساعة) - نقاش تضمن عددا كبيرا من المداخلات من قبل أعضاء اللجنة وغير أعضائها، الذين حضروا بكثافة، شملت عديد المجالات الراجعة بالنظر للوزارة والتي تهم كافة ولايات الجمهورية. وقد أشار أغلب المتدخلين إلى غياب سياسة اتصالية ناجعة لوزارة النقل سواء مع النواب أو مع الإعلام والعموم مما ساهم في فسخ المجال لترويج عديد الشائعات والمعطيات المغلوطة التي ساهمت سواء في التقليل من حجم العمل الذي تقوم به الوزارة أو في ارتفاع منسوب عدم الرضى عن أدائها جهلا بحقيقة المعطيات والأوضاع.

وتطرق النواب الذين تداولوا على أخذ الكلمة إلى عديد المواضيع التي تعلقت أساسا بالمسائل التالية:

### أ- النقل البحري والموانئ:

جوابا عن استفسارات النواب حول إستراتيجية الوزارة في مجال النقل البحري الدولي والموانئ التجارية وتوظيف الموقع الاستراتيجي لتونس على محور شرق-غرب البحر الأبيض المتوسط لجلب جزء من حركة المسافنة وتشجيع الاستثمار في هذا القطاع، أفاد الوزير أنه في إطار التوظيف الأمثل للبنية الأساسية المينائية الحالية وبعث وتطوير أقطاب مينائية اقتصادية وصناعية تستجيب للتطورات الهامة في مجال النقل البحري والنقل متعدد الوسائط واللوجستية، قام ديوان البحرية التجارية والموانئ ببرمجة إنجاز دراسة المخطط المديرى للموانئ البحرية التجارية في أفق 2040 وبعدها.

حيث تمّ إمضاء عقد الصفقة المسندة لفائدة مجمع مكاتب دراسات تونسي وفرنسي وهولندي، وتمّ الشروع في إنجاز الدراسة بداية من شهر نوفمبر 2023 لمدة تعاقدية بـ 15 شهرا. وتهدف هذه الدراسة إلى تحديد إستراتيجية تطوير الموانئ التجارية البحرية وتنميتها واقتراح الحلول العملية وترشيد الاستثمارات اللازمة على المدى القريب والمتوسط والبعيد وذلك عبر ضبط خارطة طريق مستقبلية كمية ونوعية خاصة لكل ميناء ولكل نوعية من البضائع، وذلك أخذا بعين الاعتبار المشاريع الكبرى المبرمجة.

وتشمل مخرجات الدراسة تقديم مقترحات لتطوير المنظومة المينائية حسب الآفاق التالية:

- على المدى القريب: اقتراح جملة من المشاريع والإجراءات على المستوى التنظيمي تهدف إلى ترشيد مثال استغلال الموانئ البحرية التجارية وتحسينها واقتراح جملة من مشاريع الاستثمار الواجب القيام بها مرفوقة بمؤيدات جدوى الإنجاز وبالخصائص الفنية، على غرار مشروع رصيف سفن الدحرجة والمسافرين وسفن الرحلات السياحية المقترح إنجازها بميناء بنزرت في إطار مبادرة تلقائية،
- على المدى المتوسط: تحديد جملة الاستثمارات الواجب القيام بها مع تحديد الجدول الزمني للإنجاز والخصائص الفنية والكلفة التقديرية.

- على المدى البعيد: تحديد برنامج تطوير للموانئ البحرية التجارية مع إمكانية اقتراح إعادة توظيف بعض من الموانئ التجارية الحالية وحجز العقارات لإنجاز مشاريع جديدة على المدى المتوسط والبعيد لتوظيف بعض المواقع الإستراتيجية مثل جهة بنزرت وتطوير ميناء الصخيرة واقتراح مواقع تطوير موانئ تجارية بحرية جديدة تستجيب للمعايير والتطورات في مجال النقل البحري (توفر الأرصفة العقارية الهامة، القرب من مسار خطوط الملاحة البحرية les autoroutes de la mer، توفر الأعماق، الخ...)

وبالنسبة لمشروع الميناء بالمياه العميقة "النفیضة" ومنطقة الخدمات اللوجستية المندمجة به، فهو يعتبر ضرورة قصوى للاقتصاد التونسي قصد الاستجابة لمتطلبات النقل البحري الحديث والاستفادة من اقتصاد الحجم والضغط على تكاليف عبور البضائع من الموانئ التونسية، وبالتالي دعم القدرة التنافسية للبضائع توريدا وتصديرا، إضافة إلى جلب الاستثمار وخلق مواطن الشغل والتنمية الجهوية وجلب جزء من حركة المسافنة بالبحر الأبيض المتوسط وجعل تونس مركزا دوليا وإقليميا للتجارة والخدمات.

وفي هذا الإطار، تمّ تحيين الدراسات الفنية للتأكد من الجدوى الاقتصادية للمشروع وإحداث شركة ميناء النفیضة سنة 2018 وإعلان عن طلب عروض دولي لإنجاز المرحلة الأولى من المشروع بطريقة الهندسة والبناء والتمويل EPCF، مع منح ضمان الدولة لقروض التمويل. وقد تجاوزت تقديرات كلفة المرحلة الأولى 1 مليار دولار (75% تمويل عمومي و25% تمويل خاص).

ويجدر التذكير أنه على إثر الإعلان عن طلب العروض، تلقت شركة ميناء النفیضة 3 عروض مالية وفنية من قبل أكبر المجمع المتخصصة في بناء الموانئ بالمياه العميقة، وتمّ تقييم العروض المقدمة من قبل الهيئة العليا للطلب العمومي التي أفادت بتاريخ 5 أكتوبر 2023 بعدم موافقتها على إسناد بناء المشروع للعارض المقترح من قبل شركة ميناء النفیضة باعتبار وجود جملة من الاختلالات تتعلق أساسا بمخالفة بعض الشروط الفنية الواردة بكراس الشروط وعدم مقبولية الشروط المالية.

وأمام هذه الوضعية، وإنجاز هذا المشروع كضرورة قصوى للاقتصاد الوطني، أصبحت الفرضيات الممكن اعتمادها تتمثل فيما يلي:

- مواصلة البحث عن شريك استراتيجي لإنجاز المشروع في إطار تفاوض مباشر حسب ما تسمح به القوانين والتراتيب الجاري بها العمل في تونس، وعند الاقتضاء وضع إطار قانوني خاص لإنجاز المشروع على غرار اتفاقية استثمار تتم المصادقة عليها بقانون:



- وفي صورة عدم التوصل إلى اتفاق مع شريك استراتيجي، تتم مراجعة الخصوصيات الفنية للمشروع بما يتماشى مع حاجيات الحركة البحرية التجارية التونسية وتوقعات تطور الاقتصاد التونسي، قصد التقليل في مبلغ الاستثمار الأولي وتسهيل آليات توفيره، وإنجاز المشروع حسب الإجراءات المعمول بها ومن قبل الهياكل الوطنية المتعددة بتطوير البنية الأساسية المينائية بتونس.

وحول ما تقدم به النواب من استيضاحات بخصوص واقع مناطق الخدمات اللوجستية وسبل تطويرها، أفاد السيد وزير النقل أن الدراسات التي أنجزت منذ سنة 2007 أكدت على أهمية الموقع الاستراتيجي لتونس وضرورة جعلها قطبا لوجستيا للحركة البحرية شرق/غرب المتوسط وجنوب/شمال البحر الأبيض المتوسط/إفريقيا والبلدان المجاورة.

كما أن مشروع الميناء بالمياه العميقة ومنطقة الخدمات اللوجستية سيتمكن من استقطاب أكبر شركات تشغيل الموانئ والمحطات والحاويات، بالإضافة إلى شركات النقل البحري العملاقة.

وبالتالي فقد أصبحت من الضروري مواكبة تطور الوظيفة الجديدة للوجستية والنقل متعدد الوسائط في اتجاه دمج الأنشطة اللوجستية والخدمات ذات القيمة المضافة في إطار سلسلة متكاملة تتميز بالفاعلية والنجاعة على مستوى الكلفة والأجال وذلك من خلال التحكم في تدفق البضائع وتعميم استعمال التكنولوجيات الحديثة وتطوير قدرات المؤسسات العاملة في مجال اللوجستية وتفعيل النقل متعدد الوسائط ومزيد تطوير البنية التحتية للوجستية.

وقد وضعت الوزارة لهذا الغرض إستراتيجية شاملة ومتكاملة تتمثل أهم أهدافها في الارتقاء بنجاعة المنظومة اللوجستية وتطوير النقل متعدد الوسائط دعماً للقدرة التنافسية للاقتصاد الوطني، في دعم دور المنظومة اللوجستية في المساهمة في اندماج الاقتصاد الوطني في سلاسل القيمة العالمية، في جعل النقل واللوجستية مصدراً هاماً للنمو وفي توفير الأرضية لجعل تونس قطبا لوجستيا إقليميا في أفق سنة 2040.

فعلى مستوى تطوير البنية الأساسية، سيتم:

- استكمال الدراسات لبعث شبكة من المناطق اللوجستية متعددة الأنشطة «Multiflux» تتضمن منصات لوجستية متخصصة محاذية أو قريبة من الموانئ والمطارات والسكة الحديدية،
- العمل على استكمال الدراسات لإحداث فضاءات متخصصة في سلاسل التبريد موجهة للمنتجات سريعة التلف،
- استكمال الدراسات لإنجاز المنطقة اللوجستية المحاذية لمشروع الميناء بالمياه العميقة،
- تكوين مخزون عقاري لبعث مشاريع المناطق اللوجستية ووضعه على ذمة المستثمرين،
- تطوير هندسة مشاريع الشراكة فيما يتعلق بكيفية تهيئة المناطق اللوجستية واستغلالها.

وعلى مستوى تطوير منظومة اللوجستية، فسيتم:

- ملائمة المنظومة اللوجستية لنظام تصدير المنتجات الفلاحية من خلال إعداد برنامج مشترك مع الهياكل والفاعلين المعنيين يكون على الأمد المتوسط ويمكن من إحداث منصات لوجستية تجارية

ببعض المناطق اللوجستية قريبة من موانئ التوريد ومناطق الإنتاج والاستهلاك تساعد على التحكم في تدفقات المنتجات الفلاحية وتطوير طاقة الخزن لمجابهة عدم انتظام الإنتاج الوطني لبعض المواد الفلاحية وترشيد الشراءات للتحكم في الأسعار التي تعرف عدم استقرار على المستوى الدولي على غرار مادتي الحبوب والسكر.

• استقطاب مستثمرين لتطوير النقل الجوي للبضائع انطلاقاً من تونس في اتجاه البلدان الإفريقية،

• العمل على تطوير سلسلة التبريد ببلادنا من خلال إعداد برنامج مشترك مع الهياكل والفاعلين المعنيين يكون على الأمد المتوسط ويمكن من تشجيع بعث مؤسسات لوجستية مختصة،

• تشجيع الاستثمار في بعث منصات وفضاءات لوجستية متخصصة ومخازن للتبريد واستعمال الشاحنات المبردة.

أما على مستوى تطوير النقل متعدد الوسائط، فسيتم:

• استكمال الدراسات لبعث نقاط ترابط متعددة الوسائط وتعميم استعمال عقد النقل متعدد الوسائط لنقل البضائع،

• استكمال الدراسات لبعث مشاريع نموذجية للنقل متعدد الوسائط.

وسيمكذلك على مستوى تطوير الإطار القانوني والمؤسسي:

• إرساء إطار قانوني ملائم للاستثمار في مجال اللوجستية والنقل متعدد الوسائط،

• إعداد ملف متكامل لإحداث وكالة تونسية للوجستية والنقل متعدد الوسائط،

• وضع نظام أساسي لمسدي الخدمات اللوجستية وإعداد سجل لمن اللوجستية،

وعلى مستوى تطوير الكفاءات، سيتم إعداد مخطط مديري مندمج للتكوين في مجال اللوجستية يهدف إلى رفع نسق تكوين الإطارات والفنيين. كما سيتم على مستوى توظيف وتعميم استعمال التكنولوجيات الحديثة استكمال الدراسات لإرساء منظومة لوجستية ذكية "e-logistique" لتنمية التجارة الإلكترونية والمساهمة في تطوير الاقتصاد الرقمي من خلال توفير خدمات مالية وبريدية متجددة واعتماد التكنولوجيا الحديثة في كافة العروض اللوجستية، إضافة إلى تعميم إضبارة النقل على بقية أصناف النقل.

أما على مستوى تحسين جاذبية اللوجستية لتونس، فسيتم:

• العمل تدريجياً على تحسين ترتيب تونس في تصنيف مؤشر النجاعة اللوجستية (IPL) من خلال:

- تطوير وتعصير البنية التحتية المينائية والجوية والطرقية والحديدية،

- تحسين الخدمات اللوجستية بنقاط العبور البرية والبحرية والجوية،

- تأهيل مسدي الخدمات اللوجستية،

• التعريف باللوجستية التونسية وتشجيع انتصاب المستثمرين وكبار الصناعيين ومستعملي المناطق اللوجستية.

وبخصوص الإسراع في تجسيم مشروع منطقة الخدمات اللوجستية بمنطقة "قرقرور"، أورد السيد الوزير أن هذه المنطقة

تعتبر منطقة لوجستية ذات أولوية وسيتم العمل على انجازها ضمن النواة الأولى لبعث المناطق اللوجستية ذات الأولوية والتي سيعهد إنجازها للهيكل التنفيذي لتطوير اللوجستية الذي سيتم إحداثه في إطار إرساء إطار قانوني ومؤسسي لتطوير اللوجستية والنقل متعدد الوسائط. وتجدر الإشارة أنه تم الانتهاء من صياغة النسخة النهائية لمشروع قانون تطوير اللوجستية والنقل متعدد الوسائط ومشروعي أمرين لإحداث هيئة عليا للوجستية والنقل متعدد الوسائط وهيكلت التنفيذي لتطوير اللوجستية والنقل متعدد الوسائط والذي سيتم عرضه على أنظار جلسة عملوزارية خلال سنة 2024.

وبخصوص تساؤل عدد من النواب عن مدى تنسيق وزارة النقل مع الوزارة المكلفة بالبحث العلمي في المشاريع وفي استعمال التكنولوجيات الحديثة، أوضح السيد الوزير أن قطاع النقل يشهد تطوراً سريعاً على مستوى التكنولوجيا المستعملة في وسائل النقل وفي أساليب التصرف بحثاً عن النجاعة وتقليص التكاليف والآثار السلبية، خاصة فيما يتعلق باستعمال الطاقة النظيفة.

وأكد أن قطاع النقل في تونس يفتح على البحوث الجديدة من خلال اختيار مواضيع ختم الدروس من طرف الطلبة بالأكاديمية البحرية بمنزل بورقيبة وبمدرسة الطيران ببرج العامري بالتنسيق مع المشرفين على برامج التكوين من وزارتي الدفاع الوطني والتعليم العالي والبحث العلمي، وعادة ما يتم اختيار مواضيع نهاية التكوين تتعلق بالتكنولوجيا العالية والاختراعات الجديدة، بالإضافة إلى احتضان المؤسسات التابعة لوزارة النقل لمهندسين ومتصرفين وتقنيين للقيام بترقيات أو بحوث في مجال تكوينهم في مواضيع هم أحدث التكنولوجيات المستعملة في مجال المعدات أو البنية التحتية في النقل، هذا علاوة على التنسيق المباشر مع وزارة تكنولوجيا الاتصال في عديد المشاريع على غرار مشروع رقمنة البطاقة المهنية، ومشروع رقمنة مسار الحصول على الاشتراكات المدرسية بالشركات الجهوية للنقل "النموذجية"، ومشروع مراجعة الإجراءات الإدارية المستوجبة على المتعاملين مع الإدارة، ومشروع بوابة الخدمات الإدارية الموجهة إلى المواطن والتي تتضمن حالياً خدمات الوكالة الفنية للنقل البري.

وتفاعلاً مع بعض المداخلات التي تعلق بالمشركة التونسية للشحن والتزجيف ومدى قدرتها على الاستثمار في معدات قادرة على تحقيق المردودية المطلوبة، أفادت الوزارة أن هذه الشركة تعتبر من أهم الشركات الوطنية في مجال النقل البحري من خلال الدور الريادي الذي في عهدتها لتطوير الاقتصاد الوطني. وقد انكببت الشركة التونسية للشحن والتزجيف على إيجاد الحلول المناسبة ومنها:

- تحسين التصرف في الموارد البشرية واستكمال مشروع المراجعة الشاملة للنظام الأساسي لأعوان الشركة في إطار التوجهات العامة للنهوض بقطاع النقل.

- ترشيد استغلال معدات المناولة باستخدام تكنولوجيا المعلومات المتطورة.

- بداية من سنة 2011، تحملت الشركة التونسية للشحن والتزجيف تحت ضغوطات عديدة انتدابات تفوق طاقة استيعابها (حوالي 569 عوناً) لم تنهيا لها الشركة، كان أغلبها فوق الحاجة ودون المستوى المني المطلوب. وقد تم توزيع أغلبهم على الوكالات (خاصة بمينائي رادس وحلق الوادي). وعلى هذا الأساس، تعمل

الشركة على خطة عمل لتفعيل برنامج تطهير ابتداء من سنة 2025 يستند لفرضية تسريح 477 عاملاً الذين يفوق معدل أعمارهم 45 سنة وتفعيل برنامج انتداب مدروس على قاعدة الحاجيات الفعلية والتقنية لتطوير خدمات الشحن والتزجيف بالموانئ التونسية.

- تم تنفيذ برنامج استثماري من سنة 2021 إلى سنة 2023 بحوالي 40 مليون دينار.

- تم إعداد برنامج استثماري يمتد إلى سنة 2035 بكل الموانئ التونسية وحسب خصوصية كل ميناء، مع العلم أن هذا البرنامج يركز على تحرير أسعار مناولة السلع بالموانئ أو الترفيع فيها بمقايير مدروسة لتضاهي أسعار خدمات الموانئ المجاورة بالبحر الأبيض المتوسط، علماً وأن أسعار المناولة بالموانئ التونسية تعتبر الأدنى في البحر الأبيض المتوسط والتي أصبحت عائقاً أمام تطوير الموانئ وتحسين الخدمات وتنمية الاقتصاد الوطني.

وجواباً عن السؤال المتعلق ببرنامج التعاون مع "الوكالة الأمريكية لتحدي الألفية" Millennium Challenge « MCC » Corporation حول توسعة ميناء رادس، أوضح السيد الوزير أنه تم القيام بكل الدراسات الاقتصادية والفنية ودراسات الجدوى وتحديد كل مكونات المشروع وأن وزارة النقل وديوان البحرية التجارية والموانئ بصدد البحث عن حلول بديلة وشرائط ناجعة لتطوير وتوسعة البنية الأساسية بميناء رادس وبالأخص لخدمات محطة حاويات بهدف الفصل بين نشاط الحاويات والمجرورات.

من جهة أخرى، حظي موضوع الصحة والسلامة المهنية بالموانئ باهتمام النواب، ونهوا خلال مداخلاتهم إلى تركز الحوادث المينائية وإلى وجود عديد الاختلالات بالإضافة إلى النقص الحاصل في معدات السلامة.

وأوضح السيد الوزير في هذا الصدد أنه تم بالنسبة لديوان البحرية التجارية والموانئ، تشخيص الوضعية من قبل الديوان بالتنسيق مع كل السلط المتدخلة وخاصة المتعاملين وأصحاب اللزمات وشركات الشحن والتفريغ وتم عقد جلسات للجان السلامة والأمن بكل الموانئ البحرية التجارية واتخاذ تدابير ميدانية وأمثلة جولان مضبوطة والتذكير بقواعد السلامة، كما أن العمل متواصل لتحسين جوانب السلامة والصحة المهنية بالموانئ البحرية التجارية التونسية ولكل الشركات المتدخلة في المجال.

من جهتها، أولت الشركة التونسية للشحن والتزجيف عناية خاصة بعناصر السلامة والصحة المهنية بالموانئ التونسية وأماكن العمل وذلك من خلال:

- التعاقد مع مكتب مختص في مجال المراقبة التنظيمية وحسب المعايير الدولية لكل

تجهيزات الشركة ومعدات في طور الاستغلال للمراقبة جاهزتها وتقليص المخاطر التي يمكن أن تتسبب فيها.

- توفير معدات وتجهيزات السلامة للأعوان حسب ما تقتضيه مجلة الشغل وبالتعاون مع معهد الصحة والسلامة المهنية بكل جهة وذلك عن طريق طلب عروض دوري في الغرض.

- تكوين دوري في مجال الصحة والسلامة المهنية للأعوان بالتنسيق مع معهد الصحة والسلامة المهنية والحماية المدنية.

- تخصيص وحدة بكل ميناء تحرص على تطبيق إجراءات الصحة والسلامة بالتنسيق مع السلط والمتعاملين مع الموانئ وإدارة الصحة والسلامة بالشركة.

وبخصوص وضعيّة ميناء قابس ومشاكل السلامة داخله والإنارة والكلاّب السائبة، يبيّن أنه بالنسبة لأشغال الجهر بهذا الميناء، وقع القيام سنة 2023 بمسح للأعماق بالتنسيق مع مصالح البحرية الوطنية وتحديد الكميات والتي تبلغ مليون و300 ألف متر مكعب وتم الإعلان بتاريخ 05 أوت 2022، عن طلب عروض لدراسة التأثيرات البيئية لأشغال جهر مينائي قابس وجرجيس 2022 والذي وقع إعلانه غير مُثمر بتاريخ 01 نوفمبر 2023، مُضيفاً أنه يجري حالياً الإعلان عن إعادة طلب العروض وتمّت برمجة الأشغال بميزانية سنة 2024 بـ 60 م.د. كما تمّ تدعيم الإنارة بالأرصعة 5، 6، 7 و8 ويتمّ العمل حالياً على تدعيم الإنارة بالرصيفين 9 و10 والقيام بدراسة لإحداث رصيف خدمات للجزارات والوحدات العائمة والاستفادة من المكان الحالي لرسو السفن.

وبالنسبة إلى منظومة السلامة، يتمّ الإعلان عن دراسة لتركيز منظومة المراقبة الإلكترونية للموانئ بكل من قابس وجرجيس وسوسة وصفاقس خلال هذا الشهر (نوفمبر 2023).

وعن ظاهرة الكلاّب السائبة، وقع توجيه مراسلات إلى البلديات في الغرض، وبتفاقم هذه الظاهرة تقريبا بكلّ الموانئ، يتمّ حالياً التنسيق مع مصالح وزارة الداخلية لإيجاد حلّ جذري لهذا الإشكال.

وفيما يتعلق بتوريد الفحم البترولي عن طريق ميناء قابس، أفاد الوزير أن توريد الفحم البترولي عبر ميناء قابس لفائدة شركات الاسمنت واجه عدة صعوبات في السنوات الفارطة حيث اعترض المجتمع المدني بهذه الجهة على توريد هذه المادة لفائدة كل الشركات. وقد تمّ التنسيق لقبول السفن بكل من ميناء بنزرت-منزل بورقيبة ورصيف شركة الاسمنت ببزرت، والرصيف المتعدّد السوانب برادس لفائدة شركات الاسمنت. كما تمّ كذلك أخذ تدابير عملية ووقع توريد بعض الشحنات من الفحم البترولي عبر ميناء قابس ونقلها بالشاحنات.

وحول تنشيط الميناء التجاري بجرجيس وربطه بالسكّة الحديدية وبالمطار وبمعبر رأس جدير، أبرز أن المشاريع الهيكلية للربط ستساهم في تطوير نشاط هذا الميناء. أمّا بالنسبة لتنشيطه في الوضعيّة الحاليّة، فقد برمجت وزارة النقل وديوان البحرية التجارية والموانئ يوما دراسيا لتطوير نشاط هذا الميناء ودفع الاستثمار به (مخزون عقاري، أفكار مشاريع، أنشطة الرّحلات السياحية...). وبهدف حمايته من الجهة الجنوبيّة من الترسّبات الرملية، تمّ القيام بسبر الأعماق خلال سنة 2023 وتجديد كميات الجهر كما تمت أيضا برمجة عمليّة الجهر خلال سنة 2024، علما وأنّ عمليّة الجهر تتمّ كلّ 7 سنوات بالنسبة لهذا الميناء نظرا لسرعة ترسّب الرمال به. وأوضح السيد الوزير أنه ستتمّ برمجة أشغال الجهر حال التوصل بموافقة وكالة حماية المحيط حول دراسة التأثيرات البيئية التي هي في طور طلب العروض. كما أشار إلى أنسفن المسافرين وبالتحديد "قرطاج" لا تتطلّب أعماقا كبيرة، موضحا أن الإشكال الحاصل يتمثّل في وجود نوع من الطحالب البحرية يتسبّب في صعوبات تقنية لمحركات السفينة وقد تمّ أخذ التدابير العملية لسلامة الرسو.

وفي جانب آخر من النقاش، وحول ما لاحظته عدد من النواب من ارتفاع في أسعار تذاكر السفر وخاصة بالنسبة إلى العائلات ودعوتهم إلى اعتماد أسعار منخفضة بالنسبة للتونسيين بالخارج

ومتابعة تنفيذ الإجراءات المتعلقة بها، أوضح السيد الوزير أن تعريف الشركة التونسية للملاحة تتميّز بالديناميكية حيث أنّها تتغيّر حسب قاعدة العرض والطلب. فغالبا ما تكون التعريف عند الانطلاق منخفضة وتبدأ في الارتفاع تدريجيا حسب نسبة الحجز على متن السفن، ويكون هذا التدرّج في الارتفاع حسب سَلَم يتراوح من 1 إلى 7.

وأضاف أن هذه الشركة تأخذ بعين الاعتبار القدرة الشرائية للعائلات التونسية المقيمة بالخارج حيث تعتمد على جملة من التعريفات التفاضليّة نذكر منها:

تعريف العائلات متعدّدة الأفراد: تتمتع الشركة العائلات المتكوّنة بين 03 و07 أفراد مع أودون سيّارة بنسبة تخفيض تتراوح بين 27% و48% خلال الموسم الصيفي،

تعريف الحجز المبكّر: بنسبة تخفيض تتراوح بين 32% و52% صالحة على مدار السنة.

تعريف مرجان: بنسبة تخفيض بين 18% و45% صالحة على مدار السنة.

تعريف خاصة بالمترجلين خارج فترة الذروة: بنسبة تخفيض بين 50% و64%.

■ تعريف الطلبة: يتمّتع الطلبة التونسيون الذين يزاولون تعليمهم بالخارج بنسبة تخفيض تقدّر بـ 50% على كامل السنة.

هذا وتعتزم الشركة التونسية للملاحة اعتماد تعريف منخفضة بنسبة 50% لفائدة الأشخاص من ذوي الاحتياجات الخصوصيّة (إعاقة عضويّة). وتجدر الإشارة إلى أنّه تمّ في السنوات الفارطة تعديل التعريفات وفقا لمعطيات السوق والتكلفة. ومن جهة أخرى، توفّر هذه الشركة لأبناء الجالية خلال موسم الذروة إمكانية الدفع على قسطين يكون الأول بنسبة 15% من ثمن التذكرة عند الحجز ويُسدّد القسط الثاني في أجل لا يتعدّى 45 يوما من موعد السفر.

## السيد المقرر

ب- النقل البري:

تفاعلا مع المداخلات المتعلقة بإستراتيجية الوزارة لتطوير النقل الحديدي، أفاد السيد الوزير أن هذه الإستراتيجية ترتكز أساسا على تعصير البنية الأساسية وتأهيل معدات النقل المتوقّرة ثمّ تجديدها في مرحلة ثانية. هذا وقد تمّ اقتراح المشاريع المعنية على أنظار وزارة الاقتصاد والتخطيط قصد البحث عن التمويلات اللازمة للدراسات والتنفيذ، حيث تمّ إجراء ما يلي:

- عرض مشروع تجديد شبكة نقل لفسفاط في جزئه الأول المتمثّل في تجديد 190 كلم من السكّة الحديدية في جويلية 2023 - بالتنسيق مع وزارة الاقتصاد والتخطيط- على أنظار ممثلي بعض الصناديق العربية الممولة (السعودية والكويتية وأبو ظبي) والتي أبدت استعدادا لتمويل سنة 2019.

- إحالة بعض المشاريع التي تمّ تحديدها في إطار التعاون مع البنك الأوروبي للتنمية من ضمنها: مشروع إعادة تأهيل وتعصير الخط "أ" الرابط بين محطّة تونس ومحطّة "الرياض"، ومشروع إعادة تأهيل الخط 5 الرابط بين تونس وقابس، ومشروع إعادة تأهيل الخط عدد 01 الرابط بين الجديدة وبنزرت، ومشروع إعادة تأهيل الخط الرابط بين تونس والحدود الجزائرية، إضافة

إلى مشروع اقتناء المعدات لنقل المسافرين على الخطوط البعيدة، مع العلم وان البنك الإفريقي للتنمية أبدى استعدادا للمشاركة في التمويل إلى جانب البنك الأوروبي للتنمية وذلك خلال الاجتماعات المنعقدة مع ممثليه بمقر وزارة الإشراف خلال شهر سبتمبر 2023 أو عن بعد خلال شهر أكتوبر 2023.

وفي إطار التعاون الثنائي بين تونس والجزائر في مجال النقل والربط بين أصناف النقل، اقترحت تونس تجميع اللجنة الثنائية لمواصلة النظر واقتراح الحلول الممكنة للربط بين شبكات النقل السككي بين البلدين وإعادة تنشيط الخط لنقل المسافرين والبضائع.

وفيما يتعلق بتجسيم النقل السككي المغربي، بين السيد الوزير أن الأمانة العامة لاتحاد المغرب العربي أشرفت على "دراسة الجدوى الخاصة بإعادة تأهيل وتحديث بعض مقاطع خط السكك الحديدية للقطار المغربي" والتي تم تمويلها بجهة من طرف البنك الإفريقي للتنمية. وقام مكتب الدراسات المكلف "Italferr" بتسليم مخرجات الدراسة إلى الشبكات الأعضاء (المغرب- الجزائر- تونس) في تونس بتاريخ 27 مارس 2019. وتجدر الإشارة إلى أن التعاون التونسي الجزائري في مجال النقل الحديدي يندرج ضمن أشغال اللجنة المغربية للنقل السككي المتمثل نشاطها في عدة مجالات ذات اهتمام مشترك بين الشبكات المغربية والتي يتم التباحث فيها صلب لجان متخصصة (لجنة المسافرين، لجنة البضائع واللوجستية، لجنة البنية التحتية والسلامة والأمان، لجنة الموارد البشرية، لجنة الرقمنة).

وأضاف أنه رغم أن النقل الحديدي بين تونس والجزائر يكتسي أهمية إستراتيجية للبلدين إلا أن استغلال هذا الخط توقف بالنسبة لنقل المسافرين منذ ديسمبر 1995 لأسباب أمنية في تلك الفترة وتم إعادة تشغيله لمدة شهرين (جويلية وأوت 2003) قبل توقفه مجددا لعدم التطابق في الأجهزة التقنية لمعدات الجر. أما بالنسبة لنقل البضائع فقد تواصل إلى حدود سنة 2020 وتوقف لأسباب فنية هم أساسا عدم توفر المعدات من الجانب التونسي.

ومن جهة أخرى، أورد أنه يتم النقاش بين تونس والجزائر خلال المناسبات الثنائية للتعاون في مجال النقل حول الاستعدادات اللازمة لإعادة تشغيل خط السكة الحديدية بين البلدين وأن هذا الربط مُدرج كذلك على مستوى مشروع القطار المغربي الذي تعمل الأمانة العامة لاتحاد المغرب العربي على إنجاز الدراسات الخاصة به. وحول تساؤل النواب عن خطة الوزارة لإنقاذ الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية، أكد الوزير أنه تم وضع إستراتيجية في الغرض تركز على المحاور الأساسية التالية:

- 1- تحسين نوعية الخدمات والاستجابة لحاجيات الاقتصاد الوطني وتنقلات الأشخاص باعتبار النقل السككي كخيار استراتيجي من ناحية الكلفة والسلامة والمحافظة على البيئة.
- 2- تطوير البنية التحتية للسكة الحديدية وملاءمتها مع مستلزمات التكنولوجيا الحديثة في مجال النقل السككي.
- 3- اقتناء عربات وقاطرات متطورة تستعمل الطاقة النظيفة.
- 4- تأمين سلامة المعدات والسكك والأشخاص بتركيز منظومات التشوير والمراقبة الإلكترونية وضمان السلامة الشاملة.
- 5- تأهيل العنصر البشري وتمكينه من الرسكلة والتكوين المتطور لمواكبة التكنولوجيات الحديثة المعتمدة في النقل السككي.

6- البحث عن موارد التمويل وتطوير الشراكة مع أصحاب البضائع والموانئ ومناطق الخدمات اللوجستية.

7- إعادة هيكلة المؤسسة وإحداث وحدات تصرف مستقلة تعمل حسب عقود برامج وأهداف محددة وفق الأنشطة الأساسية (تركيز وصيانة البنية الأساسية والسكة، صيانة العربات والقاطرات والشبكات، نقل المسافرين، نقل البضائع).

8-مراجعة العلاقة مع الدولة فيما يتعلق بالتصرف في الملك العمومي للسكك وتأمين العقارات.

وحول المقترح المتعلق بالتركيز على اقتناء المعدات الأكثر ملاءمة مع واقع شركة السكك الحديدية وظروف النقل، خاصة على مستوى نوع عربات نقل الفسفاط، أفاد أنه سيتم تجديد أسطول العربات مع إنجاز تجديد السكة بالتنسيق مع شركتي فسفاط قفصة والمجمع الكيميائي التونسي قصد توفير آليات الشحن والتفريغ التي تتماشى مع خاصيات العربات التي سيتم اقتنائها، وذلك تجنباً لما تم تسجيله من نقص في استغلال العربات (200) ذات التفريغ المركزي حيث تستغل بصفة حصرية من قبل شركة "TIFERT" والتي تشهد اضطرابات على مستوى نشاطها.

وفي إشارة إلى مخزون الفسفاط المتوفر بموقع "سراورتان" وإمكانية نقله إلى أماكن التحويل والتصدير، أوضح السيد الوزير أن مصالح الشركة للسكك الحديدية على استعداد لنقل المخزون في حال تم الالتجاء إليها من قبل الشركة المكلفة باستغلاله، حيث تولت مصالح الشركة سنة 2019، بعد طلب شركة فسفاط قفصة، توفير الإمكانات الضرورية لنقل الفسفاط من القلعة الخصبة إلى معمل KTIFERT لكن الاحتجاجات الاجتماعية منعت التنفيذ.

وبالنسبة إلى إيجاد الحلول المناسبة للتعويض المسجل في عدد الأعوان الذي تشكو منه الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية وإيجاد الحلول للمطرودين منهم، بين أن الشركة شرعت في دراسة ملفات بعض المطرودين في إطار محضر الاتفاق مع الطرف النقابي حيث تمت دراسة عدد من الملفات وإحالتها إلى وزارة النقل لمزيد التدقيق في الجوانب القانونية. وأضاف أنه تم إنجاز انتدابات من سنة 2016 إلى سنة 2022 وسيتم استكمال باقي التراخيص بالتوازي مع تطور النشاط.

وبخصوص العناية بنظافة وسائل النقل وخاصة عربات القطار، أضح أنه نظرا للظروف المالية الصعبة التي مرت بها الشركة خلال الـ 10 سنوات الأخيرة، شهدت الخدمات تراجعاً في جودتها وتسعى الشركة الوطنية للسكك الحديدية إلى استرجاع وتيرة وجودة نشاطها وتحسين في خدماتها.

وفي جانب آخر من تدخلاتهم، تساءل عدد من النواب عن مشروع الشبكة الحديدية السريعة «RFR» وعن وضعية القاطرات التي تم اقتنائها. وأفاد السيد الوزير في أجوبته أن نسبة تقدم الأشغال للجزء الأول من هذا المشروع بلغت 84 %، كما أعلن عن دخول الخط E الرابط بين محطة تونس ومحطة بوقطفة -سيدي حسين السيجومي، مروراً بالسيدة المنوبية - النجاح - الطبران - الزهور - الحرايرية، حيز الاستغلال منذ 20 مارس 2023.

وأضاف أنه تم إنجاز مكونات الشبكة المتمثلة في:

- نفق السيدة المنوبية (جديد) بطول 280 متراً،
- محطة توليد الكهرباء بالقباعة،

- مركز قيادة والتحكّم في سير القطارات،
- مستودع الصيانة بسيدى فتح الله،

هذا وتتواصل الأشغال على الخط D الرابط بين محطة تونس ومحطة القبّاعة بمنوبة، مروراً بالسيدة المنوبية - الملاسين - الروضة - باردو - البرطال - منوبة - البرتقال، حيث بلغت نسبة تقدم أشغال الهندسة المدنية 82% وأشغال التجهيزات 61% خارج منطقة باردو حيث تعطلت الأشغال منذ أواخر سنة 2019.

وستتولى شركة الشبكة الحديدية السريعة «RFR» القيام بالأشغال الضرورية التي تمكن من دخول هذا الخط حيز الاستغلال الوقي (تأمين عدد محدود من السفرات) خلال النصف الثاني من سنة 2024 في انتظار استكمال بقية الأشغال، وهو ما سيمكّن متّامين تنقل عدد كبير من المواطنين باعتبار طاقة استيعاب القطار السريع التي تبلغ 2400 مسافر للسفرة الواحدة ومن استغلال التجهيزات والمعدات التي تمّ تركيزها واقتناؤها، بما في ذلك القطارات، حتّى لا تكون عرضة إلى أضرار محتملة.

وحول تهيئة موقع تونس البحرية TGM، أكدت الوزارة أن المستودع في انتظار مخرجات التشخيص الذي يقوم به مكتب دراسات مختص، وسيتمّ الشروع في الدراسات الضرورية سنة 2024 وترسيم المشروع بميزانية الاستثمار لسنة 2025 (مشروع ممّول على ميزانية الدولة). كما تمّ كذلك اختيار المكتب المكلف بالقيام بالدراسات لتأهيل ورشات صيانة عربات المترو.

أما فيما يتعلق بمآل مشروع تهيئة محطة ساحة برشلونة (الجزع المشترك)، فقد تمّ اقتراح تحويل المشروع من موقعه الحالي بمحطة برشلونة إلى فضاء آخر مع إعادة تصور مكونات المشروع عبر إحداث محطة عصرية متعددة الوسائط تراعي عناصر الكلفة والجمالية والنجاعة خاصة في ظل الصعوبات العديدة لإنجاز الأشغال في الموقع الأصلي للمشروع من أجل الحصول على الموافقات المتعلقة بتصنيف المنطقة (من منطقة خضراء إلى منطقة خدمات) بالإضافة إلى الاختناق المروري الذي قد ينجر عن إنجاز المشروع في صيغته الحالية وبطء الأشغال المتوقعة نظراً لتواجدها بقلب العاصمة فضلاً عن عدم التقدم في إنجاز المشروع منذ سنة 2018، مما يقتضي إعداد تصور جديد يتماشى مع جميع المكونات المحيطة بالمشروع في إطار إستراتيجية الوزارة للتنقلات الحضرية.

وفيما يتعلق باستفسار النواب عن أسباب التأخير الحاصل في إنجاز مشروع مترو صفاقس، أكد الوزير أن ذلك يرجع بالأساس إلى العوامل التالية:

- صيغة إنجاز المشروع في إطار الشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص والتي تتطلب إنجاز جملة من الدراسات الإضافية التي تزامنت مع جائحة الكوفيد 19 واستغرقت أجالاً تعتبر نسبياً هامة لإنجاز الدراسة الأولية ودراسة الانعكاسات المالية للمشروع، بالإضافة إلى إجراءات المصادقة وأجال إبداء رأي الهيئة العامة للشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص ووزارة المالية مثلما تنصّ عليه النصوص التشريعية الجاري بها العمل في هذا الصدد. مع الإشارة إلى أنّه يتمّ لأول مرة في تونس اعتماد آليات الشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص لمشروع من هذه النوعية ومن هذا الحجم؛

- على مستوى تحرير الحوزة العقارية للمشروع: تمّ تسجيل تأخير على مستوى إصدار تقارير الاختبارات الخاصة بالعقارات المشمولة بحوزة المشروع والمعنية بالانتزاع وهي إشكاليات في طريقها إلى الحلّ بصفة تدريجية؛

- على مستوى تحويل شبكات المستلزمين العموميين المتداخلة مع مسار الخط الأوّل للمترو الخفيف: رفض الديوان الوطني للتطهير واتصالات تونس التعهّد بدراسات تحويل شبكاتهما وطلباً من شركة المترو الخفيف بصفاقس إنجاز هذه المهمة على عكس باقي المستلزمين العموميين والخواص الذين تعهّدوا بالمهمة باعتبار اختصاصهم في الغرض. ورغم كافة المحاولات والتدخلات، فإنّ شركة المترو الخفيف بصفاقس لم تجد منذ سنة 2020 تفاعلاً إيجابياً سواء من طرف المصالح الجهوية أو المركزية للهيكل المتداخلة. ولتجاوز هذا الإشكال، وبخلاف حلول عملية وفقاً للإجراءات الجاري بها العمل وحتّى لا يتحمّل المشروع المزيد من التأخير، بادرت شركة المترو الخفيف بصفاقس بنشر إعلان طلب عروض بتاريخ 06 جوان 2023 قصد التعاقد مع مكتب دراسات لاستكمال الدراسات المتعلقة بتحويل الشبكتين المذكورتين آنفاً على أنّ يتمّ عرض مخرجات هذه الدراسات وجوباً على مصادقة المستلزمين العموميين المعنيين اللذان قبلاً بهذا التمشي. كما يتمّ العمل حالياً على تذليل الصعوبات التي تعترض الإنجاز وإيجاد الحلول العملية الكفيلة بالتسريع في تجسيم المرحلة الأولى من المشروع. ونذكر من بين الإجراءات المتخذة:

■ إحداث لجنة على مستوى وزارة النقل تضمّ جميع الهياكل المعنية يعهد إليها تقديم الدعم والمساندة لشركة المترو الخفيف بصفاقس في تنفيذ المرحلة الأولى من المشروع وخاصة تذليل الصعوبات التي يمكن أن تعترض الإنجاز؛

■ التّباحث مع بعض المؤسسات المالية الدولية بخصوص تقديم الدعم والمساندة الفنية لمرافقة هذا المشروع وفقاً لصيغة الشراكة. وتجدر الإشارة في هذا الصدد إلى أنّ البنك الإفريقي للتنمية عبّر مؤخراً عن رغبته في تقديم الدعم الفني لشركة المترو الخفيف بصفاقس ووزارة النقل في مسار إنجاز المشروع ضمن شراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص، وقد تمّ توجيه طلب في الغرض لمصالح وزارة الاقتصاد والتخطيط قصد الاستفادة من آليات المساندة التي يوفرها هذا البنك. ويمكن، في صورة تظافر جهود الجميع، العمل على الإعلان عن طلب التعبير عن الرغبة لإنجاز القسط الأوّل من مشروع مترو صفاقس خلال السداسي الأوّل من سنة 2024.

وتوضيحاً لإستراتيجية الوزارة حول التنقلات الحضرية، أفاد السيد الوزير أنه على إثر التشخيص العميق لمنظومة النقل الحضري والوقوف على أهم الصعوبات والإشكاليات، خاصّة منها المتعلقة بمستوى الخدمات المسداة ومعضلة الاكتظاظ المروري والتأثيرات البيئية ومستويات السلامة والأمن، التي تبرز من خلال العديد من المؤشرات الاقتصادية والاجتماعية، بات من الضروري إرساء منظومة متكاملة للتنقلات الحضرية، تستجيب لمتطلبات التطور العمراني والديمقراطي.

وفي هذا الصدد، تمّت بلورة السياسة الوطنية للتنقلات الحضرية وهي تتركز على 9 عناصر إستراتيجية. ولتحقيق هذه

الأهداف الإستراتيجية، تم إعداد برنامج عمل على المستوى القريب والمتوسط يضم حوالي 40 عنصرا يغطي الجوانب المؤسسية والفنية والمالية من خلال ضبط العناصر ذات الأولوية والمتمثلة أساسا في:

1- الحوكمة: من خلال إرساء إطار مؤسسي وذلك بإنشاء هياكل حوكمة التنقلات الحضرية والمتمثلة في الوحدة المركزية للمساندة الفنية (UTAC) في شكل وحدة تصرف حسب الأهداف بوزارة النقل واللجنة الوطنية للتنقلات الحضرية (CNMU) والسلط الجهوية للتنقلات الحضرية (AMMU) على مستوى التجمعات العمرانية الكبرى وإدارة التنقلات الحضرية (DMU) على مستوى البلديات الأصغر حجما.

2- التمويل: عبر إحداث صندوق للتنقلات الحضرية Fonds National de la Mobilité Urbaine والشروع في الاستجابة لمتطلبات التنقلات الحضرية عبر مراحل انطلاقا من استكمال الدراسات ومساندة الهياكل المحدثة على حسن سير برنامج عملها لبلوغ الأهداف المرسومة.

3- تطوير الكفاءات: من خلال تنفيذ برنامج لتطوير الكفاءات تمت بلورته بالتعاون مع الشركاء على المستوى الوطني والدولي للنهوض بالعنصر البشري في مجال التنقلات الحضرية وتوفير الكفاءات الضرورية للمنظومة الجديدة للتنقلات الحضرية سواء على المستوى المركزي أو المحلي.

وتفاعلا مع تدخلات النواب الداعية للتوجه نحو اقتناء حافلات مستعملة كحلّ وقي للاستجابة لحاجيات التنقلات الحضرية وخاصة نقل التلاميذ والطلبة، أفاد السيد الوزير أن اللجوء إلى الحافلات المستعملة يبقى حلا ظرفيا واستثنائيا سيساهم في مساندة شركات النقل العمومي للمسافرين لتأمين هذا المرفق العام والحيوي وخاصة تأمين الموسم الدراسي في ظروف حسنة. وبالتوازي مع هذا البرنامج، فإن الشركات الجهوية للنقل تسعى جاهدة لتجسيم مختلف البرامج التي هي بصدد الإنجاز والمتعلقة بالصيانات الكبرى للعتاد واقتناءات الجديدة.

كما أكد عدد من النواب على ضرورة العمل على استغلال قطع الغيار الجديدة والقديمة وتكثيف تبادلها بين الشركات الجهوية للنقل بما يمكن من حل عديد الإشكاليات الميكانيكية المعطلة وكذلك للضغط على المصاريف المكلفة لإصلاح الأعطاب. وفي هذا السياق، أوضحت الوزارة أنه تم خلال جلسة عمل وزارية بتاريخ 6 سبتمبر 2022 الترخيص للشركات الوطنية والجهوية للنقل بالتفويت فيما بينها في قطع الغيار الجديدة منها والقديمة الخاصة بالحافلات التي زال الانتفاع بها، وفي إطار تطبيق هذا الإجراء، تم إصدار المنشور عدد 178 بتاريخ 11 جويلية 2023 وتم توجيهه إلى الشركات الجهوية والوطنية للنقل البري للعمل به. وتم ضبط مختلف الأحكام المتعلقة بعملية تنظيم التصرف في قطع الغيار ضمن هذا المنشور والمتمثلة أساسا في ما يلي:

تحديد صنف قطع الغيار حسب الشروط التالية:

- التأكد من زوال الانتفاع بقطع الغيار من طرف الشركة الموفّدة مع بيان الحاجة إليها من قبل الشركة المقتنية.
- عدم ورود قطع الغيار ضمن عناصر الأصول والتي ينتج عن التفويت فيها تراجعاً في نشاط الشركة.

- ورودها ضمن عناصر الأصول التي لا تستوجب التمتع بامتيازات.

✓ المصادقة على عملية التفويت: يتولّى مجلس الإدارة الموفّدة المصادقة على قرار التفويت وتتعهد باحترام المقتنيات المتعلقة بالسلامة والجودة وحسن التصرف في قطع الغيار موضوع عملية التفويت.

✓ عملية تقييم قطع الغيار: تتم عملية التقييم من طرف المصالح المختصة لوزارة أملاك الدولة والشؤون العقارية.

✓ آلية التفويت المعتمدة: يمكن للشركات الجهوية والوطنية للنقل البري وبصفة استثنائية إحالة قطع الغيار الجديدة أو المستعملة الخاصة بالحافلات والتي لم تعد بحاجة إليها إلى الشركات التي تحتاجها وذلك على وجه البيع عبر آلية التفاوض المباشر طبقا للتراتب الجاري بها العمل.

✓ متابعة ملف التفويت: إبرام عقود كتابية بين الشركة الموفّدة والشركة المقتنية وتتضمن هذه العقود تحديدات تتعلق بالخصائص الفنية لقطع الغيار، وأثمانها، وحالتها، ووجهاتها. كما يتعين على الشركات تأمين متابعة دقيقة لجميع مراحل التفويت.

وتجدر الإشارة إلى أنّ وزارة النقل بصدد التنسيق مع الشركات الوطنية والجهوية للنقل ومع مصالح أملاك الدولة والشؤون العقارية للإسراع في تفعيل هذا الإجراء المتعلق بتبادل قطع الغيار الجديدة والقديمة بين الشركات الجهوية للنقل.

وبخصوص منح الدعم المسند للشركات الوطنية والجهوية للنقل لاقتناء وسائل نقل، أفاد السيد الوزير أن المبلغ الجملي لدعم النقل لسنة 2023 يُقدر بحوالي 640 م.د. ويتوزع كالتالي:

- الشركات الجهوية للنقل: 393 م.د.

- شركة النقل بتونس: 141 م.د.

- الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية: 76 م.د.

- الشركة الجديدة للنقل بقرقنة: 17 م.د.

- شركة الخطوط التونسية السريعة: 10 م.د.

- الشركة الوطنية للنقل بين المدن: 3 م.د.

ولدعم اقتناء الحافلات، فقد تم تخصيص 25 م.د ضمن ميزانية 2023 للمساهمة في تمويل الاقتناءات الجديدة لفائدة هذه الشركات. وتجدر الإشارة إلى أن مساهمة الدعم عمومًا تُستخدم لتغطية ما بين 15 و20% من الاستثمارات (فيما يتعلق بالنسبة المدفوعة للوكلاء)، ويتم تمويل الباقي عن طريق القروض البنكية للشركات الجهوية للنقل.

وفيما يتعلق بتكاليف تأهيل مستودعات شركة النقل بتونس، أوضح أن تكلفة المشاريع المبرمجة والمرسمة بميزانية الدولة توزع كالتالي:

1- مشروع تجديد السقف المعدني للورشات بكل من الزهروني وبئر القصبة بكلفة 5 م.د. في مرحلة ختم الدراسات التنفيذية، وعلى أن يتم الإعلان عن طلب العروض خلال موفّى السنة الحالية 2023.

2- مشروع متواصل يتعلق بتجديد تجهيزات السوائل والحماية من الحرائق بمستودع الزهروني بكلفة 1.8 م.د. نسبة التقدم في الإنجاز 40%.

3-مشروع تجديد تجهيزات السّوائل والحماية من الحرائق بمستودع السيجومي بكلفة 3 م.د: في انتظار تسجيل العقد.

4-مشروع بصدد الإنجاز يتعلّق بإعادة تهيئة التّجهيزات والمرافق الصحية بمستودع البكري بكلفة 350 أ.د: نسبة تقدّم الإنجاز 70%.

5-مشروع تجديد تجهيزات التّسخين وتهيئة المرافق الصحية بمستودع الشرقية بكلفة 2 م.د: في مرحلة إعداد الدّراسات التنفيذية.

وبالنسبة إلى التّساؤل حول مآل لزمة شركة النقل المريح وكيفية التّعامل مع الشركات الخاصة لنقل المسافرين، أورد السيد الوزير أنه تمّ بتاريخ 05 جانفي 2004 إبرام اتفاقية شراكة بين الشركة الوطنية للنقل بين المدن وشركة النقل المريح بين المدن والتي تمّ اختيارها على إثر طلب عروض وفقا لمقاييس فنية تتعلق بالكفاءة المهنية ونوعية الحافلات وطريقة الاستغلال وعلى أساس مبلغ الإتاوة (الذي حدّد بـ 455 أ.د سنويا كما ورد بعرض الناقل الخاص) الذي سيدفعه العارض إلى الشركة الوطنية للنقل بين المدن، وذلك لاستغلال خمسة (05) خطوط منتظمة طبقا لكراس شروط يضبط كيفية استغلالها ويتعريف تساوي التعريف الرسمية المطبقة من قبل المنشآت العمومية للنقل، مشيرا إلى أن صلوحية اتفاقية الشراكة تنتهي بتاريخ 24 جانفي 2024 بما أنه تم التمديد فيها سنة 2014 لمدة 10 سنوات وأصبحت غير قابلة للتمديد أو التجديد بمقتضى هذه الاتفاقية.

كما أشار إلى أنه يمكن لشركة النقل المريح بين المدن من خلال وكالة الأسفار الراجعة لها مواصلة تأمين نقل العملة وعمليات النقل العرضي والذي يمثل حاليا نشاطها الأساسي (يتمّ استغلال غالبية الأسطول في تأمين عمليات النقل العرضي والكرات)، وبالتالي واستنادا إلى المعطيات التي تمّ تقديمها، فإن الإشكاليات الممكنة إثارتها بخصوص الجوانب الاجتماعية واليد العاملة التي توقّرها فإنه يمكن توظيفها بوكالة الأسفار الراجعة لها بالنظر.

وفي هذا السياق، أوضح أن تعاطي نشاط النقل العمومي الجماعي المنتظم بالنسبة للناقلين الخواص يخضع لأحكام الفصل 20 من القانون عدد 33 لسنة 2004 المؤرخ في 19 أفريل 2004 حيث نص على ما يلي: "تسند الدولة منشآت عمومية للنقل البري مهمة القيام بالنقل العمومي الجماعي المنتظم. وتنضبط شروط تنفيذ هذه المهمة بعقد استغلال بين الدولة والمنشأة المعنية. ويمكن لهذه المنشآت بطلب أو بموافقة الدولة إبرام عقود مناولة مع ناقلين خواص يتم اختيارهم طبقا لقواعد المنافسة لتقديم خدمات للنقل العمومي الجماعي المنتظم. ويمكن للدولة إسناد مهمة تقديم خدمات للنقل العمومي الجماعي بمقتضى عقد لزمة لناقلين خواص يتم اختيارهم طبقا لقواعد المنافسة".

وفيما يتعلق بدعم النقل بمنطقة المنهلة وباردو ووسط العاصمة والمراكز الجامعية بالجهة، أوضح أن شركة النقل بتونس توفر لفائدة متساكني مناطق المنهلة والانطلاقة والتضامن 26 حافلة مستغلة على 8 خطوط، إضافة إلى خط المترو رقم 5. هذا وسيتم تدعيم العرض على هذه الخطوط إثر استلام ما تبقى من صفقة الحافلات المستعملة وبالتالي تحسين وتيرة السفريات والتقليص من مدة الانتظار. وتجدر الإشارة إلى أن هذه الشركة منكبّة على ملف إعادة هيكلة الخطوط أخذا بعين الاعتبار الكثافة السكانية لتلبية طلبات النقل المتزايدة.

وحول مسألة الأمنيين الذين يتنقلون على متن حافلة شركة النقل بباجة في اتجاه بزرّت والتي تسبب في عدم وجود أماكن شاغرة بصفة مستمرة، بيّن السيد الوزير أن عملية تنقل الأمنيين على خطوط الشركات العمومية للنقل البري للمسافرين ينظّمها أمر ترتيبى واتفاقيات مشتركة مبرمة بين وزارة الداخلية وكل شركة للنقل بما في ذلك الشركة الجهوية للنقل بباجة، إلّا أنّ الضّغط المتنامي لعدد المسافرين على هذا الخط يتسبب في عدم القدرة على مجابهة كل الطلبات، موضّحا ولئن تعمل هذه الشركة على توفير الحافلات اللازمة لتأمين سفرتها بشكل منتظم وأحيانا بسفريات إضافية لتغطية هذه الطلبات باعتبار تنامها فإن هذا الإشكال لا يزال قائما بالرغم من أنه سبق إثارته على مستوى الوزارة. وتعمل الإدارة العامة للنقل البري حاليا على التنسيق مع مختلف المتدخلين بما في ذلك شركات النقل البري للمسافرين الأخرى -التي تؤمّن خطوطا في اتجاه بزرّت وتمرّ عبر باجة- من أجل تكثيف سفرتها والمحافظة على انتظامها، مما سيؤدي إلى تجاوز الإشكاليات المسجلة على هذا الخط.

وحول فكّ العزلة عن المناطق الحدودية والداخلية وتوفير خطوط النقل والوسائل الكافية، أوضح السيد الوزير أن الشركة الوطنية للنقل بين المدن تؤمّن حاليا سفرة ليلية منتظمة يوميا انطلاقا من تونس العاصمة إلى مدينة الزهنية مرورا بمدينة رمادة ذهابا وإيابا، مبرزا أن هذه الشركة بصدد دراسة إحداث خطوط جديدة -في إطار برنامجها الاستثماري- منها خط تونس-رمادة وذلك في انتظار استكمال اقتناء الحافلات الجديدة.

ومن جهة أخرى وفي إطار إعداد حاجيات الجهة من تراخيص النقل العمومي غير المنتظم للأشخاص، تم إعطاء الإذن للسادة الولاة لتوفير خدمات النقل للمواطنين من خلال إسناد تراخيص لممارسة نشاط النقل العمومي غير المنتظم بهذه المناطق وذلك أخذا بعين الاعتبار فكّ العزلة عنها.

وبخصوص وضع التنقل بالحافلات بولاية سيدي بوزيد في علاقة بالشركة الجهوية للنقل "القوافل" بقفصة، أورد الوزير أنه وقع تخصيص كافة أسطول الشركة الجهوية للنقل "القوافل" المتوفر بولاية سيدي بوزيد للنقل المدرسي والجامعي نتيجة أنه تم غلق العديد من الميّنات والمطاعم المدرسية في السنوات الأخيرة، ممّا أدى إلى ارتفاع ونمو مطّرد في عدد المسافرين من التلاميذ والطلبة حيث قارب عدد الاشتراكات في السنة الحالية قرابة 13 ألف مشترك مقابل 7 آلاف مشترك قبل 5 سنوات.

وقد أدّى هذا الارتفاع إلى استغلال الحافلات المخصّصة للنقل الجهوي والنقل بين المدن (حافلات رفاهية مكيفة) في نقل التلاميذ والطلبة عبر مناطق ريفية ومسالك وعرة ومسافات طويلة، تكون معظمها (kilométrage à vide) نظرا لعدم توقّر مأوى للحافلات في هذه المناطق، وهو ما نجّر عنه توقّف استغلال الخطوط الطويلة الرابطة بين المدن (على غرار سوسة - الكاف - القيروان - قابس). هذا بالإضافة إلى صعوبة استغلال الخطوط الجهوية الرابطة بين المعتمديات ومركز مدينة سيدي بوزيد. وقد نتج عن هذه الصّعوبات ضعف المداخل ومردودية النّشاط بجهة سيدي بوزيد.

وعن ضعف خطوط النقل من سيدي بوزيد في اتجاه العاصمة وضعف التواتر وعدم توقّر الرّبط مع الجهات الأخرى، بيّن أن

الشركة الوطنية للنقل بين المدن تُؤمن حاليا سفرة منتظمة يوميا تنطلق صباحا من سيدي بوزيد في اتجاه تونس العاصمة، وخطاً ينطلق من مدينة قفصة في اتجاه تونس العاصمة مروراً بسيدي بوزيد، مشيراً إلى أن هذه الشركة بصدد دراسة إعادة تشغيل بعض الخطوط المتوقفة ومنها خطاً تونس-سيدي بوزيد، في انتظار استكمال اقتناء الحافلات الجديدة في إطار برنامجها الاستثماري.

أما بالنسبة إلى ضعف التواتر وعدم توفر الربط مع الجهات الأخرى، فيرجع ذلك إلى عدم توفر الإمكانيات اللازمة وتخصيص الأسطول الخاص بالنقل بين المدن لتأمين تنقل التلاميذ والطلبة، باعتباره أولوية قصوى. علماً وأن مدينة سيدي بوزيد، تعتبر منطقة عبور تمرّ بها كل الخطوط التي تنطلق من نفطة وتوزر وقفصة، بالإضافة إلى الشركات الجهوية والوطنية الأخرى في اتجاه المدن الساحلية والعاصمة.

وبخصوص مقترح إحداث شركة جهوية للنقل بسيدي بوزيد باعتبار أهمية هذه الولاية، أوضح السيد الوزير أن إحداث شركة جهوية عمومية لنقل الأشخاص يتطلب إنجاز دراسة جدوى تُقدّر الطلب والخطوط المزمع استغلالها حسب التهيئة العمرانية بالولاية والتجمعات السكنية والمرافق، وتُحدّد حجم العرض ومبلغ الاستثمار، مع التأكد من الجدوى الاقتصادية.

وتجدر الإشارة إلى أنّ بعض الولايات عبّرت أيضاً عن رغبتها في إحداث شركات جهوية للنقل مثل المهديّة والمنستير وزغوان وسيدي بوزيد وتوزر وقبلي وتطاوين دون القيام بدراسات جدوى، وأنه منذ سنة 1963 تاريخ إحداث الشركات الجهوية للنقل، لم يتمّ إحداث شركة جديدة باستثناء الشركة الجهوية للنقل بـسليانة سنة 2017 في شكل شركة ذات مساهمة عمومية.

وأضاف أنه سيقع تقييم التجربة التي تمّ إتباعها بالنسبة للشركة الجهوية للنقل بولاية سليانة، خاصة على مستوى الجدوى الاقتصادية، والتنسيق والتكامل بين الولايات، وترشيد الاستثمار، وتحسين الخدمات، والتّظرف في إمكانية الاستجابة للرغبات التي عبّرت عنها بعض الولايات.

وبالنسبة إلى وفرة خدمات النقل وجودتها بولاية المهديّة وما تكتسبه من أهمية في دفع التنمية بالجهة، أوضح السيد الوزير أنه نظراً للامتداد الجغرافي لهذه الولاية وتباعد المناطق الداخلية بها، وعلى الرغم من محدودية الإمكانيات وخاصة المادية (توفر الحافلات)، وعلى الرغم من أنّ كل الجهود حالياً موجهة لتأمين كل الخطوط المدرسية والجامعية، فإنّ شركة النقل بالساحل تؤمّن عدد 80 خطاً حضرياً وجوهياً و5 خطوط بعيدة تربط ولاية المهديّة بكل من ولايات نابل والقيروان وصفاقس. وأشار إلى أن هذه الشركة تحرص قدر الإمكان على تحسين نوعية الخدمات الحالية المذكورة، والتّظرف في إمكانية تدعيم عرضها بالجهة وغيرها من الجهات المجاورة عند تحسن نسبة جاهزية الأسطول، وتدعيم الإمكانيات مع الحرص على إعطاء الأولوية المطلقة لتأمين النقل المدرسي والجامعي.

وحول إحداث خطّ حافلة ينطلق من معتمدية "قصور السّاف" نحو مركز الولاية باعتبار أنّ كلّ الخطوط التي تمرّ بها مكتظة، خاصة في توقيت بداية أو نهاية العام، أبرز الوزير أن هذه المعتمدية تعتبر من أهم المعتمديات الحيوية في ولاية المهديّة، وبما أن شركة النقل بالسّاحل تؤمّن خدمات النقل من وإلى مدينة قصور السّاف، فإنّ جلّ الخدمات المتعلّقة بولاية المهديّة تمرّ عبر قصور السّاف،

علماً وأنّ الإدارة العامة لشركة النقل بالساحل في تواصل مستمر مع النواب والسلط الجهوية المحلية والمجتمع المدني وذلك للعمل على حلحلة جميع الإشكاليات المطروحة وتلبية المقترحات في حدود إمكانياتها.

أما فيما يتعلق بملاحظة تواصل وجود 6 حافلات معطّبة بمحطة سليمان وإلغاء الرحلات، أوضحت الوزارة أن عدد 26 حافلة موضوعة على ذمة مدينة سليمان، منها 06 معطّبة (02 حافلتان تتطلبان إصلاحات كبرى و04 حافلات سيتمّ إصلاحها في القريب العاجل). كما تمّ اقتراح التعامل مباشرة مع الشركة التونسية للنفوذ والشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية في انتظار الترخيص في ذلك.

وبخصوص توقّف الخط بين قرية ونابل وبين قرية وتونس بواسطة الحافلة، أفادت أنه بالنسبة لخطّ قرية -نابل، يتمّ تأمين هذا الخطّ بمعدّل تواتر رحلات كل نصف ساعة في أوقات الذروة وبمعدّل ساعة في الأوقات العادية. أما بالنسبة لخطّ قرية -تونس، فسيتمّ تأمين هذا الخطّ ما بين موقّ شهر نوفمبر وبداية شهر ديسمبر 2023، نظراً لإجراء عمليات صيانة على الحافلة المعدّة لهذا الغرض، علماً وأنّه سيتمّ تعزيز فرع قرية بحافلة جديدة عند استلام أول قسط من الحافلات المبرمج استلامها خلال شهر ديسمبر من سنة 2023.

وبالنسبة إلى غياب خطّ خاصّ بمتساكني بئر علي بن خليفة ببعض المناطق على غرار ولاية قابس، أفاد أنه نظراً للنقص الحاصل في الحافلات، اضطرت الشركة الجهوية للنقل بولاية قابس إلى حذف بعض الخطوط بين المدن وتخصيصها للنقل المدرسي، ومن المنتظر إرجاع هذه الخطوط تدريجياً مع تحسّن جاهزية الأسطول.

وبخصوص تغيير مسار الحافلات بصفة متواصلة، بين أن الشركة الجهوية للنقل بولاية صفاقس تُنجز 27 سفرة صباحية يوميا باستعمال 9 حافلات أي بمعدّل 3 سفرات لكل حافلة، وتنطلق أولى السفرات على الساعة 06:15 من نهاية الخطوط وليس الساعة الرابعة صباحاً كما كان للتمكن من إنجاز باقي السفرات بالنظر للإمكانيات المحدودة، وذلك لتأمين وصول التلاميذ في الموعد لمقاعد الدراسة وتجنّب أي تأخير قد يطرأ، وهذا الإجراء معمول به في بقية المعتمديات حيث أن نشاط هذه الشركة يقتصر على النقل المدرسي داخل المعتمديات والنقل الجهوي الذي يربط المعتمديات بمركز الولاية لنقل الطلبة وبقية مستعملي النقل العمومي، في حين أن النقل العمومي لبقية الحرفاء داخل المعتمديات يتطلب إمكانيات إضافية من حافلات وأعوان غير متوفرة حالياً بهذه الشركة وسيتم العمل على تحقيق ذلك عند توفر الإمكانيات.

وتجدر الإشارة إلى أنه يتم ضبط أوقات السفرات بالتنسيق مع السلط المحلية بالمعتمديات والمندوبيات الجهوية للتربية ومديري المدارس والمعاهد الثانوية. وقد تمت مراسلة الرؤساء المديريين العاملين للشركات الوطنية والجهوية للنقل لضرورة الالتزام بالمسار المنصوص عليه بكراس الشّروط.

وفيما يتعلق بمشروع تهيئة محطة النقل البرّي للمسافرين بـقفصة، أفاد السيد الوزير أن الملف تتعّد به ولاية قفصة وأنه بتاريخ 10 نوفمبر 2023 انعقدت جلسة عمل تحت إشراف والي قفصة للنظر في مشروع محطة النقل البرّي وذلك بحضور كل الأطراف المتداخلة في المشروع، بالإضافة إلى ممثلي وزارة التجهيز،



مضيفاً أنه تم إسناد قطعة أرض إثر حلحلة كل الإشكاليات العقارية والقانونية بجانب مطار قفصة-القصر. وأشار إلى أن هذا المشروع يضم مجمع المحطات لكافة شركات النقل الجهوية والوطنية المعدة للنقل بين المدن، بالإضافة إلى سيارات الأجرة. وقد تم تكوين لجنة فنية لتحديد كافة حاجيات هذه الشركات وتحديد كلفة المشروع.

وبالنسبة إلى مقترح تأمين التنقل المريح لمتساكني جهة قفصة في اتجاه سوسة وشفافس لتلقي العلاج لدى طبّ الاختصاص، أوضح الوزير أنه بالنسبة للشركة الوطنية للنقل بين المدن -ونظراً للنقص الحاصل في أسطولها- فقد تم توقيف نشاط الخط الرابط بين نفطة وسوسة مروراً عبر مدينة قفصة منذ سنوات عديدة، مبيّناً أن هذه الشركة ستعمل على إعداد دراسة لإعادة تشغيل بعض الخطوط المتوقفة، منها خط سوسة-نفطة، وإحداث خطوط جديدة منها خط قفصة-شفافس-سوسة، وذلك في انتظار استكمال اقتناء الحافلات الجديدة في إطار برنامجها الاستثماري.

هذا وتعمل الشركة الوطنية للنقل بين المدن على تلبية طلبات السلط الجهوية والوطنية، وتوفير الربط لجميع جهات الجمهورية بصفة تدريجية حسب الإمكانيات المتاحة، إضافة إلى أنها توفر المعدات والأعوان والأولويات من حيث الحاجيات.

ومن جهة أخرى، أضاف أن الشركة الجهوية للنقل "القوافل" بقفصة تؤمن التنقل على عدّة خطوط طويلة باستغلال حافلات رفاهة مكيّفة في اتجاه كل من سوسة، والمنستير، وشفافس، ونابل.

وبخصوص الإسراع في تركيز مركز للفحص الفني وتوسعة محطة النقل البري، أورد السيد الوزير أنه بالنسبة لمركز الفحص الفني، ستتم برمجة الإنجاز سنة 2025 خاصة وأنّ مراكز الفحص الفني جربة -مدنين -بن قردان لم تبلغ 40 % من طاقة استيعابها، مضيفاً أنه تمّ الانتهاء من الدراسات المتعلقة بتهيئة محطة النقل البري وسيتم قريباً الإعلان عن طلب العروض الخاص بالأشغال.

وحول إمكانية إحداث محطة للنقل البري بقباس (حافلات ولواج)، أوضحت الوزارة أن الالتزامات المالية والقانونية للوكالة الفنية للنقل البري تنحصر في إنشاء محطات لحافلات الشركات الوطنية والجهوية للنقل (تبلغ كلفة مشروع محطة النقل البري بقباس 4 مليون دينار)، مشيرة إلى أنّ المساحة المخصصة لإنشاء هذه المحطة تتوفر على جزء يمكن للولاية أو القطاع الخاص استغلاله لاحقاً كمحطة لواج وفقاً لصيغ يتم الاتفاق عليها مع الوكالة الفنية للنقل البري (مساحة 1935 م<sup>2</sup>).

وفي سياق متصل، أفاد السيد الوزير أن الوزارة بصدد المراجعة الشاملة للقانون عدد 33 لسنة 2004 المؤرخ في 19 أفريل 2004 والمتعلق بتنظيم النقل البري أخذاً بالاعتبار التطوّرات والأنماط الجديدة والتوجّهات الإستراتيجية في مجال النقل بالتنسيق مع كلّ الأطراف المتداخلة.

وعن برنامج النقل الريفي المدرسي في الجهات، أورد السيد الوزير أنه في إطار معاضدة مجهود المنشآت العمومية للنقل في المناطق الريفية لمجابهة الطلب في مجال النقل المدرسي والتحكم في كلفة هذه الخدمات، قامت الوزارة منذ سنة 2002 بتجربة أولى من نوعها في ولاية سيدي بوزيد تتمثل في تكليف ناقلين عموميين ريفيين بتأمين خدمات النقل الريفي المدرسي بهذه الولاية وذلك بالتنسيق مع المجلس الجهوي والناقلين. وقد ساهمت وزارة النقل سنوياً في

تمويل هذا البرنامج وقامت بإحالة الاعتماد لهذا المشروع من ميزانيتها إلى المجلس الجهوي بالولاية المعنية.

ونظراً لنجاح هذه التجربة، فقد تمّ تعميمها على عدّة ولايات خاصة منها التي تكتسي صبغة فلاحية ومسالك وعرة، مما ساهم في فكّ العزلة وتأمين النقل المدرسي لفائدة التلاميذ القاطنين بمناطق ريفية نائية والذين يواجهون صعوبات في التنقل للالتحاق بمدارسهم.

هذا وقد تمّ منذ بداية هذه التجربة تخصيص مبلغ قدره 100 أ.د. سنة 2002 ليصل لـ 1.000 أ.د. سنة 2018. ولمزيد إنجاح هذه التجربة وتدعيمها لتشمل ولايات أخرى تُسجل نسباً مرتفعة للانقطاع المبكر عن الدراسة، تمّ ابتداء من سنة 2019 الترفيع في المنحة المخصّصة للبرنامج من 1.000 أ.د. إلى 1.500 أ.د.، إلا أن هذه المنظومة تشهد بعض التعطيلات وعزوف الناقلين للانضمام إليها.

وحول تدعيم النقل المدرسي على خطوط غنوش-المطوية -وذرف ومنزل الحبيب، أفاد أن الشركة الجهوية للنقل بقباس توفر حالياً 16 حافلة متكوّنة من 08 حافلات مزدوجة و08 حافلات عادية لتغطية المناطق المذكورة بمعدل 189 سفرة يومياً، مبيّناً أن المناطق المذكورة تشكو من نقص بـ 06 حافلات (02 حافلات مزدوجة و04 عادية) لتتمكن هذه الشركة من إنجاز جميع السفرات المبرمجة والمقدّرة بـ 236 سفرة يومياً. وفي انتظار تنفيذ البرنامج الاستثماري في عتاد النقل والذي سيسمح بتجديد الأسطول وتوفير العدد الكافي من الحافلات، أكّد أن المصالح الفنية للشركة الجهوية للنقل بقباس تسهر على توفير الجاهزية اللازمة للحافلات، مشيراً إلى أن الاستثمارات المبرمجة لهذه الشركة لاقتناء حافلات بعنوان سنة 2024 تتمثّل في 29 حافلة جديدة و25 حافلة مستعملة.

وبخصوص دعم النقل المدرسي بولاية شفافس وخاصة منزل شاكر-الأعشاش، تمّ التأكيد أن تلاميذ منطقتي "الأعشاش" و"العوادنة"، كانوا يزاولون دراستهم بالمعهد الثانوي بمنزل شاكر ويتمتّعون بالإقامة في المبيت، إلا أنه منذ شهر أكتوبر 2017، تقدّمت السلط المحلية بطلب توفير خدمة النقل المدرسي بصفة ظرفية لهؤلاء التلاميذ إلى حين الانتهاء من أشغال تهيئة وصيانة المبيت المذكور علماً وأنّ هذه الأشغال تواصلت لحوالي 4 سنوات. وخلال هذه السنة الدراسية 2023-2024، تمّ توجيه هؤلاء التلاميذ إلى معهد البرمكي. وبطلب من السلط المحلية، تمّ يوم 28 سبتمبر 2023 إحداث عدد 2 خطّ مدرسي: خطّ وادي الظل-مركز كمون-البرمكي وخطّ "العوادنة-الأعشاش-مركز كمون-البرمكي" لتأمين تنقّلات تلاميذ هذه المناطق إلى المؤسسة التربوية البرمكي من خلال 3 سفرات صباحية و3 سفرات مسائية.

أمّا بالنسبة للسفّرات التي تربط معتمدية منزل شاكر بمركز مدينة شفافس، يتمّ يومياً تأمين عدد 14 سفرة على 7 خطوط بواسطة 07 حافلات وهي التي تربط مدينة شفافس بمنزل شاكر، بئر المولي، الليتيم، الأعشاش بوجربوع، كمون، بوثدي والمراعية على امتداد 690 كلم.

وتؤمن الشركة الجهوية للنقل بولاية شفافس سفرات بجميع المعتمديات التابعة للولاية من خلال سفرات صباحية لإيصال التلاميذ إلى المؤسسات التربوية وسفّرات مسائية إثر انتهاء الدروس وعند الاقتضاء سفّرات على الساعة الثالثة والرابعة بعد الظهر، ولا

يمكن تأمين سفرات ذهابا وإيابا في منتصف النهار وذلك لضيق الوقت وعدم توحيد مواقيت فترات الراحة بمختلف المؤسسات التربوية، هذا بالإضافة إلى محدودية إمكانيات الشركة من عتاد وأعوان، حيث يتم استغلالها لتأمين سفرات نقل جهوي على كامل الشبكة طيلة اليوم.

من جهة أخرى، بلغ معدل أعمار أسطول الشركة في 15 سبتمبر 2023 حوالي 15 سنة، وقد انجرّ عن ذلك ارتفاع نسبة احتمال الأعطاب على الطريق. وتسعى المصالح الفنية للشركة الجهوية للنقل بولاية صفاقس إلى إصلاح الحافلات المعطّبة وإعادة استغلالها في أسرع وقت ممكن بالإضافة إلى التنسيق اليومي بين الإدارة الفنية ودائرة التزويد لتحديد وتوفير قطع الغيار ذات الأولوية في أقرب الآجال، مع العمل على وضع أكبر عدد ممكن من الحافلات على ذمة مصالح الاستغلال. هذا وتعمل الشركة على استكمال إنجاز صفقتي اقتناء حافلات جديدة تعزّز بها أسطولها وهو ما من شأنه تحسين جودة الخدمات المقدمة من طرفها.

وفيما يتعلق بقياب النقل الجماعي بصفاقس، أفاد أن مسألة إسناد تراخيص التاكسي الجماعي ترجع بالنظر إلى السلطة الجهوية وفقا للقوانين الجاري بها العمل، وستقوم الإدارة العامة للنقل البري بدعوة الولاية إلى دراسة الإمكانيات المتاحة لإسناد تراخيص في إطار فكّ العزلة.

وفيما يتعلق بدعم النقل المدرسي بعقارب وبجهة المحروقة، أوضح السيد الوزير أنه بخصوص هذا الطلب يجب الأخذ بعين الاعتبار المعطيات التالية، حيث تبعد منطقة "المحروقة" عن معتمدية عقارب حوالي 24 كلم على مركز "بن مفتاح" و 28 كلم على منطقة الصويدات (مفترق طريق منزل شاكر) ولإنجاز هذه السفارة في الوقت الحالي يتطلب ذلك إحداث خطّ جديد، أي إضافة حافلة وسائق وقابض، وهذا غير متوفر حاليا حسب إمكانيات الشركة الجهوية للنقل بصفاقس ولا يمكن إنجازه بتمديد أحد الخطوط الموجودة، مؤكدا أن هذه الشركة ستحرص على تحقيق هذا المطلب عند استكمال برنامج الانتدابات الجارية والاقتناءات المبرمجة.

من جهة أخرى، استأثر موضوع الظروف الكارثية والخطيرة التي يتم فيها نقل العاملات الفلاحيات عبر وسائل النقل الخاصة التي لا تتوفر فيها أدنى شروط السلامة بالإضافة إلى كل ما تتعرض له هذه الشريحة من مضايقات وهرسلة واستغلال في تعد صارخ على قوانين الدولة، استأثر هذا الموضوع بحيز هام من مداخلات النواب حيث شددوا على ضرورة أن تقوم كل الجهات الرسمية وأولها وزارة النقل بكل المساعي الجدية لتوفير الحلول العملية الناجعة لمثل هذه الإشكاليات، متسائلين عن خطتها وعن الإجراءات التي اتخذتها لتأمين نقل العاملات الفلاحيات في ظروف لائقة ومضمونة.

وحول هذا الموضوع، أوضح السيد الوزير أنه على مستوى الإطار القانوني، تولّت الوزارة إصدار القانون عدد 51 لسنة 2019 المؤرخ في 11 جوان 2019 المتعلق بإحداث صنف "نقل العملة الفلاحيين"، والذي تضمن:

- تعريف النشاط واعتباره ضمن أنشطة النقل العمومي غير المنتظم للأشخاص،
- تنظيم النشاط بمقتضى أمر حكومي،
- تنقيح النصوص القانونية والأوامر الترتيبية ذات العلاقة بتعاطي نشاط نقل العملة الفلاحيين،

■ تطبيق نفس الامتيازات الجبائية المعتمدة بالنسبة للسيارات المعدة للنقل الريفي على العربات المعدة لنقل العملة الفلاحيين،

■ ضبط التعريف بحساب المقعد والمسافة المقطوعة.

■ إصدار الأمر الحكومي عدد 724 لسنة 2020 المؤرخ في 31 أوت 2020 المتعلق بضبط شروط تعاطي نشاط نقل العملة الفلاحيين وشروط الانتفاع بهذه الخدمة،

■ إمكانية تعاطي النشاط من قبل شخص طبيعي أو معنوي،

■ إمكانية تعاطي النشاط من قبل المتحصلين على تراخيص ممارسة أنشطة النقل العمومي غير المنتظم للأشخاص والتخصيص على شروط تعاطي النشاط بالاعتماد على الشروط الخاصة بأنشطة النقل العمومي غير المنتظم للأشخاص،

■ إمكانية تعاطي النشاط بسيارات خاصة أو مزدوجة أو حافلات، وعرض ملفات طلب الحصول على رخصة تعاطي نشاط نقل العملة الفلاحيين على أنظار لجنة استشارية جهوية مخصصة لهذا النشاط.

ولتفعيل هذا الأمر الحكومي، تمّ إصدار المقرر المشترك بين وزير النقل واللوجستيك ووزير التجارة وتنمية الصادرات عدد 258 بتاريخ 8 فيفري 2021 المتعلق بضبط تعريف نقل العملة الفلاحيين الذي تم تنقيحه بالمقرر عدد 316 بتاريخ 29 نوفمبر 2022 والمتعلق بضبط التعريف. كما تمّت مراسلة الولاية بخصوص اعتماد النموذج المقيس من طرف مصالح وزارة الداخلية لـ "بطاقة نقل عامل فلاحي" بما يساهم في تفعيل المنظومة لممارسة نشاط نقل العملة الفلاحيين. وبالرغم من هذه الإجراءات المبسّطة فإنه لم يتمّ إسناد إلاّ عدد قليل من التراخيص.

وفي هذا الصدد، أكد السيد الوزير أن وزارة النقل تولّت استكمال كامل الإطار القانوني وتمّت دعوة الولاية لاستحداث الطلب للحصول على التراخيص اللازمة، علما وأنّ المنظومة تتطلب مقاربة أخرى منها المسائل المتعلقة بالامتيازات الجبائية للتشجيع على ممارسة هذا النشاط، وكذلك التغطية الاجتماعية وحفظ كرامة العامل الفلاحي فضلا عن المقاربة الثقافية والسوسيولوجية لهذا القطاع الهام.

وفي مداخلات أخرى، طالب بعض النواب بالإسراع في إعداد النصوص التطبيقية للأمر عدد 510 لسنة 2021 المؤرخ في 18 جوان 2021 المتعلق بضبط أصناف رخص السياقة وشروط تسليمها وصلوحيّتها وتجديدها. وأفادت الوزارة في هذا الخصوص أن أحكام هذا الأمر الحكومي بصدد التطبيق وذلك حسب الإمكانيات البشرية واللوجستية المتوفرة لدى مصالح الوزارة. وتسعى هذه المصالح حاليا لإيجاد الحلول الكفيلة لتجاوز الصعوبات والإشكاليات المرتبطة بالتطبيق بما في ذلك تنقيح هذا الأمر جزئيا بغاية، خاصة، التّسريع في إصدار النصوص التطبيقية لهذا الأمر وتيسير التطبيق وإضفاء المرونة على بعض الإجراءات وتبسيطها والتقليل من الوثائق.

أما فيما يتعلق بمنازرات الحصول على شهادة الكفاءة المهنية في مجال تعليم سياقة السيارات، فقد تمّ تنظيم امتحانات الحصول على شهادة الكفاءة المهنية في مجال سياقة العربات بعنوان سنة 2023 في إطار مقاربة تشاركية وبالتنسيق مع المهنيين.

وللغرض، عقدت مصالح الوكالة الفنية للنقل البري سلسلة من الاجتماعات مع المهنيين لتحديد رأيها النهائي بخصوص هذا الموضوع. غير أنه رغم كل المساعي لتقريب وجهات النظر، لم يتم التوصل إلى اتفاق يحظى بإجماع المهنيين وبالأخص بين أصحاب مؤسسات التكوين والأجراء. حيث أبدى ممثلو الغرفة النقابية الوطنية للمراكز المختصة في التكوين في مجال النقل على الطرقات تخوفهم، في صورة إقرار تنظيم مناظرة رئيس مؤسسة، من الرفض الكلي للمرشحين الذين تتوفر فيهم الشروط المطلوبة للمشاركة في هذه المناظرة وعدم تقديمهم ترشحاتهم، وبالتالي، سيؤثر ذلك سلباً على الجانب الاقتصادي للمراكز ويهدد ديمومتها. وعليه، تمت دعوة المهنيين بهذا الموضوع من جديد للسعي لتقريب وجهات النظر والتوافق بما يخدم صالح القطاع بخصوص تنظيم هذه الامتحانات.

من جهة أخرى، وفيما يتعلق بإجراءات إسناد رخص التاكسي الفردي واللواج وتوضيح تطبيق إجراءات الأمر عدد 581، أكد أنه تم بمقتضى مكتوب وزير النقل عدد 2023-15-21-2670 بتاريخ 13 نوفمبر 2023 موافاة السادة الولاية بوثيقة توضيحية تتضمن رأي وزارة النقل بخصوص بعض أحكام الأمر عدد 581 لسنة 2023 المؤرخ في 7 سبتمبر 2023 المتعلق بتنظيم النقل العمومي غير المنتظم للأشخاص على الطرقات، وضبط هذا الأمر شروط وإجراءات إسناد تراخيص ممارسة أنشطة النقل العمومي غير المنتظم للأشخاص. كما بين أنه يتم اعتماد أصل البطاقة عدد 3 وليس الوصل استناداً إلى قرار وزير النقل المؤرخ في 22 جويلية 2016 المتعلق بضبط شروط وأساليب إسناد بطاقات الاستغلال للعربات المستخدمة في أنشطة النقل العمومي للأشخاص والنقل السياحي وكراء السيارات الخاصة وكراء عربات نقل البضائع على الطرقات التي يفوق وزنها الجملي المرخص فيه 12 طناً ونقل البضائع على الطرقات لحساب الغير بواسطة عربات يفوق وزنها الجملي المرخص فيه 12 طناً.

وجواباً عن الأسباب التي حالت دون إسناد 86 رخصة لواج "خط أحمر" لطالبيها بسيدي بوزيد، أفاد السيد الوزير أنه استناداً إلى الأحكام القانونية المنظمة لإسناد تراخيص ممارسة أنشطة النقل غير المنتظم للأشخاص، تتولى وزارة النقل تجسيم مقترح اللجنة الاستشارية الجهوية للنقل (بالولاية) بخصوص إسناد رخصة لواج خارج حدود الولاية. وبالتالي، فإنه يمكن استشارة مصالح الولاية في الغرض، هذا مع العلم وأن عملية الإسناد كانت معطلة منذ شهر جويلية من سنة 2021 في انتظار صدور الأمر 581 لسنة 2023 المؤرخ في 7 سبتمبر 2023 الذي ألغى وعوض الأمر عدد 2202 لسنة 2007 المؤرخ في 3 سبتمبر 2007 المتعلق بتنظيم النقل العمومي غير المنتظم للأشخاص على الطرقات.

وفي جانب آخر من المداخلات، تقدم عدد من النواب بجملة من الاستفسارات حول إجراءات استعمال الغاز البترولي المسيل بسيارات التاكسي وسيارات تعليم السياقة وإلغاء المنشور عدد 19 لوزارة النقل. وبين السيد الوزير، في هذا الإطار، أن وزارة النقل تولت خلال سنة 2002 إصدار النصوص التطبيقية المتعلقة بتجهيز العربات التي تستعمل غاز البترول المسيل كوقود ولم يتم تسجيل أي تشكيات من قبل أصحاب السيارات المستعملة لهذا النوع من الوقود. غير أنه، بداية من شهر أوت 2005، وعلى إثر صدور منشور من الوزارة المكلفة بالصناعة والطاقة يقضي بالتوقيف الطرقي

لتوريد خزانات غاز البترول المسيل لاعتبارات اقتصادية، افتُتحت هذه الخزانات من السوق المحلية (وذلك إلى حد هذا التاريخ).

وتفاقت تدريجياً الإشكاليات المتمثلة أساساً في استعمال هذا الغاز بطرق غير قانونية سواء باستعمال قوارير غاز البترول المسيل المعدة للاستعمال المنزلي والمدمجة أو خزانات لا تستجيب للشروط الفنية المطلوبة وهو ما يُمثّل تهديداً متواصلاً لسلامة وسيلة النقل ومستعملي الطريق والمواطنين بصفة عامة. وكان ذلك، خاصة، من قبل أصحاب سيارات التاكسي الفردي الذين يقدر عددهم بعشرة آلاف (10.000) سيارة على الأقل (وهو ما يُمثّل حوالي ثلث العدد الجملي لسيارات التاكسي بالبلاد التونسية) ومن قبل سيارات تعليم السياقة (بضع مئات). ويُفسّر الإقبال المتزايد للمهنيين على استعمال قوارير الغاز المنزلي بسعر بيعها المنخفض وبالعديد المحطات التزود بغاز البترول المسيل كوقود وبالكميات المحدودة من هذا الغاز والمخصصة للاستعمال كوقود حيث تمكّن القارورة الواحدة (المستعملة بصفة غير قانونية) للسيارة بقطع حوالي 200 كم بكلفة تُقدّر بـ 8 دنانير في حين أنه عند استعمال الغاز، تُقدّر التكلفة لقطع نفس المسافة بحوالي 30 ديناراً، وهو ما يُمثّل منافسة غير شريفة وغير متكافئة بين بقية المهنيين من نفس القطاع.

علاوة على ذلك، وباعتبار أن معدل استهلاك السيارات المعنية يناهز ثلاث (3) قوارير في اليوم، فإنه يتم يومياً استعمال حوالي 30 ألف (30.000) قارورة غاز والحال أنها معدة للاستعمال المنزلي ومدمجة عند بيعها للعموم.

ولمعالجة هذه الإشكاليات تم، منذ سنة 2005، عقد العديد من الاجتماعات مع جميع الأطراف المعنية. ويجدر التذكير، في هذا الإطار، أن الفصل 87 من مجلة الطرقات ينص على أن إدخال تغييرات جوهرية على عربة دون ترخيص يصنف كجناية يعاقب مرتكبها بالسجن لمدة أقصاها 6 أشهر وبخطية تتراوح من 200 إلى 500 دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط.

وبغاية ضمان السلامة على الطرقات، وفي إطار التوقي من المخاطر والتهديدات المحتملة لاستعمال هذا الغاز بصفة غير قانونية، وقصد الرجوع إلى الوضعية القانونية، تمت بتاريخ 8 أوت 2023 مراسلة مصالح الوكالة الفنية للنقل البري لمنع العربات المجهزة بصفة غير قانونية لاستعمال الغاز من إجراء الفحص الفني.

وقد انجرّ عن الرجوع إلى الوضعية القانونية والتقيّد بتطبيق الترتيبات والأحكام القانونية النافذة احتقان واحتجاج أصحاب العربات المعنية خاصة بولاية صفاقس أين يوجد حوالي 3000 سيارة تستعمل أغلبها قوارير الغاز.

أما بخصوص توفير الخزانات والتثبت في مدى مطابقتها لقواعد السلامة الجاري بها العمل والكميات اللازمة من هذا الغاز والعدد الكافي من محطات التزويد، فإن هذه المسائل تندرج ضمن مشمولات وزارة الصناعة والمناجم والطاقة التي تمت دعوتها لإيجاد الآليات والحلول المناسبة لحل هذه الإشكاليات في أقرب الأجل الممكنة بالتنسيق مع مصالح الوزارة والهيكل المعنية بالموضوع.

وفي إطار متابعة هذا الملف، تم عقد جلستي عمل بوزارة الصناعة والمناجم والطاقة بتاريخ 10 أكتوبر و14 نوفمبر 2023 لإيجاد الحلول العملية والمناسبة مع العمل على الترخيص لمحطات تزويد جديدة والترفيه في عددها، مع الإشارة أن جلسات العمل

متواصلة في الغرض لحلّ الإشكاليات بصفة جذرية وتسوية الوضعية الحالية.

## السيد نائب رئيس لجنة التخطيط الاستراتيجي والتنمية المستدامة والنقل والبنية التحتية والهيئة العمرانية

ت- الطيران المدني:

كمجال من المجالات الحيوية التي تلعب دورا هاما في تنشيط الاقتصاد الوطني وفي التسويق لصورة تونس كوجهة سياحية وثقافية، استأثر كذلك مجال الطيران المدني بحيز هام من تدخلات النواب، وتوجهوا في هذا الإطار بجملة من الاستفسارات والأسئلة إلى الوزارة حول عدد من المواضيع الهامة.

ففيما يتعلق باتفاقية "السماء المفتوحة" ومآلها، أوضح السيد الوزير أن اتفاق فتح الأجواء مع الاتحاد الأوروبي شهد تأخيرا في التوقيع عليه ودخوله حيز التنفيذ خاصة بعد ختم المفاوضات في ديسمبر 2017 بسبب مسألة حسم خروج بريطانيا من الاتحاد الأوروبي وتأخر ردّ الجانب الأوروبي حول مسألة تعريف الإقليم، والذي تمّت إفادتنا به خلال شهر سبتمبر 2020.

وتبعاً لاستيفاء شروط التوقيع على الاتفاقية واعتماد الترتيب قصد مزيد إحكام التشاور بين جميع الأطراف التونسية المعنية، وقع عقد اجتماع في الغرض برئاسة الحكومة خلال شهر نوفمبر 2021، تم خلاله الاتفاق على عرض الملف على جلسة عمل وزارية.

وفي نفس السياق، تمّ عرض الموضوع على رئاسة الحكومة من خلال مراسلة وزارة النقل بتاريخ 05 جانفي 2023. كما تمّت مراسلة وزارة الشؤون الخارجية والهجرة والتونسيين بالخارج بتاريخ 17 فيفري 2023 بشأن المستجدات في هذا الخصوص.

وتتمثل أبرز المعطيات المتعلقة بهذه الاتفاقية في:

- فتح المجال الجوي أمام الشركات الأوروبية للطيران بكل حرية بالمجال الجوي التونسي (باستثناء النقل الداخلي (cabotage)، مقابل فتح المجال الجوي لهذه الدول أمام شركات النقل الجوي التونسية،

- التقارب التشريعي في مجال الطيران المدني (أمن وسلامة الطيران، إدارة الحركة الجوية وحماية البيئة والمستهلكين).

- ستعوض هذه الاتفاقية الاتفاقيات الثنائية في مجال النقل الجوي المبرمة مع بلدان الاتحاد الأوروبي كل على حدة وتهدف إلى تحرير خدمات النقل الجوي ورفع القيود للنفاذ إلى الأسواق بين تونس والاتحاد الأوروبي،

- تحرير حقوق النقل الجوي (مسافرين وبضائع) ورفع القيود على سعة الطائرات وعدد الرحلات وتحرير تعريفات النقل الجوي،

- توسيع دائرة تعيين الناقلات الجوية بحيث يمكن لأي دولة اتحادية تعيين ناقلة ترجع ملكيتها ومراقبتها الفعلية لدولة اتحادية أخرى،

- إدراج حق الناقلات الجوية في تأمين خدماتها الأرضية الذاتية بمطارات الطرف الآخر طبقا للتشريعات الوطنية الجاري بها العمل.

ومن جهة أخرى، تتمثل أهم الأحكام التجارية والتشريعية والتنظيمية لهذه الاتفاقية في:

✓ إدراج مفهوم الشركة الجوية الاتحادية (la compagnie communautaire) بحيث يمكن لأي دولة تابعة للاتحاد الأوروبي

تعيين ناقلة ترجع ملكيتها ومراقبتها الفعلية لدولة أخرى من الاتحاد الأوروبي لاستغلال خطوط جوية (بينما تنص الاتفاقيات الثنائية على أن تكون الملكية والمراقبة الفعلية للناقلات بيد الجانب الذي قام بالتعيين فقط)،

✓ تحرير حقوق النقل الجوي بالحريتين الثالثة والرابعة (مسافرين وبضائع) ورفع القيود على ساعات الطائرات وعدد الرحلات وجدول الطرق الجوية ومطارات الانطلاق والوصول،

✓ تحرير تعريفات النقل الجوي،

✓ التزام الطرفين بمبادئ المنافسة العادلة والشفافة والمساواة،

✓ إدراج تدابير وقائية استثنائية لحماية مصالح الشركات الوطنية،

✓ تحقيق التقارب التشريعي خاصة في مجال السلامة وأمن الطيران المدني وإدارة الحركة الجوية وحماية البيئة والمستهلكين،

✓ دعم التعاون في مجال الملاحة الجوية بهدف إرساء فضاء جوي مشترك وتشريك تونس في المشاريع الأوروبية للملاحة الجوية،

✓ إنشاء لجنة مشتركة دائمة وواسعة المشمولات تعنى بالحفاظ على التوازن وفرض الإشكاليات، إن وجدت، وتجتمع في أي وقت،

✓ وضع آلية لفضّ النزاعات تحت إشراف منظمة الطيران المدني الدولي.

وفيما يتعلق ببرنامج إعادة هيكلة وإصلاح التوازنات المالية لشركة الخطوط التونسية خاصة برنامج التسريح، أكد السيد الوزير أن الشركة تعازم تسريح حوالي 1000 موظفا، علما وأنّ عدد الأعوان بالمجمع يتوزّع كما يلي:

- 3150 عون بشركة الخطوط التونسية،

- 2100 عون بشركة الخطوط التونسية للخدمات الأرضية،

- 750 عون بالخطوط التونسية الفنية،

- 210 عون بالخطوط التونسية السريعة.

هذا وتستغل شركة الخطوط التونسية 16 طائرة في سنة 2023، وتؤمّن 7 وجهات افريقية: السنغال، موريتانيا، مالي، النيجر، غينيا، ساحل العاج، وبوركينا فاسو وهي تعازم فتح خطوط جديدة. كما تعازم هذه الشركة فتح خطوط مباشرة في اتجاه لبريفيل، دوالا، نيويورك، وبيكين.

وبالنسبة إلى إشكالية تأخير الطائرات، أفاد أن الخطوط التونسية عرفت خلال موسم 2023 تحسّنا ملحوظا في مؤشّر انتظام الرحلات مقارنة بصائفة سنة 2022، موضحا أنه يُتوقع مزيد تحسّن هذه المؤشرات نحو الأفضل وذلك باستكمال برنامج تجديد الأسطول الذي انطلق بدخول 5 طائرات من صنف "إيرباص 320 نيو"، و2 طائرات "إيرباص 320" حيز الاستغلال الفعلي، إلى جانب برمجة استقبال 2 طائرات من صنف "إيرباص 320" قبل موفّي سنة 2023.

هذا وتجدر الإشارة إلى أنّ تحسّن مؤشرات النقل الجوي إثر جائحة كوفيد 19 تسبّب في أزمة كبيرة في مختلف المطارات الأوروبية نظرا للنقص الحاد في عدد الموظفين المؤهلين وفي جاهزية الطائرات للركاء، ممّا نتج عنه العديد من الإضرابات وتوقّف النشاط في

العديد من المطارات لعدّة أيام متواصلة وأضرّ بمؤشر انتظام الرّحلات لكل شركات الطّيران التي تقوم بتسيير رحلات نحو هذه المطارات.

وفيما يتعلق باقتراح التّسريح كحلّ لوضعية شركة الخطوط التونسية، أبرز السيد الوزير أن هذه الشركة قامت بتحسين برنامج إعادة الهيكلة وفق المؤشّرات والمعطيات الجديدة، وسيتمّ عرضه للمصادقة عليه من قبل سلطة الإشراف. وتجدر الإشارة إلى أنّ هذا البرنامج يتضمّن مخطّطا لتدعيم وتطوير استغلال الموارد البشرية بالتكوين والرسكلة والتّسريح.

وحول ارتباط استغلال المطارات بالّلزّات، أوضح أنه باستثناء مطاري المنستير والنفیضة، المستغلّان في إطار عقد لّزّمة، والذي تتمّ متابعة بنوده من طرف الجانب التونسي، يقع استغلال بقية المطارات من طرف ديوان الطّيران المدني والمطارات، مؤكداً أنه بعد تقييم تجربة لّزّمة مطاري المنستير والنفیضة مع شركة "تاف-تونس"، سيتمّ ضبط التوجّهات بخصوص اللّزّات الخاصّة بالمطارات في المستقبل.

وعن وضعية مطار قفصة-القصر ونقص أسطول الخطوط السريعة، أفاد أنه سيتمّ تشييط الحركة الجوية الداخلية بعد الاتفاق مع الشركات والمؤسسات العاملة بالجهة لضمان حدّ أدنى من المردودية. كما ستتمّ دراسة مردودية خاصيات جهة قفصة-القصر (فلاحة، صناعة...) للتّظّر في إمكانية تطوير حركة الشّحن الجوي.

وبخصوص إمكانية تحويل جزء من مطار رمادة إلى مطار مدني، أفاد السيد الوزير أنّ أزمة كوفيد 19 والوضعية المالية لديوان الطّيران المدني والمطارات من أسباب تأجيل عدّة مشاريع من بينها مشاريع مطار رمادة والتي تتمثّل أساسا في: تجهيزات الملاحة الجوية، ومحطّة المسافرين، مشيرا إلى أنه ستتمّ إعادة برمجة هذه المشاريع بناء على تحسّن الوضعية المالية للديوان.

ث- برنامج الوزارة في مقاومة الفساد:

في هذا الخصوص، نبّه عدد من النواب المتدخلين إلى تکرّر رواج معلومات حول وجود شبهات فساد ببعض الملفات الراجعة بالنظر للوزارة مطالبين إياها بالتعامل بالجدية والصرامة اللّزّمة في معالجتها حفاظا على المال العام وضمانا لجودة الخدمات التي ينتظرها المواطن.

وفي هذا الإطار، وفيما يتعلق بالشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية، أكد السيد الوزير أن عديد الملفات تعهّد بها القضاء كما أن العرائض تصل الوزارة من قبل المبلّغين وتتكفّل بها إدارة الشركة بالتنسيق مع المصالح المختصة ويتمّ التحري فيها وإجراء عمليات البحث والتدقيق من قبل هيكل الرقابة والتفقد. كما أكد بالمناسبة أن التحقيق في حادث القطار بمسكن أثبت أنه ناتج عن خطأ بشري من خلال تجاوز السرعة بصفة ملحوظة وعدم احترام تعليمات السلامة مما أسفر عن وفاة عونين تابعين للشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية.

وعن مآل ملف الشركة الجهوية للنقل "القوافل" في علاقة بتقرير محكمة المحاسبات، أكد أن هذا الملف يتعهّد به كلّ من القطب القضائي للجرائم المالية والاقتصادية بالقرجاني والنيابة

العمومية بقفصة، مضيفاً أن التحقيقات والأبحاث في هذا الملف قد انطلقت منذ مدّة مع عدّة أطراف بهذه الشركة. كما أضاف أن إدارة الشركة أذنت بإجراء عمليّات تدقيق اعتمادا على ما ورد في تقرير محكمة المحاسبات ووضع برنامج إصلاحي يشمل كل هيكل الشركة.

وفيما يتعلق بشبهات الفساد المتعلقة بإسناد رخص السياقة، أبرز أن نسبة التّجّاح في امتحانات رخص السياقة تقدّر بـ 50% وأن أهمّ المشاريع العاجلة التي تعمل عليها الوزارة في الغرض هي: اعتماد نظام Tracking عند الاختبار التطبيقي لرخص السياقة واعتماد كاميرات مراقبة داخل العربات المعدّة لإجراء الامتحان التطبيقي.

أما بخصوص شبهات الفساد حول الحصول على شهادة الفحص الفنيّ دون تدقيق، أفاد أن نسبة العربات المتحصّلة على شهادة فحص فنيّ منذ العرض الأول تبلغ 38% لتصبح في حدود 59% بعد إعادة إجراء الفحص وأن أهمّ المشاريع العاجلة التي سيتمّ اعتمادها في الغرض هي: اعتماد كاميرات ذكية موجهة إلى اللوحات المنجّمة داخل مراكز الفحص الفنيّ، وتوزيع أعوان الفحص داخل أروقة المراكز بصفة عشوائية aléatoire، إضافة إلى إجراء فحص فنيّ مضاد من طرف رئيس المركز.

وبالنسبة إلى الاستفسار حول الشكوك المتعلقة بإسناد رخص تاكسي لأشخاص غير متواجدين بتونس، وضّح أن تراخيص النقل العمومي غير المنتظم للأشخاص تُسند للمهنيين الممارسين للمهنة، وبالتالي لا تتوفر شروط الإسناد بالنسبة إلى المقيمين بالخارج، مضيفاً أنه تقع إحالة المتحصّلين على تراخيص الذين تثبت إقامتهم بالخارج على اللجنة الجهوية للتطهير ويتمّ إلغاء الترخيص. كما ذكر أن إسناد تراخيص التاكسي الجماعي بما فيها المتعلقة بحالات اجتماعية ترجع بالنظر إلى السّلطة الجهوية وفقا للقوانين الجاري بها العمل، وقد تمّت دعوة الولاة لتحديد الحاجيات من رخص تعاطي أنشطة النقل غير المنتظم للأشخاص في إطار فكّ العزلة.

وحول المنظومات الإلكترونية للنقل غير المنتظم في علاقة بالردع وتنظيم هذا المجال، أوضح أنّ أعوان مراقبة النقل البري بوزارة النقل الذين عددهم 150 مراقبا، موزعون على كامل تراب الجمهورية، مشيرا إلى أنهم يتولّون باستمرار -رغم قلة عددهم- مراقبة أنشطة النقل البري وتحرير محاضر ضدّ كلّ المخالفين، وذلك من خلال دوريات منفردة أو مشتركة مع المصالح المعنية بوزارة الداخلية التي لديها إمكانيات للردع والتصديّ للمخالفين. وأضاف أنه تمّ إعداد مشروع نهائيّ لقرار يتعلّق بالمصادقة على كراس شروط تُنظم استخدام المنظومات والمنصّات الإلكترونية في نشاط النقل العمومي غير المنتظم للأشخاص على الطرقات.

#### السيد المقرر

ج- النصوص القانونية المنظمة لقطاع النقل:

فيما يتعلق بهذا الجانب، أشار عدد من النواب إلى أن عددا من النصوص القانونية الحالية المنظمة لقطاع النقل تعد ملائمة لمتطلبات القطاع ولتطور حاجيات المواطن وكذلك لما نشهده من تطورات علمية وتكنولوجية في المجال، مؤكدين على ضرورة مراجعة هذه النصوص سواء بتنقيحها أو بتجديدها.

وأوضح السيد الوزير في هذا الإطار أنه يتمّ حاليا العمل على المراجعات الشاملة أو تنقيح بعض النصوص القانونية لتكون ملائمة

ومتناغمة مع الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية وذلك في إطار مقاربة استشرافية لممارسة أنشطة قطاع النقل البري والبحري والجوي وفي مجال اللوجستية.

ولتحقيق المتطلبات الدولية التي فرضها تطور هذا المجال، تم إعداد مشاريع نصوص تشريعية وترتيبية تهدف إلى مراجعة وتحسين النصوص النافذة وذلك كما يلي:

- بالنسبة إلى مجال النقل البري: تم إعداد مشروع قانون يتعلق بتنقيح وإتمام مجلة الطرقات وذلك بهدف ملاءمة أحكامها مع الاتفاقيات الدولية، وخاصة منها اتفاقيتي فيانا لسنة 1968 المتعلقة بالجولان على الطرقات وعلامات الطريق والتي صادقت عليهما الجمهورية التونسية بمقتضى القانون عدد 64 لسنة 2002 المؤرخ في 23 جويلية 2002 وبمقتضى الأمر عدد 2102 لسنة 2002 المؤرخ في 23 سبتمبر 2002.

ويهدف المطابقة مع المعايير الدولية المتعلقة بالتكوين في مجال قواعد الجولان والسلامة على الطرقات وفي مجال الحصول على رخص السياقة، تمت مراجعة بعض النصوص التطبيقية لهذه المجلة، حيث صدر الأمر الحكومي عدد 510 لسنة 2021 المؤرخ في 18 جوان 2021 المتعلق بضبط أصناف رخص السياقة وشروط تسليمها وصلاحيتها وتجديدها والذي تضمن إجراءات تتعلق بكيفية إجراء الاختبارات النظرية والتطبيقية للحصول على مختلف أصناف رخص السياقة بهدف الرفع من مستوى الكفاءة والتكوين في هذا المجال.

- بالنسبة إلى مجال الطيران المدني: تم إعداد مشروع قانون يتضمن مراجعة شاملة لمجلة الطيران المدني وذلك في إطار ضمان الملاءمة مع المعايير والقواعد الفنية المعتمدة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي، كما تهدف هذه المراجعة إلى تطبيق الأحكام الواردة بالاتفاقيات الدولية، وخاصة التعديلات المتعلقة باتفاقية الطيران المدني الدولي الممضاة بشيكاغو في 7 ديسمبر 1944 وملاحقها والتي انخرطت فيها الجمهورية التونسية بمقتضى القانون عدد 122 لسنة 1959 المؤرخ في 28 سبتمبر 1959.

- بالنسبة إلى مجال النقل البحري والموانئ البحرية التجارية: وفي إطار العمل على ملاءمة التشريع والتراتب التي تنظم هذا المجال مع الاتفاقيات الدولية، تتولى المصالح المختصة لوزارة النقل حاليا مراجعة بعض النصوص الترتيبية النافذة، حيث تم إعداد مشروع قرار يتعلق بضبط أنموذج شهادة التأهيل الطبي لرجال البحر المباشرين لوظائف على متن سفن البحر الملزمة بمسك دفتر للطاقيم ومدة صلاحيتها وشروط الحصول عليها وذلك تطبيقا للأحكام الواردة باتفاقية العمل البحري MLC المصادق عليها بمقتضى القانون الأساسي عدد 44 لسنة 2016 المؤرخ في 6 جوان 2016.

هذا، وتجدر الإشارة إلى أنه سبق وأن تم إصدار الأمر الحكومي عدد 365 لسنة 2017 المؤرخ في 1 مارس 2017 المتعلق بضبط شروط مباشرة الوظائف لرجال البحر على متن سفن البحر الملزمة بمسك دفتر للطاقيم والمراقبة المتعلقة بها والذي يتلاءم في محتواه مع الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين STCW المصادق عليها بمقتضى القانون عدد 46 لسنة 1994 المؤرخ في 9 ماي 1994، علما وأنه تم تنقيح وإتمام هذا الأمر بمقتضى الأمر عدد 836 لسنة 2022 المؤرخ في 14 نوفمبر 2022.

وبالنسبة إلى قطاع اللوجستية والنقل متعدد الوسائط: تم بمقتضى مقرر وزير النقل عدد 145 بتاريخ 23 جوان 2022 إحداث فريق عمل تطوير اللوجستية والنقل متعدد الوسائط لتقديم التصورات والمقترحات والبرامج لتطوير اللوجستية والنقل متعدد الوسائط بالتنسيق مع الهياكل المعنية والفاعلين الاقتصاديين.

وحول سؤال تعلق ببرنامج الوزارة للتأقلم مع ما يمليه التقسيم الجديد إلى أقاليم، أوضح السيد الوزير أن الهيئة العمرانية هي عنصر من العناصر التي تقوم عليها الإستراتيجية الوطنية للتنقلات الحضرية، كما أن مراجعة أمثلة الهيئة العمرانية تتعبد بها وكالة التعمير لتونس الكبرى بالتنسيق مع البلديات، ويتم تشريك وزارة النقل في مختلف الاجتماعات التحضيرية ولجان القيادة التي تلتئم لهذا الغرض.

وتجدر الإشارة أيضا أنه بالنسبة لبقية الجهات، فإن إنجاز المخططات يتم بين البلديات والوكالة الوطنية للتحكم في الطاقة بمساهمة من هذه الأخيرة إلى حدود 70% ولديها برنامج كامل للمساهمة في المخططات الإستراتيجية الوطنية للهيئة العمرانية، ويتم تشريك وزارة النقل في الاجتماعات بالجهات متى توصلت بدعوة في الغرض.

أما بالنسبة إلى التساؤل المتعلق بمدى تأثير إحداث الشركات الأهلية في مجال النقل على مهني القطاع، أوضحت الوزارة أنه تم عقد سلسلة من الاجتماعات بوزارة النقل وبوزارة الشؤون الاجتماعية، آخرها يوم 20 سبتمبر 2023 لبحث مختلف أوجه هذا الملف. وقد تم التأكيد لممثلي الشركات الأهلية على أن أبواب وزارة النقل وإداراتها الجهوية مفتوحة على ذمتهم للاستفسار بخصوص ممارسة نشاط نقل الأشخاص وتوضيح الإطار القانوني المنظم وتفسير بعض الجوانب المهمة بخصوص الاستثمار في هذا القطاع. إلا أنه لم ترد على المصالح المركزية أو الجهوية للنقل أية استفسارات علما بأنه تم التأكيد على ضرورة تقديم دراسات جدوى تضمن إنجاز مشروع شركة أهلية في مجال النقل العمومي المنتظم (نظرا لأهمية الاستثمارات المستوجبة) قادرة على تأمين الديمومة والاستمرارية لهذا المرفق في ظل عدم ربحية هذا القطاع ومساهمة الدولة فيه لحماية جانبه الاجتماعي.

وفي إطار مزيد النقاش والحوار حول مختلف النقاط والجوانب ذات الصلة بهذا الموضوع، تم اقتراح تنظيم ملتقى حول الرؤية والتوجه الاستراتيجي لقطاع النقل واللوجستية وسيكون من ضمن أحد محاوره متطلبات إنشاء الشركات الأهلية في قطاع النقل.

وفي ختام الجلسة، عبر السيد وزير النقل عن انفتاح الوزارة للتفاعل الإيجابي مع كل ملاحظات واستفسارات النواب واستعدادها التام للعمل مع اللجنة في إطار من الشفافية والتعاون والشفرة والتكامل بما يذلل العراقيل والصعوبات ويسر عمل الجميع ويساهم في ضمان تحقيق الأهداف المنشودة.

#### قرار اللجنة:

قررت لجنة التخطيط الاستراتيجي والتنمية المستدامة والنقل والبنية التحتية والهيئة العمرانية إنهاء النظر في مهمة النقل من مشروع ميزانية الدولة لسنة 2024.

شكرا على حسن الاستماع والتفهم شكرا السيد الرئيس.

## السيد رئيس مجلس نواب الشعب

نشكر اللجنة على عملها القيم والجاد وننتقل الآن إلى النقاش العام.

قائمة أولية تضم السيدات والسادة النواب: محمود شلغاف، هالة جاب الله، ماجد الورغي، وسامي الرايس، ثامر مزهود، عبد القادر بن زينب، الطيب الطالبي، فخري عبد الخالق، سيرين مرابط وثابت العابد.

المصباح للنائب المحترم محمد شلغاف غير منتهي له خمس دقائق.

## السيد محمد شلغاف

شكرا السيد الرئيس،

مرحبا السيد الوزير والوفد المرافق له،

تحية طيبة للجميع،

في اليوم العالمي للتضامن مع الشعب الفلسطيني تحية إكبار وإجلال لشعب الجبارين، الشعب الفلسطيني البطل الذي يقاوم وينتصر.

السيد الوزير، إن قطاع النقل هو قطاع استراتيجي باعتباره أحد أهم مكونات البنية الأساسية للاقتصاد الوطني وركيزة أساسية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية لتأثيره على القطاعات الاقتصادية الأخرى مثل قطاعات الصناعة والتجارة والسياحة وغيرها.

كما أن النقل ضروري من أجل تأمين قطاعات أخرى مثل الصحة والتعليم لكن واقع النقل في تونس مسألة أخرى.

عندما تدخل إلى محطة القطر بالعاصمة تقرأ على عدة لوحات إخبارية بالبند العريض القطر أمان، ثقة، دقة، رفاة.

وعلى سبيل المثال لكي تمتطي القطر من صفاقس نحو تونس تقتني تذكرة موعد الانطلاق عليها 11:10 لكن التأخير في الانطلاق يكون بين ساعة ونصف وساعتين وهذا ليس بصفة استثنائية وإنما يوميا وهذه هي الدقة أولا.

بالنسبة إلى الأمان تهز السكك الحديدية أصبح يتسبب في عديد الحوادث، منذ مدة غير بعيدة وقع حادثا خلف 2 موتى إلى جانب الجرحى إذن أين الأمان؟ أما الرفاهة فحدث ولا حرج.

تقريبا في كل قطارات الخطوط البعيدة لا تجد أين تضع أمتعتك لأن أغلب حاملات الأمتعة مهشمة فمن أين الرفاهة؟

في اللوحات الإخبارية يقع التنصيص على الأمان والدقة والرفاهة ولا نجد شيئا على أرض الواقع فمن أين ستأتي الثقة؟ من رأي عدم الضحك على ذقون المسافرين. لو يتم حذف هذه اللوحات الإخبارية يكون أفضل.

نمر إلى المترو الخفيف والحافلات في أوقات الذروة كلهم مكتظون إلى حد بقاء الأبواب مفتوحة بحيث أن "frein sec" من طرف السائق يمكن أن يتسبب في كارثة.

أضف إلى هذا عندما تذهب لاقتناء تذكرة بعد الساعة السادسة مساء في العديد من المحطات تجد الشبايب مغلقة هل أنتم على علم بهذا أم لا؟ لو كان هناك تهاونا من طرف الأعوان يجب أن يتحملوا مسؤولياتهم وإذا كانت شركة "TRANSTU" على علم بهذا إذن هناك خطة ممنهجة لضرب هذا القطاع العمومي من أجل خصوصيته.

المطلوب هو الحوكمة الرشيدة وإعادة الاعتبار لقيمة العمل.

السيد الوزير، لا بأس لو تقومون بمعاينة الوضع وتقومون باقتناء القطر أو المترو الخفيف، وهذا ليس من باب الشعبوية بل من باب المعاينة على أرض الواقع لآلام المسافرين ومعاناتهم عند اقتنائهم للنقل العمومي.

السيد الوزير، بالنسبة إلى الشركة الجديدة للنقل بقرقنة، متساكنو قرقنة وزوارها مسرورون ببخرة المحيط الجديدة التي ستصل إن شاء الله عن قريب لكن هناك العديد من التشتيات بالنسبة إلى نظافة البواخر وكذلك المسافرين أصحاب السيارات يشتكون من إسناد عدد مهول من بطاقات الأولوية للصعود إلى البخرة.

وإن كانت بعض الأولويات مشروعة كأولوية لبائعي السمك مثلا، أتساءل بالنسبة إلى العديد من الأولويات الأخرى هل أن أصحابها من الشخصيات المهمة جدا بحيث لو لا يتم منحهم الأولوية على أصحاب السيارات الأخرى فإن مصلحة البلاد العباد تقف أم ماذا؟

الرجاء إعادة النظر في هذه الأولويات وضبط مقاييس موضوعية والوقوف على نفس المسافة من جميع المسافرين من أصحاب السيارات.

أخيرا وليس آخرا، بالنسبة إلى الشركة الجهوية للنقل بصفاقس فرع قرقنة وإذ نثمن المجهودات التي تقوم بها إدارة الشركة وأعوان فرع قرقنة رغم تهرأ أسطول الحافلات ونقص الموارد البشرية، أريد أن ألفت انتباهكم السيد الوزير أن إلغاء بعض السفرات أصبح مسألة عادية في قرقنة وهذا غير معقول.

السيد الوزير، إن قرقنة هي مجموعة قرى متفاوتة البعد عن ميناء سيدي يوسف وقرية القراطن مثلا تبعد قرابة 42 كلم عندما لا تكون هناك حافلة قادمة إلى سيدي يوسف لنقل المسافرين إلى قراهم فإنهم يظلون في الشارع بالساعات وقد أصبحت هذه المعاناة يوميا بالنسبة إلى المسافرين وشكرا على الاستماع.

## السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا والكلمة الآن للسيدة هالة جاب الله عن كتلة الأحرار لها أربع دقائق.

## السيدة هالة جاب الله

شكرا السيد الرئيس،

مرحبا بالسيد الوزير وبالسادة والسيدات الإطارات،

السيد الوزير، إن العديد من المؤسسات التي تحت إشراف وزارتك تعاني من استفحال الفساد والتجاوزات داخلها.

نبدأ بوكالة الموانئ والتجارة البحرية التي ينخرها الفساد والتلاعب في الترقيات والتلاعب في معادلة الشرائع والتكليف في المستوى العلمي والنقص في الإطارات رغم أن هذه الشركة يمكن أن تكون رابحة ويمكنها جني عدة أموال عند قيامها بعدة إصلاحات.

مثلا، تسجيل عقود انتقال الملكية للسفن بالسلطة البحرية، بعض العقود قيمتها تتجاوز ملايين الدينارات.

تحيين جدول تعريف خدمات السلطات البحرية.

تحيين الفصل 16 من مجلة التجارة البحرية وذلك بالسماح للمحامين وعدول الإشهاد بإبرام عقود بيع السفن، هناك العديد من

الإجراءات يمكننا الحديث في خصوصها إذا تريد سيادتكم تحديد جلسة عمل في الغرض.

بالنسبة إلى شركة النقل بالساحل، خلال سنة 2018 تمت سرقة ما يفوق مليار و700 مليون من معدات وقطع غيار وإلى اليوم لم ترجع أموال الشركة ولم تتم محاسبة من قاموا بالسرقة، البعض ممن توقفوا تم إطلاق سراحهم واليوم يطالبوننا بالتعويضات أما المسؤولين والإداريين فقد تمت ترفيتهم.

اليوم Sts تمنح تكاليف لغير مستحقها، إداريون موجهون، "des caissiers" يقودون الحافلات بدون خطة سائق، هذا تجاوز كبير يمكن أن يكلفنا أرواح بشرية.

منظومات الفساد والخراب والأحزاب ما زالت فاعلة في الإدارة ومسيطرة على الشركة خاصة في وحدات التفقد والتدقيق الداخلي، كما أن هناك عديد من تضارب مصالح داخل الشركة.

سيدي المدير العام، منذ قرابة خمسة أشهر لم نر منك وقفة حازمة وتغييرا كبيرا رغم أن المدة التي قضيتها يمكن أن تكون كافية للقيام بالتقييم والشروع في خطة إصلاحية.

بالنسبة إلى قطاع التاكسي الفردي، هذا القطاع رغم حاجتنا إليه سيأتي يوم ويندر إذا واصلنا في نفس السياسة غلاء مشط للمحروقات وأثمان السيارات في ارتفاع إضافة إلى قرار سيادتكم بإلغاء معدات الغاز عند كل شهادة فحص فني.

هذا الإجراء سيتسبب في خسارة المال والوقت عوض أن توفر محطات التزود بالغاز ونُدعم اقتناء هذا النوع من السيارات ونسهل عملية الدفع ونقوم بمراجعة قانون الإعفاء الجبائي ونطهر القطاع من الدخلاء ونراجع الرخص المسندة.

رجاء، السيد الوزير، إلغاء القرار المتعلق بالغاز البترولي السائل. السيد الوزير، كل هذا يقودنا إلى المعاناة اليومية التي يعيشها المواطن التونسي. سكان معتمدية سوسة الرياض وخاصة الزهور، كل صباح النساء والرجال والأطفال يعانون من الانتظار ساعة وساعتين على الطرقات بحثا على وسيلة نقل في فصل الصيف وفصل الشتاء بدون محطات تحميمهم من البرد والحرارة لا حافلات تأتي ولا سيارات تاكسي تواصل المسالك القانونية للأخرج جميعهم يشترطون على المواطن المسكين.

ما زاد في المعاناة هو إلغاء الرحلات من وإلى معتمدية سوسة الرياض رغم أنها غير كافية منذ البداية نظرا للكثافة السكانية الكبيرة وعدد التلاميذ والطلبة فيها والعاملين بالمناطق الصناعية المجاورة.

لذلك، أطلب منكم، سيدي الوزير، إيلاء احتياجات المواطنين الأولوية القصوى وزيادة عدد الرحلات وتكثيف أسطول النقل المنتظم وغير المنتظم بالجهة.

كما نطلب منكم فتح ملفات الفساد والبحث والتدقيق داخل المؤسسات الراجعة لكم بالنظر والقيام بالإصلاحات العاجلة وشكرا.

**السيد رئيس مجلس نواب الشعب**

شكرا، الكلمة الآن للسيدة ماجدة الورغي غير منتمية لها ثلاث دقائق.

**السيدة ماجدة الورغي**

شكرا السيد الرئيس،

مرحبا بك السيد الوزير والوفد المرافق،

سيدي الوزير، لقد وقعت تسميتك في 11 أكتوبر 2021، قمت بزيارة وحيدة يتيمة بائسة إلى ولاية بنزرت خلال هذه الصائفة وجاءت الزيارة بعد أن علمت بالعطب الحاصل في قنطرة بنزرت.

في إطار هذه الزيارة قمت بزيارة ميدانية لمستودع الحافلات بجزرونة، في الحقيقة قمت بالزيارات والتقطنا عدة الصور وبحثنا عن مخرجات هذه الزيارة فلم نجد شيئا.

انعقد المجلس الجهوي للنقل يوم 29 سبتمبر 2023 من المفروض أن تكون سيادتكم حاضرا أو من ينوبك من الوزارة لكن لا حياة لمن تنادي.

سيدي الوزير، إن إستراتيجية العمل بالوزارة منذ سنتين تبين وكأن الأمور طيبة على مستوى ولاية بنزرت. فمن الذي قام بمغالطتك السيد الوزير أو قدم لك تقريرا أو معطيات خاطئة؟ لأن موضوع النقل ببنزرت هو الحضيض بعينه والتشكيات تصلنا يوميا.

في هذا الغرض استنجدت بك سيدي الوزير، من خلال سؤال شفاهي صادر عن البرلمان يوم 2023/10/18 وأعلمتك أنه خلال إحدى زيارتي الميدانية أو في إطار دوري الرقابي قمت بزيارة هذه المناطق لأول مرة يذكر اسمها تحت قبة هذا البرلمان وأنا متأكد أنك لم تسمع بها يوميا أنت وحتى الإطارات المرافقة لك.

سأحدثك عن الوضع الكارثي بمنطقة سيدي منصور وجومة وبيرو صولة وسوق الاثنين والسودان من معتمدية منزل بورقيبة والمسافتين وجبل إشكل من معتمدية تينجة. هل تعرف السيد الوزير أن التلميذ في هذه المناطق يقطع 6 كلم مشيا على الأقدام للمدرسة ذهابا و6 كلم إيابا؟

السيد الوزير، لقد استنجدت بك وقلت لك أن هؤلاء الأطفال يتعرضون إلى التحرش في الطريق وإلى الحيوانات المفترسة في الطريق وإلى مخاطر الطريق في الطريق، لكن لا حياة لمن تنادي.

في الحقيقة تفأللت بالكّم الهائل من مرافقك وأنا متأكدة أن جميعهم كفاءات ولكن لو أحدا من السادة الكرام الحاضرين اليوم يجد بعض الوقت لإجابتي ليس احتراما لشخصي لا بهم ولكن احتراما لهؤلاء الأطفال وأنا متأكدة أن أطفالكم لا يعيشون نفس الوضعية.

سيدي الوزير، لدينا مؤسستان تربويتان تقدما خلال الأسبوع الفارط بتقرير للمؤسسة الأمنية يقولون فيها أن أطفالنا لا يذهبون لاجتياز الامتحانات في الساعة الثامنة لأن الحافلة توصلهم على الساعة الثامنة والنصف وهذا مرفوقا بمحاضر أمنية ويمكنني أن أقدم لك الأرقام.

قمت بزيارة ميدانية إلى إحدى المؤسسات الصناعية وجدت نصف أسطولنا في بنزرت موجود أمام المؤسسة الصناعية، لا بأس نحن نشجع على الصناعة...

**السيد رئيس مجلس نواب الشعب**

شكرا، الكلمة الآن للسيد سامي الرئيس عن الكتلة الوطنية المستقلة له ثلاث دقائق. المقعد 96.

**السيد سامي الرئيس**

شكرا السيد الرئيس،

مرحبا بالسيد الوزير وكافة إطارات الوزارة،

سيكون تدخل في ثلاث نقاط.



## السيد سامي الرايس

شكرا السيد الرئيس،

...رغم صدور النصوص القانونية والترتيبية المتعلقة بإلغاء النقل الريفي وتعويضه بالنقل الجماعي إلا أن المرسوم الرئاسي والأمر الترتيبي لم يتم احترامهما بدليل أن وجود التاكسي الجماعي بكامل تراب الجمهورية لم يتجاوز تنفيذه 8 ولايات من ضمن 24 ولاية.

ثم ينص القانون عدد 33 لسنة 2007 على وجوب تغيير رخص اللوارجات داخل الدوائر الحضرية ليصبحوا تاكسي جماعي في حين أن الأمر ينص على أن ترخيص اللوارج مسند قبل 2007 الوحيد المطلوب منها تغيير النشاط وبالتالي التراخيص المسندة بعد سنة 2007 تصبح مخالفة للقانون.

وأخيرا أشكر جميع القائمين والمسؤولين على شركة "Tunisair" بعد استعادة عافيتها تدرجيا لتصبح الغزالة تحلق لامعة بين مختلف شركات النقل الجوية العالمية وشكرا.

### السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة الآن للسيد ثامر مزهود عن كتلة الخط الوطني السيادي، له ست دقائق.

### السيد ثامر مزهود

شكرا السيد الرئيس،

مرحبا بالسيد الوزير وبالمرفق له،

جلسنا معكم السيد الوزير في جلسة امتدت لمدة 12 ساعة وتم الحديث تقريبا في مختلف الجوانب التي تخص قطاع النقل بمختلف أصنافه.

السيد الوزير، لقد شهد قطاع النقل في السنوات الأخيرة تراجع كبير وانتكاسات كبيرة نتيجة سياسات فاشلة وخيارات خاطئة وهو وضع متردي لا نملك مسؤوليته لأنه نتيجة 10 و 11 سنة خلت إلى أين وصلنا نتيجة هذا الوضع؟ وصلنا إلى نقص فادح في الأسطول في مختلف لمجالات برا وبحرا وجوا وتردي الخدمات وكثرة الحوادث وفوضى في القطاع.

كان يمكن أن يكون هذا القطاع السيد الوزير أسوأ من هذا لأن في سنة 2013 كان هناك وزير نقل في هذا البرلمان جاء وتحدث عن أنه سيقع استيراد 20 ألف تكتك لتخصيصهم للنقل العمومي غير المنتظم للأشخاص هذا هو التمشي الذي كنا سنعتمده. كمثال السيد الوزير على قابس كان لدينا 14 خطا يربط ولاية قابس بمختلف ولايات الجمهورية بقي الآن 3 فقط.

السيد الوزير، ما نطالب به في كتلة الخط الوطني السيادي، هذا وضع متردي وميزانية محدودة نظرا لوضعية المالية العمومية، نطلب أن يكون هناك تصورا ورؤية للإستراتيجية في كيفية النهوض بهذا القطاع على مدى زمني معين لأن ما كان موجودا كان طبق ممارسات سياسية معينة وعدم استقرار سياسي وعدم استقرار حكومي وتغيير الوزراء والعمل بالمناسير وكل وزير يمحو ما سبقه ويمر ما جعلنا دائما نتخبط في حلول عشوائية غير علمية وغير موضوعية ولكن كيف يبني هذا التصور الاستراتيجي وهذه الرؤية المستقبلية للنهوض بقطاع النقل بمختلف أصنافه؟ أعتقد أول شيء لا بد أن يكون هناك إطارا تشريعيا.

في خصوص النقل الجهوي، لقد بينتم سيدي الوزير، من خلال التقرير أن قطاع النقل يلعب دورا أساسيا في الاندماج الاجتماعي من خلال توفير خدمات النقل التي تستجيب لحاجيات المواطنين في مختلف المناطق والجهات، لكن في الوقت الحالي فإن النقل الجهوي يعيش عكس الإستراتيجية المرسومة من قبل الوزارة حيث أن الشركات الجهوية تعيش أزمات عميقة نتيجة عديد العوامل، من بينها ضعف في الحوكمة والتصرف في الشركات الجهوية للنقل حيث أن عدم استقرار وتواتر المسؤولين الجهويين تكاد تكون سنويا على سبيل المثال في الشركة الجهوية للنقل بولاية نابل تم تعيين 11 مديرا عاما منذ سنة 2011 إلى غاية هذا التاريخ، ثم سياسة التأجير تختلف من شركة إلى أخرى وتفوق نسبة التأجير لكل الشركات 60 بالمائة من النفقات، ثم إن معدل أعمار الحافلات يتراوح بين 13 سنة و 20 سنة.

اعتماد تعريفات قارة للنقل بين المدن والجهات من سنة 2010 إلى سنة 2021، تراكم المستحقات لدى الوزارات بما فيها وزارة الداخلية والدفاع والمالية والعدل وفي نفس الوقت ارتفاع الديون لهذه الشركات لدى المؤسسات العمومية مثل "CNSS" ووزارة العدل ووزارة المالية وال "SNDP" وتأمين البنوك.

وأمام كل هذه الإشكاليات المتعددة فإن السياسات المعمول بها حاليا بالنسبة إلى الشركات الجهوية توجي بإفلاسها لفائدة الشركات الخاصة مع تدني الخدمات بالنسبة إلى المواطنين وعدم توفير الخطوط المطلوبة من قبلهم.

على سبيل المثال نطلب خط ثان لمدينة السمعة أو ديار بن سالم أو غرداية نظرا للحاجيات الملحة للمواطنين لكن الإجابة تكون دائما للشركة الجهوية للنقل بعدم إمكانية توفير المطلوب رغم ضعف الإمكانيات والنقص في الحافلات والحلول المقترحة بالنسبة إلى الكتلة الوطنية المستقلة السيد الوزير تتمثل فيما يلي:

- إمكانية اقتناء الحافلات المستعملة لاستغلالها بصفة ظرفية لتوفير الخدمات للمواطن إلى حين انتعاشة هذا القطاع وتغيير وتوفير الحافلات القديمة بحديثة.

- مراجعة التسعيرات حتى تتمكن الشركات الجهوية من تغطية جزء من نفقاتها،

- مراجعة سياسة التشغيل والتأجير بالمسبة للشركات الجهوية،

- فرض الانضباط على العاملين بالشركات من أجل احترام مواعيد نقل المواطنين والمحافظة على الأسطول،

- تسوية وضعية مستحقات الشركات الجهوية بالتوازي مع الديون المترتبة مع مختلف الوزارات من أجل المساهمة في انتعاشة جهوية اقتصاديا وماليا.

ثم نقطة ثانية متعلقة بالنقل الجماعي، رغم صدور النصوص القانونية والترتيبية المتعلقة بإلغاء النقل الريفي وتعويضه بالنقل الجماعي...

### السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا. الكلمة للنائب المحترم ثامر مزهود.

مدون لدي أربع دقائق. نضيف دقيقة إلى السيد سامي الرايس.

وهنا دعوة إلى مراجعة القانون 33 لسنة 2004 الذي تعطل لمدة سنوات طويلة وضرورة التسريع بمراجعة هذا القانون المرجعي وضرورة أن تتم هذه العملية بشكل تشاركي بتشريك جميع الأطراف المتداخلة في قطاعات النقل ومنظومة النقل من أجل إيجاد تصور وطني حقيقي يضبط استراتيجيا وبرنامج يبقى مستمرا وقائم الذات وغير متوقف على وزير معين أو حكومة معينة لأن الاستمرارية في تنفيذ الإصلاحات هي التي تؤدي بنا إلى نتائج ايجابية وتخرجنا من المشاكل التي نعاني منها إلى حد الآن.

أقدم لك مثالا السيد الوزير، كنت حاضرا في عشرات الجلسات في النقل العمومي غير المنتظم وكل الجلسات كانت تتم وتضمّ عشرات المقترحات والتصورات والحلول لحلحلة كل المشاكل التي يعيشها هذا القطاع لكن كل إدارة كانت تتعامل بمنطق المناشير المؤقتة كل شيء يتم بمنشور مؤقت وكل وزير يعيد المنشور المؤقت.

لا بد من الانكباب على معالجة الإشكاليات التي يعيشها النقل العمومي بصفة عامة والنقل العمومي غير المنتظم بصفة خاصة بشكل جذري ونهائي خاصة أن كل هذه النصوص التشريعية والقوانين المنظمة والقوانين الترتيبية لم تعد تستجيب لتطورات العصر والمرحلة الجديدة التي نعيشها وما نستهدفه من قطاع النقل أن يكون قطاعا فعلا له من الأهمية في الجانب الاقتصادي والاجتماعي ويكون فعلا العمود الفقري لأي نهوض اقتصادي واجتماعي.

في علاقة بالنقل غير المنتظم السيد الوزير وبالإشكاليات الأخيرة المتعلقة باستعمال الغاز البترولي السائل التي خلقت بعض الإشكاليات وبعض ردود الفعل داخل القطاع، أردت أن أعلق على ردود الوزارة في هذا الجانب.

السيد الوزير، مثلما قلت، من ضمن الإشكاليات أنه كان يتم التعامل مع المهنة ومع قطاعات النقل العمومي المنتظم باعتباره قطاع واعرفه بمناشير وقتية. صحيح كانوا يعالجون بها الأزمات بشكل ظرفي وهذا ليس حلا جذريا للمشاكل التي نعيشها ولكن هذا ليس مشكل المهنة بل مشكل الدولة، المهنة كانت تفتح يدها دائما لإيجاد حل نهائي لهذا الموضوع.

ما أطلبه السيد الوزير هو ضرورة تشريك المهنيين المعنيين بهذا الموضوع وعقد جلسات معمقة للاتفاق على كيفية حلحلة هذا الموضوع نحن جميعا مع تطبيق القانون ولكن لا بد أن نعرف كيف نطبق القانون ونوفر أرضية لتطبيقه.

هل تعلم أنه لا توجد معدات للغاز ولا خزانات للغاز بقرار من وزارة التجارة وكذلك محطات التزود بالغاز غير موجودة بقرار من وزارة التجارة لذلك لا يمكن أن نتحدث عن الانتقال لتطبيق القانون والالتزام بالمعدات التي طلبته وزارة النقل في استعمال الغاز البترولي المسيل في ظل عدم توفر المعدات بشكل كاف في الوقت الحاضر بل غير موجودة إطلاقا.

عملية توفيرها السيد الوزير، والوقت الذي تتطلبه والمهنيون هم أكثر من 10 آلاف سائق تاكسي مستعمل للغاز البترولي المسيل، إن تركيب هذه المعدات يتطلب سنوات عديدة وعديدة جدا. لو نعمل خلال هذه السنوات على تسهيل استيراد السيارات المستعملة للطاقة الكهربائية يكون أفضل وندخل في تحوّل آخر يتجه نحوه العالم بأسره لأن الغاز من الطاقات غير المحبذة.

هناك طاقة أخرى أفضل منه ولا بد أن نشرك المهنيين في هذا العمل ونصل مع بعضنا إلى إيجاد تصور في كيفية تطبيق القانون بشكل تدريجي لا يضر المهنيين وبلي حاجة المواطن ويأخذ بعين الاعتبار جميع الظروف التي تعيشها هذه المهنة من صعوبات ومن غلاء قطع الغيار وغلاء السيارات ومن عدة إشكاليات أخرى.

نقطة أخيرة السيد الوزير، في علاقة بالإجراء الأخير المتعلق بالبطاقة عدد 3 تتسبب في عدة تعطيلات خاصة الجهات الداخلية وعندما تتعطل لابد أن يتنقل المهني من تطاوين أو قابس في اتجاه تونس العاصمة لحلّ الإشكال...

**السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب**

شكرا، الكلمة للسيد عبد القادر بن زينب عن كتلة الأحرار له ثلاث دقائق.

**السيد عبد القادر بن زينب**

شكرا سيدي الرئيس،

أريد أن أرحب بالسيد الوزير والوفد المرافق له،

نحن سيدي الوزير كما قال الزميل عقدنا معكم جلسة وربما كانت لنا العديد من النظرات الخاطئة وقد قمتم بتوضيح العديد من المواضيع التي لا نعرفها وهي أمور تقنية.

نحن في الفترة الأخيرة وبعد الزيارة التي أداها السيد الرئيس إلى مستودع الحافلات ما يجب معرفته قبل كل شيء أن ما جعل الكم الهائل من الحافلات التي لم يقع التفويت فيها نظرا للقوانين البالية التي تكبل وزارة النقل وهي مرتبطة بوزارة أملاك الدولة التي تقوم بتقييم هذه الحافلات التقييم الذي يكون أحيانا مشطا وبذلك لا يمكن أن يقع بيع هذه الحافلات وبالتالي تبقى في المستودعات.

نقطة ثانية يجب اليوم سن قوانين لتسهيل ترويج قطاع الغيار الموجودة بالمستودع لكي تنتفع بها شركات راجعة بالنظر لوزارة النقل.

النقطة الأخرى التي أردنا الحديث عنها هو الإشكال الموجود في ولاية نابل وولاية سوسة وهو أن هناك العديد من سيارات الأجرة لا يمكنها الدخول إلى ولاية سوسة والعديد من سيارات الأجرة التابعة لولاية سوسة يمكنها الدخول لولاية نابل والعمل بها والسيارات التابعة لولاية سوسة لا يمكنها الدخول لولاية نابل وهذا ليس عدلا.

نقطة أخرى سيدي الوزير وهو تمكين أصحاب سيارات الأجرة من رخص حتى يتمكنوا من تركيب "installation gaz" بطريقة قانونية وتحت إشراف وزارة النقل والمختصون في هذا المجال.

نقطة أخرى سيدي الوزير وقد تحدثنا عنها سابقا ما نراه اليوم ولسنا هنا لصب جام غضبنا على وزارتك وسيادتكم فنحن نعلم مخلفات سنوات الاستعمار وخاصة العشر سنوات الأخيرة وهي تراكمات، نحن لم نطلب منكم كن فيكون فاليوم نعلم ونتفهم مدى حرصكم على أن تكون هذه الشركة في المستوى المطلوب.

نحن اليوم طالبنا بإيجاد حل لمعتمدية سليمان التي تبعد أقل من 3 كم عن حمام الشط والقطار موجود وقد كنا طالبنا أن تكون السكة وهي حوالي 3 كم وموجودة وأردنا أن تكون موجودة حتى يتمكن القطار من ربط مدينة سليمان بتونس العاصمة ومن خلال مدينة سليمان تصبح معتمدية منزل بوزلفة وبني خلاد وقرمبالية ونابل يتمكن السكان من التنقل بسهولة وشكرا سيدي الوزير.

## السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، النائب المحترم الطيب الطالبي غير منتم له ثلاث دقائق.

## السيد الطيب الطالبي

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيد الوزير والإطار المرافق له،

سيدي الوزير، وزارة النقل وزارة محورية هامة في دفع قاطرة التنمية ولكن ما نلاحظه ركود بوسائل النقل البري والبحري والجوي خاصة بالسنوات الأخيرة لعدة أسباب يطول شرحها.

سيدي الوزير، هنا نتساءل هل من استراتيجية جديدة لوزارتكم لجعل النقل دافع كبير للتنمية والحد من الهجرة الداخلية التونسية تحتل موقعا جغرافيا متميزا في العالم وهي نقطة ربط بين إفريقيا وأوروبا والحوض الغربي والشرقي للمتوسط.

سيدي الوزير، لا نزال إلى اليوم ننتظر إنشاء مشروع ميناء النفیضة للمياه العميقة ولا نزال ننتظر إعادة هيكلة للناقلة الوطنية "Tunisair" التي كانت تحقق أرباحا طائلة وأصبحت اليوم تشهد عجزا.

سيدي الوزير، لما لا تقوم وزارتكم بثورة في السكك الحديدية لما لها من دور في نقل البضائع ونقل المسافرين ولعل خير مثال على هذا نقل الفسفاط، نقارن بين نقل الفسفاط بالسكك الحديدية ونقله بالشاحنات لاحظنا أن التكلفة بعشرات الأضعاف.

سيدي الوزير، طرقاتنا اليوم أصبحت مهترئة بسبب نقل الشاحنات الثقيلة وغياب السكك الحديدية لنقل البضائع.

سيدي الوزير، ثورة للسكك الحديدية سوف تقتصد لنا في الطاقة وتقتصد في توريد السيارات والشاحنات وتربحنا عملة صعبة مهدورة.

سيدي الوزير، لا نزال ننتظر السكة الحديدية سوسة-القصرين عبر الخزازية القيروان وهي سكة موجودة منذ العهد الاستعماري، والسكة الحديدية النفیضة-ذراع الطمار لما لهم من دور في ربط القيروان بالموانئ الساحلية ودفع التنمية.

سيدي الوزير، تحقق الشركة الجهوية للنقل بالقيروان أرباحا مالية كبيرة جدا لكن للأسف أسطولها قديم لدينا حافلات يتجاوز عمرها الـ 50 سنة وما زلنا نستعملها والمساحة الشاسعة للقيروان لا تجعل هذه الشركة قادرة على تغطية كافة المسالك وخاصة النقل المدرسي وأبنائنا يستقلون النقل الرفي والنقل الخاص بالإضافة إلى ما يعانونه من تكبد للخسائر وإهدار للوقت، سيدي الوزير هل من ترخيص استثنائي للشركة الجهوية للنقل بالقيروان لاقتناء حافلات جديدة ولا ننتظر الحافلات القديمة ...

## السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، النائب المحترم فخري عبد الخالق عن كتلة الأمانة

والعمل له ثلاث دقائق.

## السيد فخري عبد الخالق

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيد الوزير والوفد المرافق،

سيدي الوزير، يعتبر قطاع النقل أحد القطاعات الأساسية التي توليها الدولة الأولوية عند بناء استراتيجياتها التنموية حيث أن النقل

العمومي هو الشريان الذي تتمحور حوله حياة المواطن فما هي استراتيجيات الوزارة في هذا المجال والحلول الآنية والمتوسطة وطويلة المدى؟

سيدي الوزير، الاكتظاظ والتأخير والعطب المتكرر وغياب الأمن وتراجع مقومات السلامة هي أبرز إشكاليات المواطنين على الخطوط القصيرة وخصوصا في مجال تونس الكبرى.

سيدي الوزير، نحن نعرف أن ملف النقل العمومي هو أحد الملفات الحارقة وأن الإمكانيات التي ترصدها الدولة غير كافية لبلورة استراتيجيات للإصلاح الشامل لكن سيدي الوزير هناك أولويات يجب أن نضعها نصب أعيننا وأن نجد لها الحلول الاستعجالية لتقليل من معاناة المواطنين وهنا سأحدث عن معاناة أهاليها في المحمدية، منطقة المحمدية التي يعد سكانها اليوم أكثر من 120 ألف مواطن وهي تبعد عن العاصمة 14 كم لكن لكي تنقل العاصمة تحتاج ساعة أو ساعتين لكي تصل.

المحمدية التي استبشرت بالقطار السريع "RFR" لديها أكثر من 15 سنة وإلى اليوم ما زلنا ننتظر هذا الحلم.

التلميذ والطالب والموظف والعامل كلهم يفكرون كل ليلة كيف سيتنقلون في الصباح وهل سيصل أولا إلى وجهته.

سيدي الوزير، في انتظار خط القطار السريع "RFR" قمنا بالاتصال بالسيد الرئيس المدير العام لشركة نقل تونس، الذي أريد بهذه المناسبة أن أتقدم له بأسمى عبارات الشكر والتقدير على التجاوب الفوري لمطالب أهاليها بالمحمدية وإعطاء التعليمات بتوفير سافرين صباحية لنقل المواطنين مباشرة من المحمدية إلى العاصمة لكن هذا للأسف سيدي الوزير غير كاف، فاليوم سيدي الوزير لدينا مشكل كبير في إيجاد الحلول الدائمة وهي حسب التوسع العمراني الكبير الذي تشهده المنطقة لا يكون إلا بالإسراع في البدء بمشروع القطار السريع وفي انتظار ذلك يجب توفير الحافلات سواء من شركة نقل تونس أو الاستعانة بشركات النقل الخاصة الموجودة الآن ومزيد إسناد رخص النقل الجماعي الذي أصبح أمرا ملحا.

سيدي الوزير، أملنا فيكم كبير لإيجاد حلول لأهلنا في المحمدية ومعاينة المعاناة اليومية لهم ونتمنى أن تشهد الفترة القادمة نقلة نوعية في قطاع النقل في تونس وشكرا سيدي الوزير.

## السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة للنائبة المحترمة سيرين مرابط عن كتلة الأحرار لها ست دقائق.

## السيدة سيرين مرابط

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيد وزير النقل والوفد المرافق له،

قطاع النقل هو واحد من ثلاثة من أعمدة الدولة في دورها الاجتماعي رفقة قطاع الصحة وقطاع التعليم والدولة المتقدمة عادة ما يتم تقييمها على بنيتها التحتية والمطارات والموانئ والجسور وغيرها.

النقل في تونس شأنه شأن الصحة والتعليم أصبح حكرا لمن يملك المال أما أبناء الشعب الكادح فطريقك في النقل مسدود مسدود مسدود يعني برا وبحرا وجوا، في البر ليس لدينا حافلات

تصون كرامة الإنسان بحيث أنها لا تأتي في التوقيت المحدد وإن جاءت فلا توجد بها مكان، وإن جاءت في الوقت وبها مكان في الطريق يحدث بها "panne" هذا في البر.

أما في الجو الناقلة الوطنية تم التلاعب بها في العشرية الأخيرة السوداء والتي أصبحت محل تندر عند المسافرين والتونسيون الوطنيون المتمسكون بالغزالة يعانون الأمرين من خدمات متدنية وصولاً إلى فقدان الأمتعة وهنا وفي هذا الإطار أردت أن أتوجه إلى السيد الرئيس المدير العام لـ "Tunisair" لدينا "groupe" في مونتريال اسمه "juste pour les tunisiens à Montréal" عندما تدخل إلى صفحة "juste pour les tunisiens à Montréal" وتكتب كلمة "Tunisair" سوف تجد كل المقيمين يشكون من "l'annulation du vol" ومن التأخير الحاصل، من بينهم امرأة ساقراً "message" لكن لن أقرأ المعطيات الشخصية لضيق الوقت: قيل أن الطائرة لم تخرج من تونس اتصلنا بالـ "agence" قالوا أنهم لا يعلمون شيئاً، لا يكفي ما يحدث لنا، أمي ستسافر اليوم ولم يبق لها سوى قرصي دواء ضغط الدم حماية من الجلطة أتمنى أن لا يتم تأخير الـ "vol"، هذه حالة من حالات المقيمين بكنندا.

أردت هنا أن أقول للسيد الـ "PDG de Tunisair" عندما أضع في نفس الصفحة "plus récent" نجد "Tunisair" وضعت "offre" هذه الأيام "Tunisair à partir de 950 dollars canadien avec les taxes" تصل إلى 2700 دينار، بمعنى عائلة مكونة من خمسة أشخاص أنا وزوجي وثلاثة أطفال في الدرجة الأقل من عادية في "Tunisair" تصل إلى 13.500 دينار، بهذا المبلغ أستطيع السفر إلى كوبا والمكسيك مع الأكل والشرب أسبوع وفي الـ "Business class".

لا علينا في الجو سنذهب للبحر، وقف بنا الزمان في "bateau" الحبيب والعلاقة الوحيدة مع النقل الجوي لم يبق لنا سوى قوارب الهجرة الغير شرعية، أعلم أن هناك تعطيلات في مشروع "la ligne E et D" ونظراً إلى أحقية التجار والمساكنين في التعويضات ونحن كنا تدخلنا كمجتمع مدني في مرحلة أولى عندما كنت رئيسة النادي الأولمبي للنقل وكنواب حالياً في مرحلة ثانية لتذليل الصعوبات وتفادي التعطيل إلا أن هناك بعض الحالات بقيت مطالها في الرفوف وتعطلت أكثر، فما هي الأسباب الرئيسية لهذا حتى نتفادى المزيد من إيقاف الأشغال؟

اللجنة الجهوية التي وضعت في قائمة التعويضات في ولاية تونس أين وصلت معكم سيدي الوزير في هذا الموضوع؟

سيدي الوزير، كنت قد تقدمت لكم بحالة من الحالات المستوجبة، حسب رأيها، مستوجبة للتعويض ماذا حدث بشأنها وموضوع قهوة هيك "entre parenthèse" ؟

سيدي الوزير، اليوم أردت الحديث عن النادي الأولمبي للنقل التي تحمل اسم النقل وتلعب بمقيص النقل وهنا سأحدث عن "COT" يا جماعة لماذا؟ لأن الـ "COT" ليست جمعية رياضية بالنسبة إلينا، هي حاضنة اجتماعية وتقييم الفساد وكل تلك العبارات الاجتماعية التي تعرفونها.

نحن في تونس لدينا مبدأ استمرارية الدولة يعين وزير ويقال آخر ولكن القرارات يجب أن تبقى وتنفذ سيدي الوزير (أشارت السيدة النائبة إلى صورة) هذه عندما كنت في جلسة مع السيد الوزير السابق والرئيس المدير العام للـ "RFR" جاء في زيارة للمعب الملاسين وهنا أيضاً في جلسة في مقر وزارتك وقمنا بشراكة بين

النادي الأولمبي للنقل وبما أنه يحمل النقل يجب على وزارة النقل إعطائه دعم وتمويل قار.

نفس الشيء هنا عندما استقلت من منصب رئيسة النادي الأولمبي للنقل ذهبت للسيد الوزير حينها وقال لي استقلت أم بقيت الاتفاق بيننا سيبقى كما هو، اليوم أين هو الاتفاق الله أعلم وتاريخياً كانت تتلقى دعماً من وزارة النقل عبر المؤسسات أو الشركات العمومية التابعة لوزارتكم إلا أنه في السنوات الأخيرة لم يبق سوى "RFR" من يمول الجمعية ومن هذا المنبر أريد أن أحيي الرئيس المدير العام وأطلب منه المزيد لتدعيم النادي، لكن بالإضافة إلى التمويل المادي سيدي الوزير اليوم أطلب بكل لطف من الشركات الوطنية والجهوية المختصة في النقل تمكين النادي الأولمبي للنقل من مجانية النقل وتقومون بنسبة في الكيلومترات، لا نطلب كثيراً بطبيعة الحال بالإضافة إلى ذلك إعطاء المجانية لمجازي النادي الأولمبي للنقل خاصة من تلاميذ وطلبة.

في الأخير سيدي الوزير صحيح أننا سجلنا ارتياحاً واستبشاراً كبيراً للأهالي في المنطقة بمشروع الـ "RFR" إلا أنه في محطة النجاح نجد فيها في بعض الأحيان تأخر في فتح المحطة في الساعات الأولى من الصباح وكنت قد تواصلت معكم مباشرة تم حل الموضوع حينها ولكنه تكرر مرة أخرى.

شكراً سيدي الوزير سأختم بشيء فقط، (عرضت السيدة النائبة صورة) أعذر سيد أنور بقي لي 30 ثانية من الوقت، هذه صورة التقطتها بمفردي من مدرسة السلطانية ذهبت رفقة السيد رؤوف الفقيري زميلي دعاني إلى جندوبة في إطار المند التضامني وهذا النقل المدرسي في 2023 هذا النقل يمتطيه يوميا الأطفال في طريق الموت عبر هذا الحمار وشكراً.

#### السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكراً، الكلمة للنائب المحترم ثابت العابد عن الكتلة الوطنية المستقلة له خمس دقائق.

#### السيد ثابت العابد

شكراً سيدي الرئيس،

12 شركة جهوية للنقل البري بالإضافة إلى شركة النقل بتونس والشركة الوطنية للنقل بين المدن، جميعها ليس منذ اليوم بل منذ السبعينات لم تحقق أرباحاً واليوم فقدت تقريباً ما يقارب 70% من أسطولها يعني أننا منذ 50 سنة نعتمد نفس المنوال "le mode de gouvernance" في حين وأن هناك أكثر من "20 modèles".

نحن اليوم قادمون على انتخابات محلية وجهوية وتقسيم إقليمي جديد وفلسفة اللامركزية في حين أن طريقة الإدارة هي ذاتها وإذا لم نتجه اليوم في هذا الاتجاه ولا نمكن الجماعات المحلية والبلديات من بعث شركات عمومية أو خاصة أو شراكة "PPP" أو شركات أهلية ولا يمكن أن تبقى الدولة والإدارة المركزية تتدخل في كل التفاصيل بدون نجاعة أو مردودية.

النقل البحري والجوي هناك "indicateur de performance" وقد كنا سابقاً في المرتبة 60 واليوم أصبحنا في المرتبة 121 فكيف نريد استقطاب المستثمرين في حين أن الحاويات في ميناء رادس تنتقل أولاً بعشوائية وثانياً تبقى مدة طويلة في الميناء.

استعملنا منظومة جديدة "توس" وأنفقنا العديد من الأموال وأرسلنا موظفين للتكوين لكن المنظومة لم تعمل وتم تعطيل العمل بها و"salle de contrôle" لا تعمل ووضعنا "des caméras" كُسرت وضعنا "des caméras" مرة أخرى تعطل "l'ordinateur" يعني أن ميناء رادس اليوم أصبح عائقا للاستثمار.

هناك دراسة ممولة من البنك الدولي من أجل إحداث "plateforme logistique" ولكن لم يتم تفعيلها منذ ثلاث سنوات لأن "direction des infrastructures logistiques" بلا مدير، تمت تسمية مدير لكن رفضته النقابات ومنذ ذلك الحين لم يتم الفصل في أي دراسة.

النقل الجوي بالرغم من تحسن في أداء الرئيس المدير العام لـ "Tunisair" ولكن مع الأسف تبقى حلول ترقية لأن ذلك في حدود الممكن، يعني أنه من غير المعقول اليوم التأخير والسرقات في حين أن العالم بأسره وظف الذكاء الاصطناعي في طريقة إدارة وتسيير ليس المطارات فحسب بل في كل طرق تسيير الموانئ والمطارات.

بالمناسبة أريد أن أسأل عن الطائرات التي تم اقتنائها هل تم شراؤها أم هو عقد كراء لمدة تقريبا عشر سنوات وفي آخر العشر سنوات يجب ضرورة إعادة تهيئتها وبالتالي سوف تكلفنا الثمن الذي اقتيناه به؟

أيضا في مجال الطيران ألم يحن بعد فتح خط تونس -الصين مع العلم أنه اليوم ألغيت تأشيرة الصينيون لتونس وهناك طلب كبير جدا وأعتقد أن دراسة فتح خط مباشر من تونس للصين ستكون له مردودية عالية على غرار الخط الذي فتح تونس- كندا.

إجمالا لا يمكن اليوم أن نجد حلولاً في قطاع النقل بدون تشغيل أو تشريك الخبراء والمختصين والباحثين في المجال العلمي ومؤسسة التعليم العالي بصفة عامة فلا يمكن أن يكون هناك "club" مغلق ومديرين بدون الاستئناس برأي الخبراء وتشريكهم تشريكا فعليا في إيجاد الحلول.

آخر نقطة السيارات والحافلات الكهربائية ليس اليوم في قانون المالية سيتم التخفيض في المعاليم ولكن لا يمكن أن نستفيد منهم بدون إجراءات ...

#### السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة الآن للنائبة المحترمة فاطمة المسدي غير منتمية لها أربع دقائق.

#### السيدة فاطمة المسدي

شكرا سيدي الرئيس،

أقسم بالله العظيم أن ولائي إلا لتونس ولهذا لن أطلب منك أي شيء سيدي الوزير، لا إصلاحات النقل في صفاقس إذ ليس لنا ميترولا قطار ولا حافلات ولا أي شيء جدير بهذه المدينة ولكن سأطلب من زملائي عدم المصادقة على هذه الميزانية لأنني سحبت منك الثقة سيدي الوزير وسأفسر لزملائي لماذا.

سيدي الوزير، طريقة تسييرك لوزارة النقل مشبوهة جدا فأغلب الإدارات العامة داخل وزارة النقل بدون مديريين عامين وتحدث عن إدارات عامة حساسة، المكلفين بمذكرات عمل لمدة طويلة غير قانوني.

هناك التزامات وقرارات تهم قطاعا حساسا ويمثل التزام تونس على المستوى الدولي وهذه الوضعية خطيرة. الجمع بين مهمة رئيس الديوان وخطة مدير عام تسمى تضارب مصالح صريح.

لدينا أيضا تضارب مصالح فادح على تعيين المكلف بتسيير الإدارة العامة للطيران المدني، الشخص من ديوان الطيران المدني والمطارات والإدارة العامة للطيران المدني تشرف على الديوان، يعني السيد يعمل بمصالح الديوان "عيني عينك" بالإضافة إلى الاخلاطات التي تصير في جل الملفات، الطائرات المصرية ولا قدر الله يمكن أن يتسبب في إشكال ديبلوماسي مع مصر: عدم النزاهة في معالجة الملفات.

مشكلة الطائرات المصرية لم يتم إرجاعها إلى شركة عمومية مصرية لخدمة مصالح شركة الياسمين للطيران وفقدت الشركة رخصتها لكن لم تقم وزارة النقل بأية إجراءات سحب للرخصة.

أيضا إنجازات وزير النقل منذ توليه لا شيء، لم يتم إصلاح شركة النقل، لم يتم حل اللزمتين مع شركة "TAV".

وهناك مشاكل متراكمة في مطار تونس قرطاج والنقل في الجهات.

المكلف بالإدارة العامة للطيران المدني الحالي يمضي على مراسلات رسمية منذ تعيينه بمذكرة يعني أن هذه المراسلات تلزم الدولة التونسية دوليا وهذا الامضاء غير قانوني لأنه ليس له أهلية الامضاء ولم تصدر تسميته بالرائد الرسمي.

سأواصل قليلا لنرى شركة النقل "TRANSTU" هل أن الحافلات مزودة بعدد استهلاك الوقود؟ أو هل يشمل الفحص الفني كل الحافلات؟ وتم تعويض الوقود 50 بالوقود 30 فهل تمت مراجعة العقد مع المزود؟ وكيف تم تخزينه؟ ونتائج المناظرة الخاصة بأعوان المجموعة الأمنية أسفرت عن عدد من الأعوان ولكن لا نراهم في وسائل النقل فهل تمت المناظرة لأسباب أخرى؟ وأين تم دمجهم؟ ماذا عن مشروع النقل الذكي ولماذا لم يتم استغلال "le système perception" والعديد من النقاط المشبوهة في تقارير التفقد.

نعود الآن إلى ديوان الطيران المدني، لدينا هنا تقرير تفقد حيث تم احتساب راتب الرئيس التنفيذي للديوان الوطني للطيران المدني بناء على ميزانية 2019 وتركوا 2020 و2021 على حده لماذا؟ حتى يتمكنوا من مجابهة ارتفاع تكلفة نفقات إصلاح منزله حيث أنشأ فيه مسبحا و"Studio" وغير ذلك رغم أن بقية المنازل الوظيفية في حالة مزرية.

ونواصل ونمر الآن لشركة الطيران "Syfax" لماذا ولائي فقط لتونس؟ وكأنني أرى نفسي اليوم أتحدث مع الهاروني الذي أسند رخصة إلى "Syfax" لتسيير الشباب إلى سوريا فأخلاق لا تسمح لي، لكن أحمل دم كل الشهداء والأمنيين لمن عبثوا بالدولة التونسية وأنت جددت الرخصة سيدي الوزير يوم 20 جوان 2023 وهذه الرخصة...

#### السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، النائب المحترم نبهني ثابت عن كتلة صوت الجمهورية له خمس دقائق.

## السيد نبيه ثابت

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بك السيد الوزير والوفد المرافق لك،

سيدي الوزير، رغم المجهودات المبذولة في وزارة النقل وعلى المستوى الجهوي والمجهودات التي يقوم بها السيد والي توزر ولكن هناك نقاط غير واضحة في النقل على مستوى ولاية توزر ستكون بصفة برقية.

"Tunisair express" نعرف كل الرحلات الموجودة على توزر أصبحت رحلتان أسبوعيا وفي بعض الأحيان يتم إلغاء إحدهما وإن كان هناك عطب في الطائرات أو نقص أول رحلة تلغى هي رحلة توزر. وفي خصوص مشكلة القطر فنعوض أن نطلب منك إحداث القطر السريع أجديني أطلب أن يصل القطر إلى توزر، قطار مسترسل لتوزر ووزارة النقل هي التي تساهم في التنمية الاقتصادية والاجتماعية فالיום نطلب فقط توفير القطر.

النقل العمومي، الرحلات من توزر إلى تونس ومن توزر لصفافس ومن توزر للمنستير تنطلق على الساعة الثانية صباحا من توزر وطالبة من حزة يجب أن تكون في توزر منذ الساعة الحادية عشر أو منتصف الليل حتى تستقل الحافلة على الساعة الثانية ليلا فلماذا لا تنطلق الحافلة من حزة أو دقاش أو نفطة؟ هذا غير معقول.

لو نتحدث أيضا عن النقل فنحن نتبع الشركة الجهوية للنقل القوافل بقفصة والحافلات المخصصة لتوزر المعذرة منكم ومن الزملاء فحتى الحيوان يرفض امتطاؤها فالتوقيت غير منظم ورحلة صفافس الثالثة صباحا وإن لم تلحق الحافلة ولك موعد طبي فلا يمكنك الذهاب لصفافس إلا في الغد للحصول على موعد آخر بعد شهر، وهناك رحلة واحدة في الثالثة صباحا ونفس الشيء بالنسبة للمنستير وسوسة حيث تنطلق حافلة المنستير من توزر على الساعة الثانية ويجب على الطالبة إن كانت من حزة أو من نفطة أن تصل إلى توزر الحادية عشر ليلا.

نمر للنقل داخل ولاية توزر لدينا معتمدة في توزر اسمها تمغزة صحيح إن هذا الطريق معذب وهو طريق سياحي ودائري في الجبل ولا يمكن للحافلات الكبيرة الوصول إليه لكن لا يعز على المواطنين بتمغزة توفير حافلات صغيرة توضع على ذمتهم وتكون هناك رحلات ومن سيتنقل من تمغزة لتوزر من أجل قضاء إجراءات إدارية فهو سيضيع يوما كاملا ويجب أن يحصل على يوم عطلة ويصبح في الغد متعبا لماذا؟ يجب توفير حافلة صغيرة واليوم أسطول النقل الموجود لدينا في ولاية توزر وتمغزة لا يمكن أن تمر منها حافلات كبيرة فلماذا لا يتم توفير الحافلات الصغيرة؟ وهذا لا يعز على المواطن وعوض أن تكون رحلة في اليوم تصبح ثلاث أو أربع رحلات فهي معتمدة تتبع ولاية توزر وليس ولاية أخرى.

متى سترجعون القطر؟ حتى الوقفات الاحتجاجية التي قام بها المواطنين بولاية توزر كانت راقية جدا فقد نظموا دورة شطرنج في محطة القطارات بتوزر بما أنها مغلقة سنحدث منها فضاء ترفيه وهي محطة نقل والطبيعي أن يصل القطر لتوزر ويتوقف في دقاش والمحاسم وتوزر والبيدي أن نطالب بوصله لحوزة ويوم 4 جانفي ستتوقف رحلات شركة النقل المريح ونعرف جميعا ذلك وإذا امتطيت الحافلة التابعة للقمومية من الممكن أن يتوقف المحرك في الشبكة وتبقى خمس ساعات هناك.

كما أن النقل عبر "اللواجات" غير موجودة وأنا ككنايب شعب حين أنتقل من دقاش إلى توزر أمضي ساعة في انتظار "اللواج" ولا أجد وحتى الرخص غير موجودة والناس معطلون عن العمل فاهتموا بنا قليلا.

أشكركم على المجهود الذي تقومون به ولكنه منقوص صحيح هناك ضعف في الميزانية ولكن لا يكون على حساب المواطن وأعرف أن ثقافتك الاتصالية قوية جدا سيدي الوزير وتسمع كثيرا وتتفاعل كثيرا، شكرا.

## السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، النائب المحترم رضا دلاعي عن الخط الوطني السيادي له أربع دقائق.

## السيد رضا دلاعي

شكرا سيدي الرئيس،

في اليوم العالمي للتضامن مع شعبنا العربي في فلسطين وباسم الخط الوطني السيادي ننحني إجلالا للمقاومة وتضحياتها دفاعا عن كامل الأمة وندعوها بمختلف عناوينها إلى الوحدة ورص الصفوف من أجل استكمال مهمة تحرير فلسطين من البحر إلى النهر.

عاشت فلسطين عاشت الأمة الخلود للشهداء والمجد للمقاومة.

سيدي الوزير، أريد في البداية أن أرفع إليك مطلبيا ملحا من أهاليها في عمدون تركيز فرعا للشركة الجهوية للنقل بباجة وأرجو أن يؤخذ هذا المطلب بالعناية اللازمة.

في خصوص الأشغال الجارية في جهة باجة ومنها نبدا محطة القطر بباجة وقد انطلقت الأشغال تقريبا منذ 2015 ونسبة تقدم الأشغال إلى الآن تقريبا 80% نتيجة عدم خلاص المقاول في مستحققاتها.

سيدي الوزير، يجب أن نضع حدا لهذه المعضلة ويجب أن يقع تدخل فعلي من أجل استكمال أشغال المحطة.

تتعلق النقطة الثانية بمحطة المسافرين بجهة باجة فهناك تقدم في حدود 90% وقد انطلقت الأشغال تقريبا في حدود 2019 ولم تستكمل إلى الآن ونرجو كذلك التدخل العاجل في الغرض.

نقطة ثانية سيدي الوزير، هي مقترح إحداث المنطقة اللوجستية بمجاز الباب-قبلاط وهي مقترحة منذ 2016 وتقريبا تقدمت الدراسات وإلى الآن نريد أن نعرف مآلها، مجاز الباب كمدخل لتونس العاصمة وبوابة الشمال الغربي وبوابة القطر الجزائري تحتاج إلى منطقة يمكن أن تقدم الإضافة لتونس ولجهة الشمال الغربي خاصة في علاقة بتوزيع الأقاليم.

نقطة أخرى سيدي الوزير، في علاقة باستعادة خط رقم 2 للسكك الحديدية الواصل بين بنزرت عن طريق ماطر-سجنان وباجة عن طريق نفزة-وشتاتة وطريقة تقدمت الدراسات وعقدت جلسات في الولايات في 2020 في المجالس الجهوية بحضور السكك الحديدية ومكتب الدراسات وقدموا لنا مخرجات الدراسة ونحن لا نريد حقا في هذه الجهة ومسيرة عدم الجدوى لماذا في الشمال الغربي فقط عدم الجدوى؟ أليست البنية التحتية هي التي تصنع الجدوى والتنمية؟

فالجهة سيدي الوزير وليست الجهة فقط حتى بمنطق الإقليم بهذا التوزيع الجديد فأنتم ستصرفون على بنزرت وباجة وجندوبة

فتريد في إطار تصور الأقاليم أن يستعاد هذا الخط ويأخذ العناية اللازمة ويتوفر التمويل من أجل...

**السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب**

شكرا، النائب المحترم عمر برهومي غير منتهي له ثلاث دقائق.

**السيد عمر برهومي**

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيد الوزير وكفاءات وزارة النقل،

سأركز مداخلتي في إطار مهمة وزارتك على البرنامج عدد 2 الطيران المدني بالصفحة 46 بالرغم من تعدد الأهداف من تحسين جودة الخدمات وإنقاذ شركة الطيران إلا أن الجدول المصاحب يسجل صفر استثمار لستين متتاليتين وتراجعا في النفقات بنسبة 10% هل هذا يعني سيدي الوزير أنكم راضون عن حال طيراننا المدني والتزاماتنا الدولية في هذا القطاع؟

سيدي الوزير، حققت الناقلة الوطنية رغم الصعوبات تعافيا نسبيا في وقت قياسي لكن علينا مواصلة المجهود للوصول إلى المستوى الذي نعلم به والذي نريده خدمة عمومية واحتراما للوقت وأكثر تنافسية في الأسعار.

هذه الشركة العريقة دورها مهم في السياحة والاستثمار وعودة التونسيين بالخارج والتصدير ويجب التعامل ليس كشركة ربحية ولكن كفاعل اقتصادي في خدمة القطاعات الأخرى وكخدمة عمومية للتونسيين بالخارج.

سيدي الوزير "OACA" ومشاكل أمتعة المسافرين ومكيف المطار وحزام الأمتعة إلى آخره يجب الاهتمام جديا بالموضوع لأن الصور التي يتلقاها المسافر إن كان تونسيا أو أجنبيا غير مشرفة لبلدنا أحيانا.

نقطة أخرى سيدي الوزير، المطارات الجهوية لماذا لا يتم تشريكها في الرحلات الجوية لفك مشكل الاكتظاظ على قرطاج ولخلق حركية اقتصادية في الجهات الداخلية وتقريب الخدمة لأصلي وقاصدي المناطق الداخلية أخص بالذكر قفصة وطبرقة لأنها مطارات تكلفت على المجموعة الوطنية ولم يتم الاستفادة منها بصفة مجدية.

سيدي الوزير، النقل البحري للمسافرين بالرغم من أن الأداء مقبول إلا أنه لا تزال بعض المشاكل المتعلقة بمحيط ميناء حلق الوادي بوجود متطفلين يعيقون حركة المسافرين هذا الصيف ويجب التفكير في تعزيز الأسطول أو تجديده قرطاج وتانيت وبرمجة رحلات للموانئ المحلية.

أجدد الشكر لتفاعلکم والتفاعل الإيجابي للقائمين على هاتين الشركتين ونعتمد عليكم لايجاد الحلول وتحديد استراتيجية بعيدة المدى لتطوير هذا القطاع وشكرا.

**السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب**

شكرا، النائب المحترم مليك كمون عن كتلة صوت الجمهورية له ثلاث دقائق.

**السيد مليك كمون**

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيد الوزير وكامل الوفد المرافق لك،

63% نسبة تحضر و95.9% نسبة تدرس و10/1 الشعب التونسي و3/1 موارد الدولة من الضرائب، هذه صفاقس باللغة التي لا تكذب بلغة الأرقام.

المقابل سيدي الوزير، هو الموت والرعب اليومي جراء استهتار الدولة في تأمين مواطنها لعقود.

من خلالك سأتوجه إلى السيد رئيس الجمهورية لأن هذا المطلب الذي سأحدث عنه هو مطلب تاريخي وشعبي ومشروع وفي حاجة إلى إرادة سياسية حقيقية جماعية من كل الأطراف.

من منطلق الأمل والثقة سيدي الرئيس والتي جعلتك رئيسا وجعلتنا نوابا قلت لنا الشعب يريد في صفاقس الشعب يريد تحويل السكة الحديدية أو كما يحلو لأهلي في ساقية الزيت بتسميتها سكة الموت إذ وجدوا أنفسهم مجبرين على هذا.

سيدي الوزير، لم أرغب أن أستشهد بصور للجثث والحوادث والمحلات والأزواق المقطوعة للناس لأنني أريد دعوتك لتعطين على أرض الواقع وتسمع الناس.

أعرف ستحدثني في الإجابة وأتمنى أن تجيبني على سياسة التقشف وموارد الدولة موجودة وفي البرنامج ومجهود يذكر فيشكر بنك سعودي وبنك كويتي وبنك أوروبي لتهيئة خطوط السكك الحديدية وأتمنى أن أجد في المشاريع القادمة من ميزانية وزارتك اعتمادات لتحويل السكة الحديدية بصفاقس ورفع هذا الرعب اليومي الذي يعيشه مواطنونا في صفاقس.

وأريد أن أسألك من منطلق آخر حيث تصرف مئات المليارات على شركة وهمية لسنوات اسمها الميترو الخفيف.

سيدي الوزير، سأعتبر عدم الإجابة هي إجابة بالنفي لأن الحقيقة كل زملاؤك الذين يأتون هنا يتحدثون عن تونس ليست تونسنا وواقع الشعب التونسي وتونس هنا في مجلس النواب وكل المناطق التي لم يكن لها صوت لعشرات السنين اليوم لها صوت عال في هذا المجلس وأحبال لا تقطع وصبر لا ينفذ.

سيدي الوزير، بكل جدية أقدم لك دعوة رسمية لساقية الزيت لمعينة الخطر الكبير وشكرا.

**السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب**

شكرا، النائب المحترم عبد القادر عمار عن كتلة الأمانة والعمل له ثلاث دقائق.

**السيد عبد القادر عمار**

شكرا سيدي الرئيس،

نرحب بالسيد الوزير والوفد المرافق،

سيدي الوزير، سأحدثك عن تجربة خاصة وأدعوك بكل لطف لأخذها بعين الاعتبار والتحري فيها من خلال رحلة على القطار من سوسة إلى تونس ففي كل محطة يتوقف فيها القطار لا نرى يمينا ويسارا إلا الكميات الهائلة من حديد السكك المتراصة في كل أرجاء المحطات وحين ندخل للمحطة الرئيسية جبل الجلود حدث ولا حرج كميات الحديد والعربات المتروكة قادرة على إعادة تشغيل معمل الفولاذ في منزل بورقيبة بكل طاقته الإنتاجية.

لا نتحدث عن كمية الخشب والمكعبات الاسمنتية التي يمكن أن تفيد في مجالات أخرى تستغل في أعماق البحار للتصدي للصيد

العشوائي في هذا الصدد ندعوكم سيدي الوزير لتكوين فريق مختص لإحصاء هذا الملك العمومي المهم الذي تم تسديده من مال الشعب التونسي.

نقطة ثانية سيدي الوزير، هي اتفاقية مطاراتنا مع الشريك التركي والتي تشكو عديد النقائص وتغاضي الشريك التركي على تداركها في ما يخص تعهداته صحيح أن مدة الاتفاقية طويلة ولكن أتصور أن بنودها واضحة وتحدد واجبات كل الأطراف.

في خصوص قراركم حول استعمال الغاز البترولي السائل كوقود لعربات التاكسي بعدم السماح لهم بإجراء الفحص الفني إلا بعد إزالة مكونات جهاز الغاز البترولي السائل ندعوكم سيدي الوزير إلى إلغاء هذا القرار وتنفيذه بعد إيجاد الحلول الجذرية.

سيدي الوزير، بعد إلغاء البند 201 بالفصل 40 في إسناد رخص التاكسي المعرفة المباشرة من عدمها في القطاع ما الذي يثبت أن المطالب بالرخص صاحب مهنة.

وأخيرا سيدي الوزير، ولاية سوسة مازال يسلط عليها التمييز الإيجابي لماذا بعد جلسة 11 أكتوبر في مقرر وزارتكم تحت إشرافكم بحضور والي الجهة والسيد الرئيس المدير العام للسكك الحديدية وثلة من وزارتكم وممثلين من بلدية سوسة في خصوص تقاطع السكة الحديدية مع الطريق الحزامية للبلدية تم الاتفاق على عديد النقاط أهمها تركيز المرر "Double Ray" إعادة تصنيف اتفاقية لحراسة التقاطع مع تعهد بلدية سوسة بخلاص الحراس.

ما مآل النظام الأساسي الخاص لمراقبي النقل البري للوزارة؟

وأخيرا سيدي الوزير، أين الزي الخاص بمراقبي النقل البري الذي صدر في شأنه أمر متعلق بضبط الزي الرسمي منذ 25 جويلية 2019؟ شكرا.

**السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب**

شكرا، النائب المحترم حسن جربوعي عن كتلة الأحرار له أربع دقائق.

**السيد حسن جربوعي**

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيد الوزير والوفد المرافق له،

طرحنا ثلاثة أسئلة في اللجنة عند مناقشة الميزانية ولم أجد لهم جوابا ومصر على طرحهم مجددا وأتمنى أن أجد لهم جوابا وهي في خصوص صفاقس عاصمة الجنوب، الأقطاب العلمية والمناطق الصناعية، صفاقس سيدي منصور ومنزل شاكر وعقارب والسخيرة.

صفاقس أكذوبة العصر وهي الميترو الخفيف والآن نحن في 2024 ولحد الآن نتحدث عن دراسة وبحوث وشريك.

اكتشف الناس والخبراء الذين عملوا سابقا وعرفوا وأقر رأيهم عن أزمة النقل في صفاقس منذ عشر سنوات فكل مسؤول يأتي يقول سيتم المشروع في هذه السنة أو في السنة المقبلة وقد رصدت الاعتمادات ودراسة المشروع جاهزة وهناك شريك سيدخل فهل أن هذا الموضوع قائم الذات أم لا؟ لأننا مللنا من الوعود.

سؤال حين تأخر المشروع منذ ست سنوات فهل أوجدتم على الأقل تعويضا لهؤلاء الناس من أجل تنقلهم حتى يتم تركيز هذا الميترو.

بالنسبة للشركة الجهوية للنقل في صفاقس في العودة المدرسية سبتمبر 2020 رأينا أن الشركة ستمكن من اقتناء 110 حافلة على أقساط قلنا الحمد لله "سهل ربي" ولكن من 2020 إلى الآن جاءتنا تقريبا 25 حافلة وهي "confort 6" و"12 minib" و 10 حافلات مزدوجة.

تدفع صفاقس وأريافها ضريبة لأنها تسمى "Japon" تونس في العمل وفي العاصمة هنا طلبوا 300 حافلة وحصلوا على 120 وفي القريب سيحصلون على 180 ونحن ننتظر أربع سنوات.

في المرة الفارطة تم تزويد ساقية الزيت بثلاث حافلات فتعالت زغاريد النسوة لأننا في صفاقس نمتاز بأن أرياف صفاقس ككل منذ السادسة صباحا ينزلون للمدينة منهم من يذهب للمستشفى و"CNAM" أو لقضاء حاجياته أي لدينا ارتباطا كبيرا بمدينة صفاقس فمتى ستكتمل الصفقة الأسطورية 110 حافلة؟ أريد جوابا على هذا الموضوع لأنه أصبح إشكالا على المعتمديات والعمادات المحيطة بصفاقس.

مثلا معتمدية منزل شاكر وأشكر تدخل في مشكلة العشاش والعوادنة للنقل التلميذي ولكنها قطرة في بحر ونحن نرى الصغار في تليل العجلة أو في شعلاب أو في بئر الملولي وهذه عمادات اسمها لك فيها سنويا يغادر 100 و150 تلميذ مقاعد الدراسة لماذا لأنه لا يوجد نقل حيث يخرج التلاميذ من الخامسة صباحا ويعودون الثامنة ليلا حتى من ينهي دراسته عند منتصف النهار يبقى في انتظار الحافلة إن وجدت ومثلا عمادة في ماجل الدرج حافلة تقل 90 يستقلها 200 و250 وتجدها يوما وتغيب عشرة أيام ويعلمي الناس أن هذا الأمر متواصل إلى اليوم.

لم يجد المواطن حقه فقط في الدستور مثلما قال السيد رئيس الجمهورية هل يركب الدستور ليتنقل؟ فحق النقل وجدناها فقط في الدستور، والنقل العمومي مضمون فقط في الدستور فمتى تحصل المناطق الداخلية على حقه؟

وإن لم يتوفر النقل العمومي فإن هناك أناسا قدموا مطالب رخص في النقل الريفي على الأقل سهلوا لها حتى يستقلها المواطنون في المناطق الداخلية حين لا تتوفر الحافلة ويضمن لهم التنقل فهناك مرضى يقومون بتصفية الدم وهناك تلاميذ يدرسون وآخرون يعملون ولكنهم لا يتمكنون من التنقل.

الرجاء رؤية لأن هناك جهات تحصل على حقه دون أخرى وإن كانت مشكلة الوضعية الاقتصادية وهذه الأمور موجودة على جميع الولايات ليس هناك مشكل في ذلك ولكن ما أراه هو أن هناك جهة تحصل على حقه دون جهات أخرى فالرجاء العدل بين الجهات ومتى صفاقس وعماداتها ومعتمدياتها تحصل على الحق من النقل والصفقة؟

**السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب**

شكرا، الكلمة الآن للنائب المحترم محمد بنسعيد عن الكتلة الوطنية المستقلة له ثلاث دقائق.

**السيد محمد بنسعيد**

شكرا سيدي الرئيس،

تحية للسادة الزملاء والزميلات،

ومرحبا بالسيد وزير النقل والوفد المرافق برحاب مجلس نواب الشعب،



سيدي الوزير، نظرا إلى ضيق الوقت بصورة برقية أريد إيصال صوت المئات من متساكني معتمديتي الهوائية وتاكلسة الذين يعانون الأمرين يوميا سواء العاملين بالمؤسسات العمومية أو المؤسسات الخاصة وكذلك التلاميذ نظرا إلى تردي خدمات النقل بالجهة.

سيدي الوزير، فرع الهوائية التابع للإدارة الجهوية للنقل بنابل يشكو عديد النقائص وخاصة على مستوى أسطول النقل كان سابقا يؤمن ثماني سفرات يوميا للنقل بين المدن وأصبح اليوم غير قادر على تأمين إلا ثلاث سفرات يوميا في اتجاه خاصة تونس العاصمة وذلك يعود لاهتراء الأسطول وكثرة الأعطاب إضافة إلى عدم توفر قطع الغيار.

اليوم السيد الوزير، ست حافلات معطبة منها ثلاث حافلات مخصصة للنقل بين المدن وثلاث حافلات مخصصة للنقل المدرسي وما زاد في تعميق الأزمة سيدي الوزير هو توقف الانتدابات رغم حالة عدد 6 سواق على شرف المهنة.

سيدي الوزير، يطالب متساكني معتمديتي الهوائية وتاكلسة وبالحاح شديد بإعادة تدعيم الأسطول كي يستطيعوا الوصول إلى مراكز عملهم كما هو الحال بالنسبة للتلاميذ وأخص بالذكر لا الحصر تلامذة المرقانية ودويلة وجبوزة ودار وزنقو والرتيبة وخاصة وادي العبيد من معتمدية تاكلسة وكذلك منطقة بئر الجدي والنشاع والكرمانية وزقاق وبوحيب وتزگران التابعين لمعتمدية الهوائية. إلى جانب ذلك هناك اكتظاظ شديد للحافلات المخصصة لنقل التلاميذ وربما في معظم الأحيان يعودون إلى منازلهم على القدمين نظرا لكثرة الأعطاب بهذه الحافلات القديمة.

ختاما سيدي الوزير نطالب بتدخل شخصي وعاجل من سيادتكم لإضافة حافلات لفرع الهوائية وفتح الانتدابات لتغطية الشغورات وإعادة الوضعية على حالها لما كانت عليه سابقا وشكرا.

#### السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة الآن للنائب المحترم بوبكر بن يحيى عن كتلة الخط الوطني السيادي له أربع دقائق.

#### السيد بوبكر بن يحيى

شكرا السيد الرئيس،

بمناسبة اليوم العالمي للتضامن مع الشعب الفلسطيني تحية إلى شعب الجبارين وما النصر إلا صبر ساعة.

السيد الوزير مرحبا بكم وبالوفد المرافق لكم،

يمثل النقل البري المنتظم في تونس قطاعا حيويا ومهما جدا بالنسبة لعموم المواطنين إلا أنه يعاني من صعوبات كبيرة على مستوى تهرم الأسطول والنقص في قطع الغيار وعدم تغطية عديد الخطوط المهمة والضرورية خاصة الريفية منها إضافة إلى العجز المالي الدائم نظرا لتراكم الديون.

وبالتالي يتطلب هذا القطاع إصلاحات هيكلية كبرى من حيث توفير الحافلات والتسيير الإداري وإعادة النظر في خطوط الاستعمال وتوفير اليد العاملة المطلوبة والمختصة حتى نتجاوز العجز ونحقق التوازنات المالية لهذه الشركات باعتبارها أحد ركائز القطاع العام مع أن قطاع النقل عموما مؤشر مهم للتنمية.

السيد الوزير، نمر إلى المطالبات الجهوية إن صح التعبير وأسطول النقل قبلي يتبع الشركة الجهوية للنقل بقابس "SOTREGAMES" معدل أعمار هذا الأسطول تقريبا تجاوز 18 سنة للحافلة الواحدة. هناك حافلات تجاوزت مليون كيلومتر مسافات وهي تعاني من أعطاب متكررة دائما والإصلاح تقريبا أسبوعيا كل أسبوع لا بد من القيام بإصلاحات.

هذا الأسطول لم يعد قادرا حقيقة على الإيفاء بالغرض في ولاية قبلي باعتبار أن طول المسافات "les axes" من رجيم معتوق إلى سعيديان تتراوح تقريبا 200 كلم وكذلك من قصر غيلان إلى سوق الأحد 180 أو 190 كلم.

كل هذه المسافات تقطعها الحافلات مدة عقود ولم يجدد الأسطول للأسف إضافة إلى أن النقل بين المدن بين قبلي وبقية المناطق لدينا ارتباط عضوي بولاية قابس ولدينا ارتباط عضوي بولاية صفاقس وهذا يتطلب التداوي والدراسة للجانب الطبية الموجودة المتوفرة بقابس وبصفاقس إذن إن صح التعبير هو ارتباطنا عضوي بهاتين المدينتين.

خلال سنة كاملة نحن نعين الأعطاب المتكررة للخطين وهما خط دوز/ قابس وخط دوز/ صفاقس ومنذ ثلاثة أشهر هذان الخطان معطلان وهما في غاية الأهمية ومربحين جدا وهذا من خلال حتى تقرير الشركة هذه الخطوط ضرورية جدا أولا لأنها خطوط مريحة وثانيا أهميتها للجانب الاجتماعي للمنطقة.

ثانيا، النقص في عدد اليد العاملة من سواق وتقنيين وغيرهم، وخاصة من تقع إحالته على التقاعد لا يتم تعويضه وهذا ضروري ومهم جدا لأنه لا بد أن تكون الإصلاحات الدائمة موجودة.

بالنسبة إلى الشركة الوطنية للنقل بين المدن "la SNTRI"، مكتوب على لافتة الحافلة النقل المريح ولكنه في الحقيقة غير مريح بل متعب ويؤدي أحيانا حتى للجوء إلى المستشفيات نتيجة لعدوى الأمراض المتأتية من الكراسي المتهاكة ومن الأوساخ المحيطة بالحافلة والمسافة التي يقطعها ركاب الحافلة 600 كلم أو 550 كلم مدتها ثمانى أو تسع ساعات يعني يتهاك الإنسان فعلا عند وصوله لتونس العاصمة مما يستوجب نقله مباشرة للقسم الاستعجالي عوض توجيهه لتلقي العلاج العادي في مستشفى صالح عزيز أو الرابطة، فالوضع سيء جدا.

سؤال يتعلق بمعتمدية سوق الأحد، كان هناك نقل يربط سوق الأحد/ تونس ولكن تم إلغاء هذا الخط رغم أنه يمثل خطا مهما ولا نعرف السبب؟ وهنا من الضروري توفير خطوط عاجلة دوز/ قابس، ودوز/ صفاقس، وسوق الأحد/ تونس وإعادة النظر في خط قبلي/ قفصة وخط قبلي/ سوسة. مع جزيل الشكر.

#### السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا والكلمة الآن للنائب المحترم حاتم الهواوي عن كتلة صوت الجمهورية وله أربع دقائق.

#### السيد حاتم الهواوي

شكرا السيد الرئيس،

شكرا السيد الوزير على الزيارة والوفد المرافق،

شكرا لكل الزملاء الحضور،

ميزانية الدولة لسنة 2024 ومهمة النقل، أود أن استهل مداخلي بالترحم على أبناء جندوبة فارس اليعياوي وأنيس المعروف في حادث مرور أليم بجبهة قمرة أودى بحياتهما ونسأل الله الرحمة لهما.

أريد في بداية مداخلي السيد الوزير، أن أحدثكم عن مطار طبرقة عين دراهم الدولي وما أدراك، هو منشط مأمول لجندوبة والشمال الغربي في انتظار "Téléphérique" والبنية التحتية خاصة بني مطير وعين دراهم وحمام بورقيبة.

أود السيد الوزير لو نشرّك في هذا الباب " les agences de voyages et les compagnies étrangères " في الوقت اللازم لحلحلة الأمر.

ثم بودي السيد الوزير بالنسبة إلى شركة الطيران "TRANSAVIA" نود للأسف أن ننال منها حظا ولو يسيرا مثلما حصل في عدة مناطق أخرى.

كذلك السيد الوزير وبكل رجاء ونأمل في عدلكم، نعتقد أن الوقت قد حان لكي نبرمج "des Vols réguliers" من باريس ومن دوسلدورف عبر مطار طبرقة وأكد لكم أن الحرفاء موجودون فيما يخص أبناء الشمال الغربي فقط، هذا إن لم أقل من البلد المجاور ودون إشهار.

سيدى الوزير، الشركة الجهوية للنقل بجندوبة ومن يقول الشركة الجهوية للنقل بجندوبة يقول 19 ألف مشترك ومنتفع بالخدمات من تلاميذ وطلبة دون اعتبار عمال الوحدات الصناعية لكن لنستدرك جندوبة الأصعب من حيث الغابات والأرياف الوعرة ومؤثرة مباشرة على الأسطول الذي أصبح يعاني حالة اهتراء.

عندما نقول هذا نقول أنّ تعطل عروض اقتناء الحافلات مع نقص قطع الغيار وفقدان بعضها منذ ستة أشهر ونأمل في حلحلة هذا الموضوع.

نأمل كذلك السيد الوزير في إضافة خطوط نقل مدرسية بجندوبة للحلول، ننتبه، للحول دون الانقطاع المدرسي وخاصة سيدى الوزير للفتاة الريفية في جندوبة. نأمل في خط نموذجي فرنانة/ جندوبة/ بوسالم/ تونس.

نأمل أن توجد كذلك محطة نقل بري في طبرقة ومن يقول طبرقة يقول درة الشمال الغربي والسياحة ومن يقول طبرقة أردف لها مهرجان الجاز.

السكك الحديدية السيد الوزير، نقول أنّها خرجت كلياً عن خدمة المواطن كمرفق عمومي في جندوبة، اهتراء الوسائل وتأخر قاتل في المواعيد.

ضرورة إخراج السكة الحديدية من وسط المدن في جندوبة إذ أصبح ضرورة ملحة.

القطب التكنولوجي السيد الوزير و"la Plateforme logistique" في انتظار حلحلة مشروع "l'autoroute" المناطق بعهدة التجهيز نأمل في حلحلته كذلك.

سيدى الوزير، الأمر المنظم لقطاع إسناد الرخص 581 لتراتب إسناد الرخص لنقل السيارات الذي أصبح 90 زائد 2. نرجو بكل ود أن يقع حلحلة هذا الموضوع.

الحمد لله شركة "Tunisair" تسير نحو الانفراج والشركة التونسية للملاحة...

السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا والكلمة الآن للنائب المحترم مختار عيفاوي غير منتمي وله أربع دقائق.

السيد مختار عيفاوي

شكرا السيد الرئيس،

مرحبا السيد الوزير والوفد المرافق،

السيد الوزير بعد اطلاعنا على محضر جلسة العمل الوزارية بتاريخ 6 سبتمبر 2022 وجدنا أنه يمكن لشركات النقل وبصفة استثنائية التفويت في قطع الغيار الجديدة أو المستعملة التي زال الانتفاع بها إلى الشركات التي تحتاجها وذلك على وجه البيع عبر آلية التفاوض المباشر.

وفي هذا الإطار الشركة الجهوية للنقل بالقيروان فيها 30 حافلة نقل مدرسي في حاجة للصيانة وتتطلب قطع غيار موجودة خاصة بشركة نقل تونس التي زارها رئيس الجمهورية مؤخرا.

هذه الشركة فيها ما يفوق قيمته 47 مليار قطع غيار جديدة ومستعملة ورغم مراسلتهم من طرف الشركة الجهوية للنقل لم تتلقَ إلى حد الآن ردا على هاته المراسلة. تلاميذ يخرجون على الساعة السادسة صباحا ويعودون على الساعة الثامنة مساء ثم فيما بعد تبدأ الحكومة في البحث عن أسباب الانقطاع المدرسي وتتحدث عن تكافؤ الفرص.

السيد الوزير، أهالي بوحجلة وكل معتمديات القيروان يعتبرون أن الوزارة حرمت أبناءهم من حقهم الدستوري في التنقل وهو ما ينعكس سلبا على حقهم الدستوري في التعليم خاصة.

بوحجلة التي تعد أكثر من 120 ألف ساكن لا تتوفر بها حافلة لنقل المواطنين وأنتم ترغبون في التفويت في الحافلات التابعة لشركة نقل تونس والتي زال الانتفاع بها لمعمل الفولاذ في حين أن شركات أخرى على غرار القيروان في حاجة لقطع الغيار هذه الحافلات والتي من شأنها أن ترفع في جاهزية أسطول الشركة.

أنا أعتقد أن وزاراتكم وبعض الوزارات الأخرى ماضون في الهروب إلى الأمام في تهميش أبناء الشعب عبر بيروقراطية مقبلة.

السيد الوزير، هناك صاحب معمل في منطقة المتبسة يشغل ألف عامل ويرغب في الزيادة في الطاقة التشغيلية لألف عامل آخر، وقد أبدى استعدادا لاقتناء حافلات مستعملة من الخارج لفائدة الشركة الجهوية للنقل بالقيروان يتم خلاصها على أفساط شهيرة تخصم من العقد المبرم مع الشركة الخاص بنقل عماله.

نرجو من سيادتكم إيجاد مدخل قانوني لتجسيد هذا المقترح.

السيد الوزير، ما مآل الدراسات الخاصة بالسكة الحديدية التي تمر عبر القيروان علما وأنه بلغنا أن هناك دراسات في الوزارة بخصوص خط قديم وخط جديد ينطلق من النفیضة.

السيد الوزير، ماذا عن الإطارات التي تم انتدابهم لدى الخطوط التونسية للخدمات الأرضية في إطار عقد كرامة سنة 2018 وتم التخلي عنهم في فترة الكورونا ومؤخرا تم انتداب خمسة منهم ويتم تسويق البقية إلى حد الآن.

الرجاء تسوية وضعية الجميع وشكرا.

السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا والكلمة الآن للنائب المحترم ياسين مامي عن الكتلة الوطنية المستقلة وله أربع دقائق.

## السيد ياسين مامي

شكرا السيد الرئيس،

كان السيد رئيس الجمهورية يوم 2 نوفمبر 2023 في زيارة إلى نابل وتجول وسط مدينة نابل على الأقدام إلى حدود بعض عربات القطار المتواجدة والمهملة في السكة وكانت متروكة في وضعية نعرفها منذ عشرات السنين إلى أن تصبح تابعة لثراث وأثار مدينة نابل.

أردت أن أسأل السيد وزير النقل بما أن هذه العربات تابعة للوزارة وسمعنا ما قاله السيد الرئيس في الموضوع، هل هناك "plan d'action" تم اتخاذه في الموضوع؟ هل سيظل مكانها هناك؟ أم هل سيتم نقلها من ذلك المكان الرابضة به؟ نريد أن نفهم لكي تكون الرؤية واضحة للتونسيين.

بالنسبة إلى الوزارة في الحقيقة هناك بعض الإصلاحات التي تم الانطلاق في تنفيذها ونحن نتابعها خاصة على مستوى شركة الخطوط التونسية ونتمنى أن نجد النتائج على الميدان وعلى أرض الواقع في السنوات القادمة.

أما على مستوى نابل والحمامات بصفتي نائبا على الحمامات، مؤخرا وأخيرا والحمد لله تم تعيين رئيس مدير عام للشركة الجهوية للنقل بنابل يعني منطقة على غاية الأهمية مثل ولاية نابل كانت منذ أشهر ليس لديها رئيس مدير عام على رأس الشركة الجهوية للنقل بنابل لكن تعيين مدير عام لا يمنع من وجود العديد من المشاكل في الحمامات.

اليوم تدعيم أسطول النقل بالحمامات بالإمكانات اللازمة، اليوم بالحمامات الحافلة 105 رفاهة لدينا نقص على مستوى هذه الحافلات السيد الوزير خاصة وأنه في ذروة الموسم السياحي يصبح هناك طلب كبير وحدثت إشكاليات في الموسم الفارط لشركة النقل لأنها لم تتمكن في تأمين السفرات إلا في حدود سافرتين أو ثلاث سفرات طيلة يوم بأكمله في ذروة الموسم الصيفي لأن أغلبية الأسطول معطل أو في طريقه للإصلاح والصيانة وخاصة شركة النقل الموجودة على مستوى بركة الساحل هناك العديد من الحافلات المهملة والمعتلة ونتمنى أن يكون هناك تصور إما للتفويت فيها أو إصلاحها أو غير ذلك. ونريد كذلك أن تكون الصورة واضحة أمامنا.

نفس الشأن بالنسبة إلى خطوط النقل داخل معتمدية الحمامات خاصة في الأرياف بالنسبة للتلاميذ الذين يتنقلون لركوب الحافلات المزدوجة لدينا مشكل كبير في الأرياف خاصة في مناطق سيدي الجديدي وفي الأطرش وفي المزيرة وفي عدة مناطق بأرياف الحمامات لا بد من تدعيم خطوط النقل على مستوى بئر بورقيبة وبركة الساحل...

## السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا والكلمة الآن للنائب المحترم محمد أحمد عن كتلة صوت الجمهورية وله ثلاث دقائق.

## السيد محمد أحمد

شكرا السيد الرئيس،

مرحبا بالسيد الوزير والوفد المرافق له،

بخصوص ميناء المياه العميقة بالنفيضة أريد أن أسأل السيد الوزير لماذا لم يُحظ هذا الموضوع بالأهمية التي يستحقها ولماذا لم

نوليها الأولوية المطلقة في برنامجكم؟ نريد توضيحا لما وصلنا إليه وإذا كان هناك إشكال ما هي الحلول المنتظرة؟

الشركة الجهوية للنقل بالساحل، لا يمكن إلا أن أقول أن هذه الشركة لها ذنب كبير أنها شركة منتصبة في الساحل ويبدو أننا الوحيدون الذين أخذنا على عاتقنا ضريبة النظام السابق حتى العشرية السوداء كانت نقمة على جهتنا. نلتمس وأنه مع 25 جويلية أن تتغير هذه العقلية ونتخلص من منطق الجهويات.

السيد الوزير، وجّهنا أسئلة كتابية حول تدعيم أسطول "STS" وهناك وعد سابق بإضافة 46 حافلة. صحيح أنه عدد محتشم لا يلي حاجيات النقل لثلاث ولايات مثل سوسة والمنستير والمهدية وإلى اليوم لم نتوصل لهذا العدد والوزارة لم تَف بتعهداتها.

معتمدية بوفيشة السيد الوزير، أصبح ضروريا اليوم إحداث فرع للشركة الجهوية للنقل بالساحل في هاته المعتمدية نظرا للنمو الديمغرافي الكبير الذي تشهده خاصة في العمادات المتصلة بها وبُعديها عن مركز معتمدية بوفيشة.

معتمدية النفيضة أصبح من الضروري إحداث وكالة فنية للفحص الفني نظرا للبعد الحاصل على أقرب مركز.

بالنسبة إلى معتمدية هرقله أهالي العريبات متى سيتم خلاص مستحقات مالكي الأراضي المنتزعة منذ سنة 2007 لفائدة مشروع مطار النفيضة الحمامات الدولي حسب الأحكام القضائية الصادرة في الغرض مع العلم أنه تم مدّ وزارتك بِنسخ من الأحكام عن طريق المدير الجهوي للنقل؟

أخيرا ونظرا إلى الحركية التي يشهدها مطار النفيضة الحمامات الدولي فإن تأثيره إيجابيا على دمج المناطق المجاورة مثل القيروان وزغوان ونابل والجهات الأخرى في الدورة الاقتصادية والسياحية يعتبر منقوصا وعليه لا بد من إرساء منظومة للنقل العمومي بمختلف أسلاكه حتى نتجاوز هذا الخلل الموجود في فك عزلة المطار وتنمية الجهات المذكورة وشكرا سيدي الرئيس.

## السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا والكلمة الآن للنائب المحترم عبد الستار زارعي عن كتلة الأمانة والعمل وله دقيقتان. تفضل.

## السيد عبد الستار زارعي

شكرا السيد الرئيس،

تحياتنا لوزارة النقل،

السيد الوزير والسادة المديرين العامين نقدنا لكم هو محبة، الغاية من النقد هو تغيير واقع وزارتنا، وزارة نقل بلا نقل SNT في تونس انتهت، عربات المترو في تونس انتهت ولم نعد نراها.

في صفاقس شركة مترو وهمية، سيدي بوزيد والمناطق الداخلية مسألة منتبهة أمرها والنقل في هذه الجهات وخاصة في سيدي بوزيد انتهى أمره فالمنطقة نقلها ميتا تماما السيد الوزير وخاصة النقل المدرسي.

السيد الوزير وكل وزارة النقل نطالبكم ما هو برنامجكم في المستقبل؟ حقيقة لا نملك نقلا. فالشركة التونسية السكك الحديدية انتهى أمرها، والفسفاط تنقله لوبيات مالية فاسدة.

على الأقل سيدي الوزير، بما أنه إلى حد اليوم لا يتوفر لدينا النقل العمومي، أطلبكم بتغيير رخص النقل الريفي وسيارات الأجرة وخاصة في السعيدة وفي كل معتمديات ولاية سيدي بوزيد وهكذا يمكن على الأقل أن ننقذ الوضع.

وعلى الأقل تقومون بشراكة كوزارة بينكم وبين هؤلاء الخواص لإنقاذ خاصة التلميذ الذي يظل في الصباح لمدة ساعتين وثلاث ساعات في انتظار النقل ليوصله إلى المعهد وفي المساء نفس المشكلة يعاني منها التلميذ على الأقل ثلاث ساعات وهو في انتظار الحافلة ليعود إلى منزله يعني وقت التلميذ يذهب هدرًا.

من المفروض أن تكون لوزارتنا برنامجا فأرجو أن تقدموا لنا برنامجكم في المستقبل لتغيير هذا الواقع المر...

#### السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا والكلمة الآن للنائب المحترم أحمد بنور عن كتلة الأحرار وله أربع دقائق.

#### السيد أحمد بنور

شكرا السيد الرئيس،

باللغة العامية نقول " شخص فاته القطار" وهي عبارة على أنه تملكه اليأس من أن يعيش حياته وخسر ما أمامه وما وراءه. ربما هذا يقدم لنا رؤية على أهمية النقل بما أنه شريان حيوي للاقتصاد والتنمية.

بعد أن استمعت لتدخلات الإخوة الزملاء هناك تدخلات تطرح بصراحة مسائل مخيفة. سأطرح سؤالاً للسيد الوزير مباشرة وصريحا هل فعلا أنتم تحكمون في الوزارة أم لا؟ ولكي أعطيه حقه لربما هناك قوى تجذبه للوراء أو لربما يعاني من تراكمات قديمة من وزراء سابقين؟ لربما هناك مسائل لا يمكن تجاوزها، وفي ذلك سنعطيه الحق لأنه لا يوجد وزير إلا ويريد أن ينير عمله بصفة جدية.

أشارت الأخت الزميلة في تدخلها عن ولاية ببنزرت وقالت: "زارنا السيد الوزير ولم يتغير شيئا" نحن في المهديّة لم نحظ بزيارته بتاتا وإن شاء الله نتنظر رؤية مجلس جهوي للنقل في أقرب الأوقات.

في المهديّة شلل في الدورة الاقتصادية مردّه بالطبع معزولة إلى جانب لا يمكن لنا الحديث على النقل والبنية التحتية إما منعدمة أو مهترئة يعني من الضروري أن تتكاتف جهود وزارة النقل مع وزارة التجهيز. وعلى قول أحد السادة الناخبين من دائرتي الانتخابية المهديّة من دون طريق سريعة تربطها بالطريق السيارة A و 1 "لن نقوم لها قائمة" وهو محق في ذلك.

لا أتحدث عن مدينة المهديّة فقط بل عن مناطق الشابة وملولش وسيدي علون وغيرها وهذا ما يهمني لأن أبناء ولايتنا حتى عندما يأتون إلى المهديّة للتمتع بالبحر أو لحضور المهرجان الصيفي يغادرون المدينة على الساعة الخامسة مساء بـ "STOP" هذا إن وجدوه.

السؤال الموالي للسيد الوزير، هل تفكرون في فتح المجال لسيارات التاكسي وسيارات اللواج خط البغدادي، البقالطة، المهديّة، طبلية، والمكنين وقصر هلال وهذه المناطق المجاورة تربطنا معها علاقة؟ ولا بد لأصحاب سيارات التاكسي أن يعملوا ليكسبوا مورد رزقهم المهديّة، المكنين، المهديّة وطبلية لأن الذهاب إلى المنستير يتطلب من المسافرين التوقف في قصر هلال لأخذ وسيلة نقل لأنه لا يوجد أي طريق يؤدي للوصول إلى المنستير.

الرئيس الأسبق السيد الباجي قائد السبسي رحمه الله، ترك وصية وهي القانون عدد 28 لسنة 2019 المؤرخ في 18 مارس 2019 المتعلق بالموافقة على اتفاق قرض مبرم بين تونس والبنك الأوروبي لإعادة التعمير والتنمية.

لماذا 480 مليار منذ سنة 2017 لتمويل مشروع تأهيل الخط الحديدي ومضاعفة كهرية الجزء الرابط بين المكنين والمهديّة من خط الحديد 22 وإلى اليوم هذا المشروع لم ير النور؟

كذلك سيدي الوزير، عدم انتظام مواعيد قدوم الحافلات، تقلص عدد الرحلات يشكل إخلالا لدى الموظفين والتلاميذ تجاه موعد مباشرتهم إما للعمل أو للتندريس.

إخلالات في عديد وسائل النقل العمومي حافلات وسيارات تاكسي وسوء تعامل مع الحريف ووضعيّات مزرية للهاكل فهل هناك في الوزارة هيكل رقابي على الطريق؟

أغلب أهالي المهديّة يعبرون عن رغبتهم في توقف خط السكة الحديديّة بمنطقة سيدي مسعود ولا تدخل وسط المدينة على غرار سوسة تفاديا للحوادث حيث أن هاته السكة قسمت المهديّة إلى نصفين، أوساخ متراكمة على طول السكة ولعمري أنّ المقترح ينشّط وسائل نقل أخرى سيارة تاكسي وغيرها ونحن نطالب حتى بتكثيف الرخص.

نقطة أخرى، النقل الحديدي بين المهديّة وسوسة يدوم ساعتين كيف أذهب إلى مدينة سوسة وأبقى لساعتين؟ هل أنّ هذا مخططا استثماريا أم ماذا؟

كانت لدينا حافلة للنقل بين الجمّ والمنستير وقد تمّ التخلي عنها، ربط المهديّة بالجم وبصفاقس عبر السكة الحديديّة...

#### السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا والكلمة الآن للنائب المحترم ظافر صغيّر عن الكتلة الوطنية المستقلة وله سبع دقائق.

#### السيد ظافر صغيّر

شكرا السيد الرئيس،

مرحبا بالسيد الوزير وبكافة إدارات وزارة النقل،

عاصمتنا تونس، من المفروض أن تكون مثل أغلب العواصم في العالم لديها ميزات معينة وجمالية معينة ومراكز السيادة في العالم بأسره العواصم السياسية خاصة وتونس هي عاصمة سياسية ثقافية اقتصادية واجتماعية الجمهورية التونسية تعتمد أساسا على وجود الساحات.

جميع هذه الساحات الواسعة التي وقع إحداثها منذ عشرات السنين لمشاريع النقل مما يميز العاصمة تونس قامت وزارة النقل بالقضاء عليها مثلما ترون الأمكنة الكبيرة في ساحة برشلونة وفي باب الخضراء وفي الحبيب ثامر والباساج.

يعني العاصمة ليست مجالا حيويا ولا يوجد فيها دلالات تدل على أنها عاصمة ثم بعد تمرير خط المترو قمنا بالقضاء على الشوارع الرئيسية الموجودة في العاصمة بأكملها بطبيعة الحال في ذلك الوقت لا يوجد دراسات جدوى أو جمالية أو "étude d'impact" لأننا اليوم نرى العاصمة "non fonctionnelle".

وفي سياق حديثي عن جهة باردو نرى أنها نفس الكارثة التي قامت بها وزارة النقل في العاصمة التي لا تبعد عنها كثيرا حيث أنّ

شارع 20 مارس بباردو لما فكرنا في تمرير خط المترو قتلنا أكبر شارع في الجمهورية التونسية وأعرض شارع تقريبا قمنا بتمرير المترو يمينا ويسارا وقتلنا فيه الثقافة والتجارة والاجتماع والسكن وقتلنا فيه كل شيء.

ثم في ساحة باردو أين توجد النافورة تبين لنا أن المترو يمكنه أن يمر تحت النفق وفي شارع الاستقلال قلنا لا يمكن للمترو أن يمر على اليمين وعلى اليسار ولكن يجب أن يكون عبوره في الوسط وهكذا أصبحت باردو حقل تجارب للميترو، فالمترو في جزء منه قتل باردو.

القطار موجود بباردو منذ مائة سنة وسكان المدينة تأقلموا أصلا مع مرور القطار مرتين أو ثلاث مرات يوميا حتى أن البناءات أدارت ظهرها لعبور القطار حتى لا يتسبب في الإزعاج.

في مسألة أخرى تتعلق بـ "la RFR" في باردو، لن أعود كثيرا إلى التاريخ لأننا تجاوزناه لكن بعجالة سأشير إلى أن طريقة مروره من باردو كان تشمل سبع فرضيات "sept variantes" والفرضيات التي اختارها الوزارة و"RFR" هي الفرضية الأولى بطبيعة الحال دون استشارة المواطنين ومن غير دراسة جدوى وأنا أتحدى أن يكون هناك دراسة جدوى للفرضية الأولى الموجودة للـ "RFR" وهذا ما طالبت به بلدية باردو والمجتمع المدني ولم نتحصل يوما على دراسة جدوى أو "étude d'impact".

لا يهم ذلك لأنني "je ne veux pas m'attarder" فالتعطيل الموجود بباردو لم تكن يوما بلدية باردو أو متساكنوها جزءا منه بل التعطيل يكمن في غياب دراسة جدوى أو "une étude d'impact" لطريقة مرور قطار "la RFR" فوق الأرض في ظل تواجد des "Tunnels".

اليوم تجاوزنا كل ذلك وقلنا نتفق على فرضية مرور القطار ولا نتسبب في تأخير الأمر وحتى في التقرير سيكون هناك بضع رحلات يومية لكي يمر القطار لكن في الاتفاق الموجود لا بد من استشارة مواطني المنطقة.

على بعد أمتار من المجلس نلاحظ أن الأشغال جارية لكن استشارة المواطنين غير موجودة لكي يختاروا طريقة مرور القطار وهذا أمر هام جدا لمتساكني باردو وبلدية باردو.

متى ستقوم الوزارة باستشارة للمواطنين لكي يختاروا طريقة المرور من باردو؟ وهذا ما تم الاتفاق عليه ونحن متأخرون كثيرا وكما ترون فالأشغال بصدد الانطلاق ومواطني باردو يتساءلون هل سيمر القطار فوق الأرض؟ وهل سيكون هناك سورا يفصل باردو إلى قسمين باردو الجنوبية وباردو الشمالية؟ وهذا الكلام شائع ومتداول في المدينة ولا بد أن تتم الاستشارة في أقرب الآجال، لأن ما نخافه هو أن يمر القطار ونقوم بـ "un passage à niveau" بين ساحة باردو وشارع الاستقلال ويكون "le temporaire qui dure" يعني أن تصير هذه العملية وتبقى على امتداد الوقت. فالقطار في باردو يجب أن يمر عبر جسر مثلما وقع في عديد المناطق بالعاصمة مثل الملاسين والزهروني.

لما لا يكون ذلك في باردو لأنها الطريقة الوحيدة التي يمر بها القطار دون إلحاق الضرر بالمدينة ويحافظ على ساحة باردو لأن الفرضية الأولى التي لا تفتقد لدراسة جدوى ستلغي ساحة باردو ولا بد أن نحافظ على باردو التاريخية التي فيها مراكز السيادة في تونس.

هذه المسألة مهمة جدا وأؤكد عليها السيد الوزير ونرى أنه لا بد من تقديم "un plan d'action" للمواطنين لكي يمر القطار بطريقة سلسلة ونحل مشكل كبير لمشاكل النقل بتونس وهي باردو التي تمثل منطقة عبور للـ "RFR".

النقطة الثانية التي أرغب في الحديث عنها، هناك أحياء كبيرة وقريبة من المجلس وهنا أتحدث عن حي قصر السعيد 2 وحي التحرير، فالحافلات التي كانت تمر من هناك منذ زمن بعيد وتقل المتساكنين لمراكز عملهم وإلى وسط العاصمة لم تعد موجودة، أتحدث عن الحافلات 50 و30 و3A هناك حافلة وحيدة في المنطقة وهي 64 وهي غير منتظمة ولا تؤدي دورها من المفروض تأديته لأن الجميع لاحظ أن الرحلات اليومية لهذه الحافلة قليلة.

فالمنطقة تضم عشرات الآلاف من المتساكنين عندما نرى المواطن في هذه الأحياء يقضي بالساعات صباحا في انتظار حافلة نقل عمومي لتقله إلى عمله كيف سيصل أصلا للعمل ثم يعاني نفس المشكل عند العودة إلى منزله؟ فالمواطن في هذه الأحياء يخسر الساعات طويلة جدا قبل أن يؤدي ذهابه للعمل والرجوع منه.

حقيقة أعيد التذكير أن الحافلات 50 و30 و3A هي مرفق هام جدا للمنطقة وقد بعث المجتمع المدني بعدة عرائض وعدة إمضاءات للوزارة وقد وصلتها لكن في الحقيقة لا يوجد إلى حد الآن تجاوبا وأتمنى أن تقع حلحلة هذه المسألة وشكرا جزيلا.

السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا والكلمة الآن للنائب المحترم عبد السلام الحمروني عن الخط الوطني السيادي وله أربع دقائق.

السيد عبد السلام الحمروني

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيد وزير النقل والوفد المرافق،

لن أتحدث عن المشاكل أو الصعوبات التي تعانها الوزارة من قبيل قِدم الأسطول وتأكله ونقص الموارد البشرية وتردي البنية التحتية والتي تقريبا أتى عليها أغلب الزملاء وأنتم على علم بهذا وبالأرقام.

التحدث في مسألتين في علاقة بالنقل خاصة النظافة والسلامة أو الأمن.

سيدي الوزير، لن أذهب بعيدا محطة المترو تقريبا 300 متر عن مجلس النواب يوميا تقوم المنظمة أو عاملة النظافة بمهامها على الساعة التاسعة صباحا بعد ساعة تقريبا تعود المحطة إلى حالتها بقايا السجائر والفضلات بأنواعها في المحطة.

هذا لن يكلفكم الكثير سيدي الوزير، أجهزة رقابة بالكاميرا والتعاون مع السلط الأمنية وما نطالبه فقط تطبيق القانون وعدم الإفلات من العقاب ولا أتصور أن الوزارة عاجزة عن القيام به.

الممرات السفلية أو التحتية أيضا موجودة هنا في المحطة بجانب المجلس وأتحدثكم سيدي الوزير والوفد المرافق أن يتم استعمال الممر التحتي لمحطة المترو ولن أذكر الأسباب وبإمكانكم المعاينة.

سيدي الوزير، هذه الممرات التحتية في دول أخرى يتم استغلال أجزاء منها تجاريا وتعود بعائدات مالية كبرى على الوزارة التي هي في أمس الحاجة لها.

أخذنا كمثال المحطة بجانب المجلس ولكن تنطبق الحالة تقريبا على أغلب محطات النقل بأنواعها في كامل الجمهورية.

سيدي الوزير، جهويا وفي علاقة بالشركة الوطنية للنقل بين المدن وهنا أتحدث للسيدة المديرة العامة المعنية حديثا وأريد إجابة شافية وضافية بخصوص الخط الرابط بين بني خدّاش تونس وبني خدّاش ولاية مدين منذ سنة 2014 وانقطع نهائيا سنة 2019 وحتى هذه المدة 14-19 هناك تذبذب في الرحلات على كل فقد انقطع الخط نهائيا في 2019.

سأفسر المشاق التي يتكبدها المسافرين من معتمدية بني خدّاش إلى العاصمة وعلى فكرة أغلبية الناس في الجهة إما طلبة في العاصمة أو يشتغلون هنا في تونس العاصمة ويجب أن يخرج على الساعة التاسعة صباحا من المعتمدية ويتوجه إلى محطة النقل البري في مدين لاقتناء تذكرة في الحافلة التي تغادر مدين على الساعة الحادية عشر ليلا. لقاتل أن يقول لماذا لا يأتي في العشيّة أو الساعة الثامنة أو التاسعة ليلا؟ لأنه إذا جاء في هذا الوقت لن يتحصل على مكان في هذه الحافلة فماذا يفعل؟ يجب أن يرجع إلى بني خدّاش يعني ذهابا وإيابا تقريبا يتنقل 70 كلم وينفق ما يقارب 40 دينار وهو مازال في بني خدّاش.

هذه الحافلة سيدي الوزير، تصل إلى تونس العاصمة الساعة السادسة صباحا ولو نحسب تقريبا الرحلة من بني خدّاش للعاصمة تستغرق 16 ساعة.

توقيت السفر نقترح سيادكم إعادة الخط والبرمجة لأن فشل السفريات أو الخط في مرحلة أولى هو اختيار توقيت غير مناسب وسواق الحافلة أو هذا الخط ونقترح سيادتكم أن تكون السفرة ليلا وهذا معمول به تقريبا في كل الخطوط البعيدة للشركة وتقريبا كلها أو أغلبها ليلا.

وبخصوص سواق هذه الحافلة أو هذا الخط لا بد أن يكون السائق من المنطقة أو تتكفل الشركة باكتراء أو وجود محل للسكنى في المنطقة حتى نتلافى الوقت إذ أن يكون السائق مثلا من ولاية مدين يتنقل...

#### السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا والكلمة للنائب المحترم عبد الحليم بوسمة غير منتحي وله ثلاث دقائق.

#### السيد عبد الحليم بوسمة

شكرا سيدي الرئيس،

السيد وزير النقل والوفد المرافق،

تحية طيبة لكم جميعا،

سيدي الوزير، مناقشة أولويات قطاع النقل وتوجهات الوزارة الاستراتيجية في المرحلة القادمة لا يمكن أن يكون بمعزل عن معاناة عموم التونسيين اليومية مع خدمات أسطول النقل البري.

النقل البري الحضري وما يشكوه من تقادم في أسطول الحافلات والقطارات ومن نقص في تواتر الرحلات على مجمل الخطوط مما عمّق معضلة الاكتظاظ وعدم توفر الحد الأدنى من حاجيات التونسيين على أغلب الخطوط وخاصة في وقت الذروة وفي المناطق والمدن ذات الكثافة السكانية العالية.

وتوجهكم في تغطية النقص الحاصل باقتناء حافلات مستعملة من دول شقيقة لم ولن يحلّ الإشكال وهذا في ظل تفاقم ديون شركة نقل تونس التي فاقت 1880 مليون دينار لفائدة البنوك والمزودين فما هو مشروعكم لإعادة هيكلة شركة النقل وخلص ديونها وتطوير أسطولها؟

النقل الحديدي والذي هو الحل اليوم لاستيعاب حاجيات حركة نقل المواطنين اليوم ولا بد من التركيز على بعض المشاريع المعطلة في هذا الإطار منها مشروع مترو باردو.

ودائما في مجال النقل البري فقد أكدت عديد الدراسات أن عدم توفر النقل المدرسي من أهم أسباب الانقطاع المبكر عن الدراسة في عديد المناطق الداخلية ولا يجب السكوت عن هذه الظاهرة ويجب التعاطي معها بأكثر جدية وبحلول جذرية لربط المدارس في الجهات الداخلية بشبكة النقل وتوفير الحق في التنقل للمدارس لكل أبنائنا وبناتنا التلاميذ.

وبالنسبة إلى النقل الجهوي سيدي الوزير، فإن وضع الخطوط التونسية اليوم من مديونية وتفاقم الأسطول أضعف قدرتها التنافسية أيضا والشركة تحتاج للاستثمار في مخطط إعادة هيكلة وإنقاذ عاجل.

لم يعد يستجيب مطار تونس قرطاج اليوم لا لحركة المسافرين خاصة في ذروة الموسم السياحي وعودة التونسيين بالخارج ولا للمواصفات العالمية للمطارات. فأين وصل مشروع التوسعة؟ وهل أن الحل الأفضل فعلا هو في التوسعة أو بالاستثمار في مطار جديد بمواصفات عالمية خارج العاصمة؟

هذا بالإضافة إلى إشكاليات بعض المطارات الداخلية وأهمها عدم تنشيط حركتها وربطها بأهم المطارات الدولية.

المشاريع المعطلة في مجال النقل ومن أهمها مشروع ميناء المياه العميقة بالنفيضة وغيرها تحتاج إلى مضاعفة الجهد لرفع العراقيل واستحداث...

#### السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكر والكلمة للنائب المحترم نبيل حامدي عن كتلة صوت الجمهورية وله أربع دقائق.

#### السيد نبيل حامدي

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيد الوزير النقل والطاقي المرافق له،

في البداية سأحدث عن شركة جهوية انتهى أسطولها ولم يبق فيها شيء وأحدث عن شركة جهوية لم يعد هناك تقنيون في الورشة ولا يمكن أن توفر أبسط حاجياتها لكل المواطنين وخاصة النقل المدرسي هذه الشركة موجودة بولاية القيروان سيدي الوزير.

سيدي الوزير، القيروان منطقة عبور لكل الولايات ولكن الشركة تعمل فقط لتونس وسوسة ونود أيضا مثل جميع الولايات نريد أن تنتقل شركتنا لسليانة وقابس وبن قردان وصفاقس ومدين وتوزر وجندوبة ولكل المناطق.

كذلك سأحدثك سيدي الوزير عن النقل المدرسي وما يعانيه أبنائنا في الوسلاية وعين جلولة والسبيخة وسيبسب الذرّعات. فهم يعانون الولايات.

سيدي الوزير، كنت أستاذًا ولم يحضر لي التلميذ في الوقت أبدا والدرس ينطلق الثامنة صباحا وهو يحضر الساعة الثامنة والنصف والأسباب متعددة ومتتالية ولا يمكن القدوم في الوقت لأن لنا منطقة صناعية ننقل إليها العمال منذ السادسة صباحا وأصبح لدى القطاع الخاص أهمية كبرى أمام القطاع العمومي.

سيدي الوزير سأصوت اليوم على المهمة لكن بشرط أن تعدنا اليوم ماذا ستقدم لنا في الشركة الجهوية للقيروان من انتدابات ومن حصتنا من الحافلات الموجودة والمرسمة اليوم في مهمتكم؟

سيدي الوزير، أمنيقي اليوم هي أن يتعافى النقل في تونس وأن تنتقل مثلما تنقلت إلى المناطق الداخلية وترى الوضع الحقيقي الكارثي الذي نعانیه.

فقد توقفت الحافلة بالأمس في السبيخة وأغلقت الطريق قرابة ساعتين أو ثلاث ساعات فلم يتمكن الناس من التنقل وما سبب ذلك؟ هو الأسطول.

سيدي الوزير، شجعوا أبناءنا على الانتماء إلى تونس ولخدمة تونس وذلك بتشجيعهم خاصة التقنيين والسواق الذين نفتقدهم اليوم في ولاية القيروان.

سيدي الوزير، لدي مسألة أخرى أريد أن أعبر عنها فقد وعدتني في اجتماع اللجنة وقلت لي بأن اليوم لديكم مفاجأة في السبيخة وإن شاء الله تكون مفاجأة مفرحة لنا ولأهاليها الموجودين في السبيخة وربما ستقول لي اليوم الأشغال انطلقت في إدارة فرعية للنقل بالسبيخة وكلنا نتمنى ذلك.

سيدي الوزير، لا نلومك اليوم على بنية تحتية نتحملها جميعا لذلك يقول السائق اليوم لا يمكنني أن أحضر التلاميذ في الوقت في حين لا يمكنني المرور من الطريق وهي ليست مشكلة النقل بل هي مشكلة التجهيز.

سيدي، المرجو أن تصدروا قرارا جريئا وفي تشريعات جديدة وخاصة أن هناك مجلسا أعلى للتعليم يجب أن تكونوا شركاء فيه لأن الوزارة يمكن أن تكون لها نسبة 80% في قرار السيد الرئيس. وفي الأخير نتمنى لكم سيدي الوزير النجاح في هذه المهمة ونجاح إدارتنا الجهوية في القيروان في أن تفي بوعدكم اليوم حتى نحقق وننتقل في كل الأماكن وشكرا لكم سيدي الوزير ولكل إداراتكم.

**السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب**

شكرا والكلمة للنائب المحترم كمال فراح عن كتلة الأمانة والعمل وله ثلاث دقائق.

**السيد كمال فراح**

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيد وزير النقل والوفد المرافق له،

سأحدث في مداخلة هذه عن شركة نقل تونس في علاقة بوضعية النقل بدائرتي وبالتحديد عن النقل عبر الحافلات الذي يعاني من مشاكل عديدة فأستول العربات في وضع سيء جدا بسبب غياب الصيانة وعجز الشركة عن توفير قطع الغيار وتقدم الأسطول وتراكم ديونها وهذا ما أثر على جودة الخدمات.

سيدي الوزير، دائرتي هي الزهراء، بومهل البساتين وليس هناك أي إشكال على مستوى الزهراء باعتبار وجود النقل الحديدي لكن الإشكالية في معتمدية بومهل البساتين.

يعاني سكان بومهل البساتين الأمرين يوميا في التنقل إلى مواطن عملهم ولمقاعد الدراسة ولقضاء شؤونهم الخاصة خاصة في أوقات الذروة باعتبار وأن المنطقة تمثل نقطة عبور لحافلات الشركة التي تنتقل من مرناق وتصل لبومهل مكتظة وأحيانا أبوابها مشرعة وغياب كل قواعد السلامة وفي بعض الأحيان تمر دون توقف وحتى النقل الخاص غير قادر على تلبية حاجيات السكان.

وكنا قد كاتبنا بمعية السيد المعتمد السيدة المديرة الجهوية للنقل بين عروس التي أحالت المكتوب إلى الإدارة العامة وقد شخصنا فيه الوضع وطالبنا بتحويل بومهل إلى منطقة انطلاق الحافلات وإضافة سفريات في أوقات الذروة خاصة في جبهتي الخليج وشالة.

كما طالبنا بإيجاد حلول بالتعاون مع وزارة الصناعة والمالية للموافقة على تعزيز أسطول النقل الحضري الخاص "TUS" الذي كان حقيقة يحل بعض الإشكاليات بحافلات مستعملة على غرار شركة نقل تونس.

سيدي الوزير، هذه بعض الحلول الآنية لحلحلة هذه الإشكاليات لكن على المدى البعيد طموحاتنا أكثر وأحلامنا أكبر إذ نطمح لربط منطقة بومهل البساتين بخطوط المترو أو بخط "RFR" فهل تتحقق هذه الأحلام سيدي الوزير؟

وأختم بسؤال حول تعدد حوادث القطارات في السنوات الأخيرة مع تجديد شكري.

**السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب**

شكرا والكلمة للنائب المحترم يسري البواب عن كتلة الأحرار وله أربع دقائق. تفضل.

**السيد يسري البواب**

شكرا السيد الرئيس،

مرحبا بالسيد الوزير والوفد المرافق له،

سيدي الوزير، واقع مرفق النقل في أي دولة هو معيار تحضر تلك الدولة وتقدمها وهو المرأة التي تبرز المعاملة الإنسانية أو غير الإنسانية لأي دولة لرعاياها. ولن أسألك عن دولة تونس ولست وحدك المسؤول ولكن ماذا فعلت سيدي الوزير حتى تبدل وتغير هذا الواقع منذ توليك العهدة؟

سيدي الوزير، سنخسر بلادنا فنخسر الكثير من الوقت والمال والكثير من الأرواح بسبب مرفق النقل.

سأبدأ بعدة أسئلة:

المحطة النموذجية للنقل البري بالمنستير وضع لها أحد رؤساء تونس في أحد أيام 6 أفريل حجر الأساس فسرقت الرخامة ولا توجد المحطة، فأين وصل المشروع سيدي الوزير؟

رحلات شركة النقل بالساحل لا تخدم بالمرّة قطاع السياحة بالجهة بل هو يسهل نقل السياح من المنطقة السياحية بالمنستير إلى الجهة المجاورة دون تسهيل تنقلهم داخل الولاية فمن السهل مغادرة الولاية حين تخرج من المنزل ولكن لا تجد النقل للتجول داخل الولاية.

سيدي الوزير، حين نخرج للخارج نقضي جواز مرور "un laissez-passer" يمكننا من عديد السفريات في وسائل النقل المتعددة في

المدينة التي نذهب إليها. فلماذا لا نعتمد هذه الطريقة في بلادنا حتى نشجع السائح على امتطاء الحافلات والقطارات والمترو في تونس وحتى يتنقل ويتجول في بلادنا.

مطار الحبيب بورقيبة الدولي سمعتم مؤخرا بالعدد الكبير للحوادث التي وقعت فيه في مدة زمنية وجيزة، سقوط أجزاء من السقف، وسقوط "une pylône dans la piste" تقريبا وتعرض أحد الأعوان لحادث تسبب في عملية جراحية وكل هذا كان يمكن أن يحدث للمسافرين وللسياح القادمين إلينا.

ورغم كل ذلك، فإن الإدارة العامة للطيران المدني وديوان الطيران المدني والمطارات على علم بهذه الإخلالات وذكرت في عديد تقارير التدقيق ولا أعرف هل عقود اللزمة الذي يربط تونس بشركة الخدمات التركية "TAV" فهل هي غول أو استثمار آخر في بلادنا؟ وما هو تصرفنا نحن كدولة مع هذه الشركة التي تستغل مطاراتنا؟

أيضا نود في نفس الوقت أن تبينوا لنا بوضوح الوضعية المالية بيننا وبين شركة الخدمات "TAV" التركية بمطار النفيضة.

سؤال آخر سيدي الوزير، حول احتساب أقدمية العسكريين المدمجين بديوان الطيران المدني؟

سؤال آخر رغم اعتباركم أعوان صلوحيّة الملاحة ركيزة أساسية في جوابكم هذا من منظومة ملاحة الطيران المدني إلا أنهم غير مدرجين بالنظام الأساسي في "OACA" وتعتبر كفاءاتهم التقنية ملغاة مقارنة بزملائهم التقنيين.

في إطار عملية التدقيق التي قامت بها المنظمة العالمية للطيران المدني على الإدارة العامة للطيران المدني التونسي ونظرا إلى جملة الإخلالات التي وجدت قررتم الشروع في الإصلاح من خلال إنشاء هيئة الطيران المدني والعودة إلى نظام ديوان الموانئ الجوية فأين وصلت هذه الإصلاحات؟

لكن أريد أن أذكركم أن شركات الخدمات الأرضية تعود بالنظر إلى مستغلّ المطارات وذلك "suivant l'annexe 14 de l'OACI" واتفاقية شيكاغو وهذا أيضا يحيلنا إلى التساؤل حول الوضعية المهنية لأعوان شركة الخدمات الأرضية "Tunisair Handling".

السؤال الأخير حول مشكلة "l'Open Sky" التي وضعت على طاولة العديد من وزراء النقل ودوما bloqué على أساس أنّ "Tunisair" ستفقد "sa position" في هذه الوضعية وتم تقديم اقتراح من قبل الأطراف السياحية على أساس أن نمهل "Tunisair" وقت "restructuration" ونتركها لتصلح نفسها مثلا منحها مطار تونس قرطاج ونعطي كل المطارات الأخرى لـ "L'Open Sky" ولا أحد يمكن أن ينكر "L'Open Sky qui a montré ses preuves" في البلدان التي تعاملت به مثل المغرب...

**السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب**

شكرا والكلمة للنائب المحترم محمد علي فنيرة عن الكتلة الوطنية المستقلة وله ثلاث دقائق.

**السيد محمد علي فنيرة**

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيد الوزير وكل الطاقم المرافق له،

شكرا هو أقل ما يقال في حقكم وحق هذه الكفاءات الموجودة بيننا اليوم ونحن في الكتلة الوطنية المستقلة سنصوت لمهمة النقل إن شاء الله.

سيدي الوزير، بعض الطلبات على المستوى المحلي في معتمدية قرمبالية الشركة الجوية للنقل حذفت 90% من الخطوط غير المسترسلة بين نابل وتونس والحمامات وتونس.

ولهذا أدعوكم لزيارة معتمدية قرمبالية ومعينة وضع النقل صباحا طلبية وعمال يتدافعون ومنهم من يسبق المحطة بكيلومترات ليتمكن من الوصول ليستقل سيارة اللوج وحتى النقل المسترسل للشركة الجوية للنقل موجود حافلة صغيرة لأكثر من 120 مواطن كل صباح ولذلك الحل سهل هو توفير حافلتين ذات 56 مقعد وليس "minibus" مع تدعيم باقي الأسطول على مستوى معتمدية قرمبالية.

في نقطة ثانية، أدعوكم للحضور ومعينة وضع النقل في بلدية فندق الجديد فهم لا يستطيعون التنقل إلى ولاية بن عروس، ولا يستطيعون التداوي ولا العمل لأن النقل الجماعي ممنوع من دخول ولاية مجاورة أدعوك للحضور ومعينة أهالي حي سلتان يتنقلون يوميا من سلتان ولاية نابل إلى حمام الشط وحمام الأنف على الأقدام لأن النقل الجماعي ممنوع من المرور إلى ولاية بن عروس.

أدعوك إلى معينة أهالي بلحسن فهم لا يستطيعون التنقل إلى مرناق وهم أقرب إلى مرناق من قرمبالية لأن النقل الجماعي والنقل الريفي ممنوع من المرور.

سيدي الوزير، رجاء الحل سهل وهو تعديل قرار السيد الوزير المؤرخ في 11 ديسمبر 2004 والمتعلق بتحديد دوائر النقل الحضري وفي فصله عدد 3 يقول: "حددت دائرة النقل الحضري تتكون من معتمدية بني خلاد ومزل بوزلفة وتاكلسة وسليمان من ولاية نابل". نريد أن نضيف إليها بوعرقوب وقرمبالية من جهة والمنطقة السياحية بحمام الشط من ولاية بن عروس نريد أن نزيدها حمام الأنف ومرناق واليوم ولاية نابل وولاية بن عروس الحدود من كل الجهات ونريد التقريب بين الولايتين ونسمح للنقل الجماعي التنقل بينها. أو إحداث فصل جديد حيث يمكن أن نحدث دائرة جديدة فيها معتمدية بوعرقوب وقرمبالية وسليمان من ولاية نابل وحمام الشط وحمام الأنف ومرناق من ولاية بن عروس وشكرا.

**السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب**

شكرا والكلمة للنائب المحترم الطاهر بن منصور عن الخط الوطني السيادي وله ثلاث دقائق.

**السيد الطاهر بن منصور**

شكرا السيد الرئيس،

مرحبا بالسيد الوزير والوفد المرافق له،

أنا نائب من جهة ومن منطقة معزولة تماما عن العالم الخارجي، من جهة قبلي فلا يربطها بالعالم الخارجي لا سكة حديدية ولا طريق سيارة ولا ميناء ولا مطار وإذا أضفنا لهذه الوضعية أنّ الجهة فاقدة للمؤسسات وللمستشفيات الجامعية يعني تصبح العلاقة بالعالم الخارجي مأساوية في ظل اهتراء أسطول الحافلات سواء كانت الشركة الجوية بقابس أو الشركة الوطنية وسبق أن تحدث زميلي النائب عن الجهة عن هذا الجانب دون داع لمزيد التفصيل فيه فقط أؤكد وألح على حافلة سوق الأحد وهي معتمدية فيها أكثر من 30 ألف ساكن وفيها أكثر من 800 طالب يدرسون في تونس العاصمة فقط هذا إذا استثنينا الجهات والولايات الأخرى.

أصبحنا اليوم نتيجة لذلك في عزلة تامة عن العالم الخارجي وفي حصار حقيقي.



إضافة إلى هذا أردت أن أشير نقطة أخرى وهي الخط الجوي باريس توزر إذا عرفنا أن جهة قبلي فيها عمال بالخارج وجهة فرنسا خاصة كثافة كبيرة جدا ويضطرون بعد أن وقع حذف هذا الخط أن يستعملوا سواء مطار قرطاج تونس أو مطار جربة ويتنقلون أكثر من 500 كيلومتر مما أدى إلى إرهاق وحالة من القرف إذا علمنا أنهم يزورون الجهة في الصيف والظروف الحرارية وبعد المسافة يصبح وكأننا ساهمنا في عزل هؤلاء الناس عن جبهتهم.

نقطة أخيرة أردت أن أشير إليها وهي الإشارة إلى القانون عدد 33204 الذي يتحدث عن النقل العام وهذا القانون في تضارب حقيقة الأمر مع مجلة الجماعات المحلية الصادرة في 29 ماي 2018.

فيما يخص ضبط دوائر الجولان خاصة بالنسبة إلى النقل الريفي الرجاء الإسراع في تنقيح هذا القانون سابق الذكر بما يجد حلا لهذا التداخل بين الجانبين ويولي مصالح المهنيين من جهة والمواطنين من جهة أخرى في انتظار على الأقل إلى حد الآن تمكينهم من مواصلة النشاط في انتظار إتمام هذه العملية وشكرا.

#### السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا والكلمة للنائب المحترم محمود العامري غير منتحي وله ثلاث دقائق.

#### السيد محمود العامري

شكرا السيد الرئيس،

حضرات النواب المحترمين،

نرحب بالسيد الوزير وكافة إدارات وزارة النقل،

بعد قطاع النقل من أهم القطاعات الحيوية في تونس وهذا يعود إلى ارتباطه ببقية القطاعات الأخرى من جهة وأهمية دوره الاقتصادي ومساهمته في دفع التنمية الاقتصادية من جهة أخرى.

واقع النقل اليوم يعيش تحديات كبيرة في ظل غياب رؤية استراتيجية واضحة وهذا يجعلنا اليوم نستفسر عن برنامج الوزارة في تطوير القطاع واستعمال الأنظمة المروية الذكية.

كما يهمنا أيضا اليوم معرفة رؤية الوزارة في مجال نقل البضائع ويجب اليوم أن تأخذ الدولة بزمام الأمور وتضع حداً للوبيات التي تتمتع في مجال النقل والتي كانت تقف عليه أكبر شركات النقل الوطنية، الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية.

على مستوى جهوي وبالنسبة إلى ولاية سوسة يشهد قطاع النقل مشاكل بالجملة نذكر أبرزها تعطل المشاريع الاستراتيجية الكبرى وأهمها مشروع ميناء المياه العميقة بالنفيضة ومشروع مترو سوسة ومشروع إعادة إحياء الخط الحديدي سوسة القيروان مروراً بالقلعة الصغرى وسيدي الهاني.

على مستوى البنية التحتية من غير المعقول اليوم استمرارية غياب الحواجز الأوتوماتيكية على مستوى ممر السكة الحديدية بجوهرة.

يشكو أيضا المواطنون في جهة سوسة بسبب النقص الحاد في وسائل النقل العمومي من حافلات وقطارات وقد انجر عن هذا النقص معاناة يومية للمواطنين والمسافرين وتسجيل حالة ازدحام شديدة وتأخرا في أوقات الرحلات وإلغاء البعض منها.

سيدي الوزير، من غير المقبول والمعقول اليوم أن يتنقل المسافرون من سوسة إلى تونس العاصمة واقفين داخل القطار لمدة تفوق ساعتين ومسافة أكثر من 150 كيلومتر بسبب تقليص عدد السفرات الصباحية.

اليوم هناك مشكل كبير على مستوى شركة النقل بالساحل بسبب ضعف الأسطول.

النقل المدرسي يحتضر في معتمدية القلعة الصغرى وسيدي الهاني.

سيدي الوزير، يتطلب منكم الوضع اليوم التدخل لإنهاء معاناة التلاميذ للتنقل إلى مؤسساتهم التربوية.

محليا على مستوى معتمدية القلعة الصغرى فإن المواطنين يعيشون معضلة يومية بسبب عدم فصل رخص التاكسي الجماعي وغياب الالتزام بالعمل بالخطوط.

نؤكد اليوم على ضرورة إضافة خطوط جديدة ودعم خط القلعة الصغرى حي الطويل نظرا للكثافة السكانية الكبرى على منطقة الرومانية وحي الطويل والنقص الحاد لخدمات النقل.

نؤكد كذلك على دعم خط القلعة الصغرى ووادي لاية.

بالنسبة إلى معتمدية سيدي الهاني التي تبعد أكثر من 30 كلم عن مركز ولاية سوسة تتطلب اليوم إحداث خط نقل غير منتظم للتاكسي الجماعي يربط مباشرة سيدي الهاني بمدينة سوسة.

جل خدمات النقل متردية ومنقوصة في أغلب عمادات سيدي الهاني وهذا الأمر يستوجب إضافة رخص جديدة في منطقة أولاد علي بالهاني وتدعيم خطوط مساكن والشراشير وأولاد المرباط وأولاد بالليل والعزيب.

سيدي وزير النقل، سأنقل لكم اليوم مطلب أكثر من 400 شخص من أصحاب وسواق النقل العمومي للأشخاص غير المنتظم اللواج ذات الشريط الأزرق لإنهاء الوضعية غير المقبولة التي يعيشونها يوميا حيث يتعرض أصحاب هذا القطاع إلى مظلمة قاسية تتمثل في تحرير محاضر جبائية من أجل حمل الركاب خارج المحطة وهذا يرجع نتيجة قانون عدد 33 مؤرخ في 19 أفريل 2004 وبالتحديد الفصل 19 الذي ينص على تغيير النشاط من أجرة لواج إلى تاكسي جماعي ونذكر أن ولاية سوسة تتوفر فيها محطتين لسيارات الأجرة وشكرا.

#### السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

الكلمة للنائب المحترم صابر الجلاصي عن كتلة الأمانة والعمل وله أربع دقائق.

#### السيد صابر الجلاصي

شكرا السيد الرئيس،

مرحبا بالسيد وزير النقل والسيدات والسادة المديرين العاميين والوفد المرافق لكم،

في البداية أود أن أؤمن دور وزارتك التي تعتبر شريان الاقتصاد وهي الداعم لمسار النقل ومسار الاقتصاد بتونس.

في الحقيقة أردت أن أحيي قليلا عن مبدأ النقد وأحاول تقديم بعض المقترحات في إطار إفاضة قطاع النقل خاصة شركة نقل تونس أو النقل البري.

الأمر 510 لسنة 2021 مؤرخ في 18 جوان 2020 تحدثنا أن هذا الأمر سيأخذنا إلى ركب اتحاد فيانا لكن اليوم أحسنا أن بعض...

### السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

الكلمة للنائب المحترم يوسف التومي عن كتلة الأحرار وله ثلاث دقائق.

### السيد يوسف التومي

شكرا السيد الرئيس،

مرحبا بالسيد الوزير وبالوفد المرافق له،

السيد الوزير منطق التمييز الايجابي الذي أتى به دستور 2014 أضر بولاية سوسة بما فيها النقل العمومي، فهل من المعقول سيدي الوزير ولاية مثل ولاية سوسة منطقة جذب واستقطاب للسكان لا يقع تدعيم أسطول النقل العمومي بهذه الولاية وخاصة زيادة أسطول الحافلات بشركة النقل بالساحل؟

كذلك تعاني هذه الشركة سيدي الوزير من نقص فادح في الموارد البشرية خاصة فئة السواق والقباض حيث أصبحوا لا يتمتعون براحتهم السنوية مما انجر عنه تزايد الملفات الطبية وكذلك ضرورة التسريع في إجراء مناظرة خارجية لانتداب سواق وقباض.

ونحيطكم علما أن جل رؤساء المحطات وأمناء الخزينة يعملون بتكليف مؤقت منذ سنوات وكذلك نقص فادح في المراقبين.

سيدي الوزير، قطار سوسة/ تونس في الفترة الصباحية وخاصة الخامسة صباحا يقع توفير القطار "Express" وقطار قابس وأغلب المسافرين يسافرون وقوفا وهناك من يجلس ما بين "les wagons" لذا من الضروري تدعيم ولاية سوسة بقطارات وإنهاء هذا المشهد المزري الذي نراه في قطاراتنا.

السيد الوزير، نطلب إلغاء المنشور عدد 19 من إجراءات استعمال الغاز البترولي المسيل بسيارات التاكسي ليستزق الناس وكذلك لا بد أن تصدر قوائم رخص التاكسي الفردي والجماعي في أقرب وقت وكفانا من البيروقراطية الإدارية وهناك من اشترى سيارة وبقي يدفع أقساطها عن طريق "leasing".

السيد الوزير، نرى أن التلاميذ والطلبة والعملة والموظفين بمعتمدية الزاوية والقصيبة والثريات ينتظرون الحافلات بالساعات مع معاناة يومية خاصة في الفترة الصباحية، لذا نطلب تدعيم هذا الخط وكذلك نطلب خطا من مدينة الثريات وصولا بمنطقة سهلول عن طريق حافلة تضمن نقل الطلبة وخاصة المركب الجامعي بزاوية سوسة.

وكذلك فتح خطوط لنقل التاكسي الجماعي للأحياء المحيطة بمدينة سوسة على غرار حي الأزدهار وحي المندرة وحي الزياتين وكذلك ضرورة تركيز محطات بمعتمدية الزاوية والقصيبة والثريات تقي المسافرين من الأمطار.

وأخيرا السيد الوزير، أريد أن أتساءل عن مترو الساحل إلى أين وصل هذا المشروع الذي سمعنا به منذ سنة 2014؟ وكذلك مشروع ميناء المياه العميقة بمدينة النفيضة هذا المشروع الرائد الذي سيكون له آثار و"impact" مهماً على مستوى الجمهورية التونسية؟ وشكرا.

في البداية تاريخ إجراء اختبار شفاهي تقني ونفسي بتاريخ 26 جويلية 2017 المترشحين المتعاقدين 70 شخص تعاقدوا مع الوكالة الفنية للنقل البري في رتبة متصرف، متصرف مساعد وكتب تصرف وقد عملوا لمدة ثلاث سنوات و11 شهرا ثم وقع الاستغناء عنهم علما وأن مجلس وزاري بتاريخ 2022/12/29 صادق على مشروع انتداب هؤلاء وأن يقع تسوية وضعيتهم. أريد أن أسأل السيد الوزير والسيد الرئيس المدير العام للوكالة الفنية للنقل البري، أين وصل هذا الموضوع؟

الموضوع الثاني، مشروع عمادة مؤسسات التكوين في سياقة العربات والسلامة المرورية، هذا الموضوع مر عليه تقريبا أربع أو خمس سنوات في الرفوف كل وزير يقع تعيينه على رأس الوزارة إلا وينظر في هذا الشأن ثم تتوقف المسألة. أريد أن أسأل السيد وزير النقل، هل هناك بوادر خاصة وأنّ هناك اجتماعا انعقد منذ أربعة أشهر ونحن في انتظار أن يجتمع مع بقية الهياكل النقابية لوضع حل في هذا الشأن؟

شركة نقل تونس، سأقدم "LES P.V" وهذه "les recettes":

سنة 2018 عندما كانت كلفة الخطية بـ 20 دينار وهذه "la recette" لشركة المترو،

وفي سنة 2018 كانت "la recette" بمبلغ 150 مليون و880،

وفي سنة 2019 بمبلغ 153 مليون و120،

وفي سنة 2020 بمبلغ 88 مليون وهنا تلاحظون "les courbes décroissantes"

وفي سنة 2021 تغيرت الخطية وأصبحت 25 دينار "la recette" 22 مليون،

حتى نصل إلى سنة 2023 عندما تكون الخطية 25 دينار "la recette" 3 ملايين يعني من 153 مليون و880 دينار تقلصت إلى 3 ملايين. هذه النقطة الأولى.

اليوم هناك تقريبا 3200 موجودين في شركة نقل تونس في الحافلات من بينهم عدد كبير "définitif" نستطيع أن ننقلهم للشبابيك "les guichets" لأن هناك نقصا تقريبا 305 تقريبا في شبابيك المترو ويمكن أن نخرج الموجودين في الشبابيك لإعادة ضخ أموال للشركة. هذا المقترح الأول.

المسألة الثاني الدعم الذي تحدثت عنه شخصيا وهو 660 مليار الدعم المدرسي والجامعي وبعملية حسابية لو نقلص 20% من هذا الدعم المدرسي والجامعي وبذلك يمكن بمبلغ 132 مليار أن نقتني 264 حافلة يعني في ظرف سنتين تصبح شركة نقل تونس في مستوى لا بأس به دون الحاجة لأربعة قروض وتبقى فرنسا تمنّ علينا بمزاياها.

النقل الحضري العمومي الخاص، هناك مقترح تقدم منذ سنة 2016 لوزارة النقل "TCV/TUT/TUS" ونعرف أنّ وزارة الصناعة هي من قامت بـ "blocage" تنتمي من السيد وزير النقل التدخل لفض هذا الإشكال لجلب حافلات مستعملة مثلها مثل "TRANSTU" لكي تخفف على الأقل الوطاء على وزارة النقل.

الفصل 87 من مجلة الطرقات ومسألة الغاز البترولي: في جلسة 14 نوفمبر التي كنتم حاضرين فيها السيد وزير النقل مع وزارة الطاقة لو هناك إمكانية لتقديم مخرجات الجلسة وما هي الحلول لأصحاب الغاز البترولي السائل؟

## السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا والكلمة للنائب المحترم عبد الجليل الهاني عن الكتلة الوطنية المستقلة وله ثلاث دقائق.

## السيد عبد الجليل الهاني

شكرا السيد الرئيس،

مرحبا بالسيد الوزير والوفد المرافق،

السيد الوزير، سأرجع إلى اتفاقية السماء المفتوحة التي وقع إمضاؤها بالأحرف الأولى منذ سنة 2017 المشاورات والتفاهم في شأنها يتقدم بنسق بطيء واليوم مضى عليها ست سنوات لم نتقدم وليست لدينا أي فكرة عما وصلت إليه.

كما أنه ليس لدينا إحصائيات كمجلس نواب لتدعيم هذا القرار لأن هذا القرار سيرجع بفائدة كبيرة على السياحة وعلى مواطنينا بالخارج الذين سيضطرون لأخذ الناقلة الوطنية للقدوم إلى تونس نظرا لغلاء التذاكر في وقت الذروة وفي فصل الصيف. ولو نصل إلى توفير التذاكر لمتناول مواطنينا بالخارج فسوف يتمكنون من القدوم إلى تونس أربع أو خمس مرات في السنة وبذلك تتضاعف المداخيل بشكل جيد وتنبي خزينة الدولة.

كذلك السياحة ستساعدنا بالانتقال من السياحة الموسمية إلى السياحة المستدامة. لا بد السيد الوزير أن تفسروا لنا هذا التأخير يمكن أن يكون مبررا نتفهمه لكن لا يجب أن يأخذ كل هذا الوقت.

السيد الوزير، كذلك يشهد النقل الحديدي تراجعا، حقيقة منظومة النقل في تونس بأكملها متداخلة ولا تؤدي المطلوب منها ولا تلي طلبات المواطنين.

موضوع النقل الحديدي وبمناسبة الزيارة الأخيرة التي أداها السيد رئيس الجمهورية لولاية نابل، نرى أن السيدة المسؤولة الجهوية السيدة الوالية تسال الحارس عن سبب توقف القطار منذ شهرين وهنا نجد أنفسنا مضطرين لكي نبليغ صوت الطلبة الذين يدرسون ويتنقلون من قرمبالية إلى المركب الجامعي بصفاقس عن مسألة تغيير أوقات السفريات للقطارات وبذلك تصبح الدراسة غير مجدية للأوقات، ما معنى ذلك؟ يعني عندما يسافر الطالب بالقطار من قرمبالية يصل بعد الوقت ولو كان لدينا علم بأسباب هذا التغيير لكنا قد أبلغنا عنه ولم يحدث أي إشكال.

فيما يتعلق بالنقل المدرسي السيد الوزير، اليوم في عمادة سيدي عليّة ببني خلاد هناك تجمع سكني يقطن به ما يقارب عن 135 تلميذ يقطعون يوميا قرابة 15 كلم مشيا على الأقدام للوصول للمعهد والمدرسة، يعني لا بد من تدعيم أسطول فرع بني خلاد للشركة الجهوية ولا بد من توفير النقل المدرسي لتلبية طلبات هؤلاء التلاميذ.

كذلك السيد الوزير في معتمدية بوغرقوب وبالتحديد منطقة المقطع التي تبعد 8 كلم، فقد طالب أهالي هذه الجهة سابقا بتوفير حافلة لنقل أبنائهم للمعهد وقد تحدثنا عن هذا الموضوع مرتين أو ثلاث مرات وبارك الله في السيد المدير الجهوي للنقل الذي خصص لهم حافلة ولكن ولسوء الحظ تعطلت وسيلة النقل هذه منذ اليوم الأول من توفيرها ولم تعمل بتاتا ومنذ شهرين وهم يحاولون إصلاحها إلى أن تم إرجاعها إلى الورشة.

مسألة أخرى تتعلق بالشركة الجهوية للنقل بنابل في التعامل مع بقية الشركات الجهوية الأخرى أو الشركة الوطنية شركة نقل تونس، السيد الوزير لقد وجدوا مشكلا في تبادل قطع الغيار للحافلات بينهم يعني أنّ المسؤولين بشركة النقل بنابل أفادوا بأن هناك عدة قطع غيار يمكن استعمالها للحافلات الجهوية بنابل لما يقع توفيرها من قبل شركة نقل تونس ونلاحظ هنا أنه لا يوجد تنسيق بين الشركات ولا بد من...

## السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا والكلمة للنائب المحترم علي بوزوزيه عن الخط الوطني السيادي وله دقيقتان.

## السيد علي بوزوزيه

شكرا السيد الرئيس،

مرحبا السيد الوزير،

السيد الوزير،

مَأْثَى السَّائِلِ تَنْحَنِي بِتَوَاضُعٍ وَالْفَارَغَاتُ رُؤُوسُهُنَّ شَوَامُخُ السيد الوزير، بما أنك إنسان متواضع أدعوك بكل تواضع إلى زيارة معتمدية دوار هيشير في فرصة سانحة، أدعوك حتى إلى المجيء وأنت متنكرا انطلاقا من جهة المقبرة سائرا في اتجاه منطقة قصر السعيد لمسافة 3 كلم وستلاحظ الناس يسبرون مشيا على الأقدام تلك كل المسافة أملين أن يجدوا وسيلة نقل جماعي أو حافلة.

نحن نعرف أن أسطول الحافلات ظروفه سيئة ونعرف أن أغلب الحافلات معطلة وكل يوم نسمع الأطراف المعنية بـ "SNT" والنقابات يتحدثون عن الوضعية المزرية للحافلات والبلاد مفلسة ولا تستطيعون اقتناء حافلات جديدة والجميع على علم بالوضعية.

بالنسبة إلينا منطقة دوار هيشير هي منطقة معزولة تماما عن المناطق الصناعية، المنطقة الصناعية بالشرقية والمنطقة الصناعية بالفجة يعني عوض أن نشجع المواطنين على التوجه للعمل في المنطقة الصناعية الشرقية 2 والمنطقة الصناعية بالفجة نتوخي أن نتركهم على حالهم.

ولذا حسب تقديري، لا بد من توفير خطوط نقل جماعي من دوار هيشير في اتجاه الشرقية وخطوط نقل جماعي من دوار هيشير في اتجاه المنطقة الصناعية بالفجة وبطبيعة الحال يمكن للنقل الجماعي أن يمر بالمركب الجامعي بمنوبة وهذا لا يكلف الدولة شيئا.

هذا الملف يمكن فتحه بجرّة قلم والمقاييس الجديدة حسب المنشور عدد 02-22 التي تم اعتمادها والمعمول بها يمكن للجميع حسب تاريخ "Badge" في الجديدة ووادي الليل أن يتمتعوا برخص النقل وتحرم معتمدية بأكملها من التمتع برخصة نقل وإن أمكن السيد الوزير أن نعقد اجتماعا لكي نفسرك الوضع...

## السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا والكلمة للنائبة المحترمة زينة جيب الله غير منتمية ولها دقيقتان.

## السيدة زينة جيب الله

شكرا السيد الرئيس،

مرحبا بك السيد الوزير،

في البداية أريد أن أقدم لك شكري السيد الوزير كما أشكر كافة الإطارات المرافقين لك وكذلك السيد المدير الجهوي للنقل بولاية زغوان السيد سليم سحنون لما مسته حقيقة من جدية في التعامل مع المشاكل لجيتي فيما يخص النقل من خلال اللجنة وهذا بالنسبة لي شيء إيجابي ومفرح ويدعو للتفاؤل.

اليوم أريد أن أقول لك السيد الوزير "أعانك الله على التركة المشؤومة التي تركها لك من سبقوك في الوزارة" يعني حقيقة لست المعني بتعبئة مستودع باب سعدون بالحافلات المعطبة والمتراكمة ولست المعني عن تعطيل أسطول النقل في تونس بأكملها. نحن اليوم نثقل كاهلك بحمل ثقيل وأنا متأكدة السيد الوزير على الأقل في التعامل البسيط في الفترة الأخيرة أن لديك جدية واضحة في حل المشاكل.

نعرف أنك لا تملك عصا سحرية لكي تضرب بها الأرض وتصبح جميع الأمور على أحسن حال، لا بد أن نكون واقعيين ونعرف أن ميزانية وزارة النقل غير كافية ونعرف تراكمات النقل ومشاكله التي مر عليها عدة سنوات لذلك لن نحملك اليوم حملا إضافيا.

ولكن أطلب منك فقط السيد الوزير أن تتدخل في موضوع النقابات الموجودة والتي نراها واضحة يدها على وزارة النقل وخاصة أنه سيقع منح الرخص للنقل قريبا. نتمنى أن ترفع هذه النقابات يدها على هذا السلك لكي يبقى نظيفا وأنا لدي ثقة كبيرة في شخصكم أنكم ستقدمون الإضافة في هذه الوزارة بحول الله ونتمنى لك التوفيق السيد الوزير.

#### السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا. مساء الخير للجميع،

نجدد الترحاب بالسيد ربيع المجيدي وزير النقل وكافة الفريق المرافق له من إطارات وكفاءات وطنية، مرحبا بكم.

الكلمة الآن للسيدة الزميلة المحترمة ريم المعشاي عن صوت الجمهورية ولها ثلاث دقائق، تفضل.

#### السيدة ريم المعشاي

شكرا السيدة الرئيس،

نرحب بالسيد الوزير وكافة إطارات الوزارة،

السيد الرئيس، اليوم نجد تركة بعد عشر سنوات خراب ودمار لهذا نحن اليوم لا نستغرب من أزمة النقل بتونس.

في البداية السيد الوزير، أريد أن أتقدم بالشكر للسيد الرئيس المدير العام للشركة الوطنية للسكك الحديدية السيد توفيق بوفايذ على تجاوبه وتعاونيه مع مطلبي وهو رفع فواضل فسفاط القلعة الخصبة بعد أن تواصلت واتفقت مع شركة فسفاط قفصة صلب لجنة الصناعة والطاقة والثروات الطبيعية على المرور لإنجاز تفعيل قرار حكومي سابق في الغرض.

وكان لنا لقاء يوم الجمعة 24 نوفمبر 2023 مع السيد الرئيس المدير العام لشركة فسفاط قفصة والسيد الرئيس المدير العام للشركة الوطنية للسكك الحديدية بحضور السيد المعتمد الأول بالكاف من أجل شروع الشركة في نقل كميات الفسفاط التجاري وتحويل المبلغ وقدره 5 م د على أقساط بعد الانطلاق في هذا الرفع.

الموضوع الثاني السيد الوزير، هو موضوع النقل المدرسي وفي الحقيقة كنت قد تطرقت له وتحديث في صلب اللجنة لجنة النقل

والبنية التحتية حول ما يعيشه أبناءنا التلاميذ في بعض المناطق خاصة المناطق الريفية اليوم السيد الوزير مازالوا محرومين من مقاعدهم الدراسية على غرار منطقة الفالطة من معتمدية قلعة سنان.

السيد الوزير، حقيقة أن المشكلة باتت شبه محلولة لكن بقيت مسألة فقط تهم تلامذة المدارس الابتدائية في حين أن النقل الجهوي لا يتكفل إلا بنقل تلامذة المعاهد والمدارس الإعدادية، أما المدارس الابتدائية فهي غير مرخص لها من قبل الوزارة للقيام بنقل التلاميذ، فصار اتفاق مع مندوبية التربية بالكاف على ضرورة تواجد مرافقين من أعوان المندوبية ليكونوا موجودين على متن الحافلة التي ستنقل تلاميذ المدارس الابتدائية وهذا لا يحدث السيد الوزير إلا بتخصيص من قبل سيادتكم لو يمكن مساعدتنا.

كذلك السيد الوزير، لدينا تلاميذ آخرون في أرياف من معتمدية الدهماني كنت قد تطرقت إليهم أولاد معروف وسيدي بركات وإلى اليوم لم يتم حل إشكال النقل المدرسي وهذا بالنسبة لنا السيد الوزير أهم موضوع بالنسبة لليوم يمكن أن نتحدث في خصوصه.

في نقطة أخيرة السيد الوزير، نطلب منكم إعادة خط القطار رقم 15/6 في سفرتين اثنتين من تونس إلى القلعة الخصبة ولا زلنا في انتظار هذه الرحلات وشكرا.

#### السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا والكلمة الآن للسيد الزميل المحترم صالح مباركي عن كتلة الأمانة والعمل وله ثلاث دقائق، تفضل.

#### السيد صالح مباركي

شكرا السيدة الرئيس،

السيد وزير النقل،

منطقة الكبارية هي عموما منطقة شعبية جلا متساكنها يستعملون وسائل النقل العمومي للتنقل إلى مقرات عملهم.

وحتى أكون دقيقا فإن خط المترو الخفيف رقم 1 الذي يربط تونس البحرية بين عروس مرور بالكبارية والمترو رقم 6 الذي يربط كذلك تونس البحرية بالموجات مرور بالكبارية، لم تعد هذه الخطوط تشتغل كما عهدناها سابقا، حين كانت تمر بمعدل سفرة كل ربع ساعة خاصة في أوقات الذروة حيث أصبح وقت الانتظار يتراوح بين نصف ساعة والساعة مما يتسبب في الازدحام والتدافع وما يترتب عن ذلك من سرقات والتحرش بالعنصر النسائي بما في ذلك التلميذات.

كما أن عددا هاما من أبواب العربات معطبة ويتعذر استعمالها للصعود والنزول وهو شيء ثابت لا لبس فيه ورغم أن فترة الصيف انتهت فإن استعمال خطي المترو 1 و6 بشبابيك وأبواب مغلقة في طقس شديد الحرارة دون تشغيل مكيف اعتبره الحرفاء شبيها في المجال الرياضي بـ "Sauna" والغريب أن المكيف يشتغل بغرفة السائق فقط وبذلك فإن عملية نقل الحرفاء تتم في ظروف مهيبة للذات البشرية.

أما متساكني حي ابن سينا الذين يناهز عددهم 50 ألف نسمة فإن وسيلة نقلهم الوحيدة هي الحافلة رقم 60 التي تربط الحي المذكور بمحطة برشلونة فإن هذه الحافلة إن أُخترمت توقيت سفرتها فإنها تمر كل نصف ساعة وتمتلي منذ المحطات الأولى.

أما متساكني الحي المذكور الذين يشتغلون بالمنطقة الصناعية بالمغيرة وفوشانة والمنطقة الصناعية بين عروس ومقرين من النساء والرجال يلاقون الأُمَمين للوصول إلى مقرات عملهم.

سيدي الوزير، لوحظ أن عددا من حافلات شركة نقل تونس تنطلق من محطة برشلونة إلى اتجاهات مختلفة بدون قُبَاض لاقتطاع التذاكر بمسلكها ويتم استعمالها مجانا، لماذا؟ هل أن عدد المنتدبين بالشركة بعد الثورة غير كافٍ أم ثمة أسباب أخرى؟ شكرا السيد الوزير.

#### السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا والكلمة الآن للسيد الزميل المحترم عمر بن عمر عن كتلة الأحرار وله دقيقتان، تفضل.

#### السيد عمر بن عمر

شكرا السيدة الرئيسة،

مرحبا بالسيد الوزير والإطارات المرافقة لكم،

السيد الوزير، الوقت قصير وسأدخل فقط في خصوص سؤال كتابي ورد على سيادتكم بتاريخ 7 أوت 2023 ومسجل بمكتب الضبط المركزي لوزارة النقل تحت عدد 1358 وبتاريخ 15 أوت لسنة 2023 حول عدم تفعيل محطة "سيدي بوقبرين" للسكك الحديدية بمنزل الحياة بمعتمدية زرمدين من ولاية المنستير. مشكورين السيد الوزير أن وقعت الإجابة بتاريخ 21 أوت 2023 والمضمن تحت عدد 15-71-18-2023 وكانت إجابتيكم على النحو التالي: تجدر إفادتكم بأن محطة بوقبرين موجودة على خط السكة الحديدية عدد 5 الرابط بين تونس وقابس وكانت سابقا تستعمل كمحطة للمسافرين على الخطوط البعيدة إلى حدود سنة 2004.

النقطة الثانية وتعمل الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية حاليا على دراسة مشروع لربط الخط 5 والخطين عدد 18 و22 وتبقى مصالح الوزارة والهياكل الراجعة إليها النظر على ذمتكم للإجابة والاستفسار. مشكورين السيد الوزير على الإجابة إلا أن هذه الإجابة تضمنت العديد من المغالطات. المغالطة الأولى أن الغلق 2004 هو مجاني للصواب.

السيد الوزير، هذه المحطة لم تفعّل منذ أكثر من 50 سنة وأنا ابن المنطقة وأعرف ما أقول.

المغالطة الثانية السيد الوزير أن الشركة تعمل على دراسة مشروع لربط الخط 5 بالخطين 18 و22 وهو كذلك مجاني للصواب باعتبار أن الدراسة المعنية تشمل محطات مساكن وجّمال.

السيد الوزير، المرجو منكم وبكل وضوح مدّنا بموقف الوزارة والشركة الوطنية للسكك الحديدية من إعادة استغلال محطة بوقبرين للسكك الحديدية بمنزل حياة من معتمدية زرمدين والإجراءات الضرورية لذلك والأجل المقدرة للتفعيل وشكرا.

#### السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا والكلمة للسيد الزميل المحترم معز الرياحي عن الكتلة الوطنية المستقلة وله دقيقتان، تفضل.

#### السيد معز الرياحي

شكرا السيدة الرئيسة،

مرحبا بالسيد وزير النقل والوفد المرافق،

عملا بمقتضيات الدستور ومقتضيات النظام الداخلي لمجلس نواب الشعب لن أخوض في الجانب المحاسبي الفني للميزانية لأنها غير كافية ولا بد من دعمها لتغطية طلبات المواطنين خاصة بدائرتي مجاز الباب تستور قبلاط من ولاية باجة.

لكنني أطالب السيد وزير النقل بكل لطف إلى التفاتة خاصة لأبناء دائرتي بمجاز الباب وأريافها وأخص بالذكر الخط المخصص لأبنائنا التلاميذ بسيدي مدين المتنقلين بين برج العامري وسيدي مدين حيث أن الحافلة الخاصة "Spécial" لا وجود لها مساء لإيصال أبنائنا وبناتنا ونحن في فصل الشتاء مما يعرضهم للخطر.

وكذلك أبنائنا التلاميذ بجيأس وادي لحر من معتمدية تستور الذين يقطعون طريق المدرسة مشيا على الأقدام مما يعرضهم لخطر الجريمة والحيوانات المتوحشة.

وكذلك أبنائنا التلاميذ بريف قبلاط والذين يقطعون مسافات طويلة للوصول للمدارس والرجوع منها متعرضين إلى نفس الخطورة.

أرجوكم سيدي الوزير، التفاتة خاصة لهؤلاء فهم أبناء تونس المستقبل.

كما أطالب بدعم أسطول النقل وتوفير وسائل النقل بين مجاز الباب وتونس لمواطنينا وللطلبة وكذلك بين قبلاط وتونس لنفس الغرض وهو مطلب شعبي ملح وضروري.

كما أرجو من السيد وزير النقل إتمام إجراءات إرساء مشروع المنطقة اللوجستية وأطالب برخص أو تسهيل الحصول على رخص تاكسي والنقل الريفي لأبنائنا بدائرتي بمجاز الباب وتستور وقبلاط. وفقكم الله والسلام عليكم.

#### السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا والكلمة للسيد الزميل عبد الرزاق عويدات عن كتلة الخط الوطني السيادي وله دقيقتان، تفضل.

#### السيد عبد الرزاق عويدات

بسم الله الرحمن الرحيم،

مساء النور لكل الحضور،

مرحبا بالسيد الوزير وبالوفد المرافق له،

تحية للمقاومة الفلسطينية ونترحم على الشهداء الفلسطينيين،

رسالة مفتوحة إلى السيد وزير النقل من البطان طبرية الجديدة وادي الليل إلى منوبة فتونس. أكثر من 100 ألف ساكن يعانون من مشكل كبير في النقل بين طبرية وتونس 30 كلم لكن تتطلب ثلاث ساعات للتنقل والذهاب للعمل والحل سهل وبسيط جدا يتمثل في ثلاث عربات قطار ذهابا وإيابا بين طبرية وبرشلونة إلى حين انطلاق العمل للـ "RFR" وتصبح الرحلة بين طبرية والثّقاعة وتحل جميع مشاكل النقل وتتوفر حافلات إضافية يمكن أن توفرها لجهات أخرى ومناطق أخرى ينقصها حافلات.

هذا أهم ما يطلبه سكان هذه المناطق من سيادتكم وعددهم يزيد على 300 ألف.

الأمر الثاني الذي أريد أن أسأل عنه بخصوص المنطقة اللوجستية بالجديدة وقع برمجتها منذ سنة 2015 لكن منذ سنة 2015 لا علم للجهة بمآل هذه المنطقة اللوجستية مع العلم أنها

مهمة جدا وتفيد المنطقة خاصة هناك مناطق صناعية يمكن أن يقع بعثها هناك منطقة صناعية بالجديدة وهناك قطار قريب منها وكذلك الطريق السريعة بنزرت قريبة منها وشكرا على الإنصات.

#### السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا والكلمة الآن للسيد الزميل المحترم فتحي المشرقي غير منتعي وله ثلاث دقائق، تفضل.

#### السيد فتحي المشرقي

شكرا السيدة الرئيسة،

مرحبا بالسيد وزير النقل والوفد المرافق له،

السيد الوزير، نطلب منكم دعم الشركة الجهوية للنقل ببزرت بالمعدات اللازمة لتدعيم سفرتها مع المواطنين وخاصة منطقة بنزرت الجنوبية التي تشكو من نقص في تواتر السفرات ونقص في عدد السفرات وتمديد الخطوط ونذكر على سبيل الذكر التمديد في خط منزل بورقيبة خراططة حتى يصل عمادة تسكراية التي فيها أكثر من 50 تلميذ. ولا يفوتني أن أشكر السيد الرئيس المدير العام مدير شركة النقل ببزرت على تدخله في خط الحسانية بمنطقة بشاطر وخط التلة ببزرت الجنوبية.

إن عمادتي تشكو نقص السفرات والحافلات في عدة خطوط منها خط بني عمر بنزرت وبوزارية والمرازيق وبرج شلوف وبني نافع وغيرها كما تشكو نقص في المحطات للتلاميذ خاصة مع بداية فصل الشتاء وحتى بداية فصل الصيف ولقد عاينت ذلك في بداية الأسبوع مثل منطقة المجهولة بني نافع معمل الطريزة والنخلة كامل طريق المرازيق، بوزارية بشاطر والغيلان والماتلين. ويمكن القول أنّ بنزرت الجنوبية لا يوجد فيها محطات إلا بنسبة 20 % أو 30 % لا غير.

سيدي الوزير، ما هي الحلول المقترحة من وزاراتكم لفصل التداخل بين الخطوط ومناطق الجولان سيارات اللواج والنقل الريفي والتاكسي الفردي؟

أين وصلت الدراسات التي تمت المصادقة على فكرة مشروع إنجاز ميناء من الجيل الرابع من طرف المجلس الجهوي يوم 2016/9/30 وهو مشروع مدرج ضمن توصيات دراسة إستراتيجية تنمية ولاية بنزرت؟

السيد الوزير، أين وصلت الدراسات ومعالجة الإشكاليات بالنسبة لتأهيل الخط الحديدي رقم 1 ورقم 2 ومشروع ربط الميناء التجاري بخط السكة الحديدية وربط شركة اسمنت بنزرت بالسكة الحديدية وإعادة إحياء الخط رقم 3 وموضوع السلامة المرورية وكلها سيدي الوزير وعود سابقة منذ 2021/2/16؟

وأخيرا سيدي الوزير، أين وصلت دراسات اللجنة التي أحدثت وتضم جميع الوزارات المعنية تحت إشراف وزاراتكم منذ 3 أفريل 2021 في مشروع إحداث مطار بأوتيك؟ شكرا السيد الوزير.

#### السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا والكلمة الآن للسيد الزميل المحترم محمد أمين الورغي عن كتلة صوت الجمهورية وله أربع دقائق والمقعد 135، تفضل.

#### السيد محمد أمين الورغي

شكرا السيدة الرئيسة،

مرحبا بالسيد وزير النقل والإطارات المرافقة له،

إن واقع النقل في تونس في الحقيقة هو واقع مرير ومرير جدا، وأغلب الزملاء قد تدخلوا بخصوص واقع النقل في تونس ولو نرى اليوم عدد الإطارات الموجودة بوزارة النقل والموظفين إلى غير ذلك، لكن في الحقيقة هناك نقطة استفهام كبرى، في علاقة بالسياسات المعتمدة وهي نفس السياسة معتمدة على كامل السنوات، نرى تزايد للمديونية سنة بعد سنة ولكن لم نغير السياسة، فيجب على الأقل أن نجد حلا لذلك ونجدد سياستنا ونذهب في حل إصلاحي، فكما ذكرنا أن كل شيء اليوم هو في مسار إصلاحي وبالتالي علينا التخلي عن كل السياسات القديمة وعلينا تغيير سياسة الشركة ككل، لنحاول تفادي هذه المديونية التي تتفاقم سنة بعد سنة ونرى واقع النقل في تونس برؤية جديدة، وبذلك على الأقل يتم تحسين ظروف المواطن اليومي في النقل فهذه الظروف في الحقيقة لا يمكن أن يقبل بها أحد، السيد الوزير أن أدعوك كما دعاك زميلي، أدعوك إلى الذهاب إلى محطة برشلونة على الساعة السادسة مساء لتطلع على واقع النقل الحقيقي ولتري الاكتظاظ الموجود في المحطة وهذا أكيد يعرفه الجميع.

في الحقيقة لا يجب علينا أن نبقي أكثر في تقييم الماضي، علينا النظر للمستقبل مع بعضنا، إذا وجدنا اليوم أن شركة نقل تونس تعاني من عجز مالي بقيمة 235 مليون دينار وديون تتجاوز 627 مليون دينار ومزودي القطاع بالنسبة إلى قطع الغيار في الحقيقة يرفضون التعامل معنا نظرا إلى التأخير في الخلاص أو لوجود ديون معهم وعجزنا عن تسديدها. ما هي الحلول التي تقترحها سيدي الوزير وزاراتكم، في علاقة بهذا الأمر، ليصبح قطاع النقل يعمل بأسطول كامل على الأقل مائة بالمائة أو حتى بنسبة 80 % لأنه إلى حد الآن 50 % من الأسطول لا يفي بالحاجة ليجد كل المواطنين ظروف تنقل سليمة وصحية.

سيدي الوزير، نقطة أخرى على مستوى خط الميترو الرابط بين برشلونة ومحطة البساج، هذا الميترو لا يجب أن يتوقف في المستقبل لأي ظرف كان، لا في علاقة بأمن السفارة ولا في علاقة بأمن الوزارة، هذا خط حياة يومية للمواطن ومن غير المعقول اليوم، بعد 25 جويلية مواطنون تونسيون يتنقلون سيرا على الأقدام من برشلونة إلى غاية محطة البساج لأن السفارة أوقفت خط النقل هذا، هذا الأمر غير معقول واليوم يجب التوقف عن هذا ولا يجب أن يتكرر هذا الأمر مرة أخرى.

بخصوص تنمية الموارد سيدي الوزير، وبخصوص المستثمرين في شركة "TRANSTU" و"les panneaux publicitaires" في علاقة بالميترو في الحقيقة شركة "Omega" هذه للإشهار تعمل "habillage" للميترو ومن الغد صباحا يصبح الميترو متعتلا، أي أن المعني بالأمر ينفق على الميترو للقيام بالـ "habillage" وفي الصباح نجد هذا الميترو يعاني من عطب وهناك ملف كامل سيدي الوزير، أطلب منك سيدي الوزير الإطلاع على هذا الملف ليتحصل كل طرف على حقه سواء كانت الشركة أو صاحب الإشهار حتى لا يهرب المستثمرون الذين يحاولون تنمية موارد الشركة ونريح بذلك الأموال التي نحن في حاجة إليها.

في علاقة بالتاكسي الفردي: تقوم الدولة اليوم بإسناد رخص وهذه الرخصة سيدي الوزير، هي رخصة عمومية وإن وجدنا اليوم شركات أجنبية تتحكم في هذه الرخص وترفع في سعر التنقل في التاكسي الفردي على المواطن التونسي، فإن هذا الأمر غير معقول

فكان من الضروري أن تتدخل الوزارة وحتى إن أردنا تقنين هذا الأمر، فإن هذا في الحقيقة يعد في صالح المواطن وتكون هناك مقاربة شاملة ويرجع بذلك التاكسي ويرجع المواطن، ولكن لا نجد أنه ترجع التاكسي وترجع الشركة "triple" ويبقى المواطن يعاني ويدفع الفاتورة، واليوم أصبح التاكسي حلم للعديد من المواطنين، في الوقت الذي كما ذكرنا واقع النقل مريرون حرمانا أيضا المواطن من النقل الفردي، هنا يصبح هذا عبث بمقدرات الشعب التونسي ويجب أن يتوقف هذا، لذلك يجب اليوم محاسبة هؤلاء الناس ومحاسبة هذه الشركات، ولما لا يتم إغلاقها إلى حين تسوية الوضعية. فمن غير المعقول اليوم، أن تاكسي من تونس أو من أي ولاية أخرى تصل 23 دينار و25...

#### السيدة نائبة رئيس مجلس النواب

شكرا، الكلمة الآن للسيد الزميل المحترم صالح السالمي، عن كتلة صوت الجمهورية، له ثلاث دقائق تفضل.

#### السيد صالح السالمي

شكرا السيدة الرئيسة،

مرحبا بالسيد الوزير والوفد المرافق له،

السيد الوزير، أنا سأحدث عن دائرتي وعن الإشكال الموجود في منطقتي، فالإشكال يبقى مطروحا في النقل المدرسي أساسا في دائرتي خاصة وأن المنطقة أغلبها أرياف حيث أن نسبة المنقطعين سنويا عن الدراسة، كان مرده أساسا النقل المدرسي خاصة بين الأرياف والمدن أي مدينة السبالة ومدينة جلمة.

مواطنو دائرتي يطالبون بحل هذا الإشكال الكبير، تحقيقا لمبدأ تكافؤ الفرص بين المتعلمين بين المناطق خاصة في ظل الاكتظاظ الحاصل في الحافلات المتوفرة وهي خطوط أولاد خلفه، جلمة، لبيض جلمة، سلتة، عين جفال، جلمة والحمامة جلمة، كل هذه المناطق خصص لها حافلة واحدة ولا تفي بالغرض وكذلك البريج السبالة، العامرة، القلعة السبالة ثم السد السبالة، مغيلة الكبرى إلى المدرسة الإعدادية بمغيلة ثم من منطقة مغيلة للسبالة، هذا من جهة.

وكذلك ثمة إشكال آخر السيد الوزير، وهو إشكال كبير يتمثل في تنقل المواطنين من معتمدية جلمة وكذلك معتمدية السبالة نحو مركز الولاية، غياب كلي للنقل العمومي، فلا توجد أي حافلة تربط معتمدية جلمة بمركز الولاية وكذلك لا توجد أي حافلة تربط السبالة بمركز الولاية أي ولاية سيدي بوزيد وخاصة يوم الاثنين سيدي الوزير، الناس يعانون معاناة كبيرة جدا لأن جميع المواطنين أو أغلبهم مرتبطون بخدمات إدارية يتنقلون خاصة يوم الاثنين من جلمة، سيدي بوزيد ومن السبالة إلى سيدي بوزيد هناك من يذهب إلى محطة الحافلات ويبقى ينتظر ثم يعود حتى اللوالات الموجودة لا تفي بالغرض.

ختاما السيد الوزير، ثمة إشكال آخر في منطقة مغيلة، هذه المنطقة تتوسط ولايتي سيدي بوزيد والقصرين وجميع المواطنين يعانون من النقل من وإلى معتمدية سبيطلة لأنها الأقرب، فأهالي المغيلة يذهبون إلى سبيطلة لأنها الأقرب إليهم فحتى في قضاء الشؤون العادية اليومية فإنهم يتنقلون والمغيلة تنتهي إداريا إلى مدينة السبالة، لا يوجد نقل...

#### السيدة نائبة رئيس مجلس النواب

لقد تمكنت من ثلاث دقائق، شكرا.

الكلمة الآن للسيدة الزميلة المحترمة سنياء بن المبروك، عن كتلة الأمانة والعمل، لها أربعة دقائق تفضلي.

#### السيد سنياء بن المبروك

شكرا، نرحب بالسيد وزير النقل وكافة الإطارات المرافقة له،

في البداية أردت أن أشكر السيد الوزير على تفاعلكم الإيجابي مع الأسئلة الكتابية التي توجهت لكم بها من خلال زيارتكم الغير معلنة لدائرة الكرم، في انتظار الاستجابة لطيلياتنا وخاصة خط بخصوص الخط الرابط بين الكرم وحلق الوادي والعيونة وعين زغوان.

في الحقيقة نظرا إلى ضيق الوقت لأن دقيقتان لا تكفي للحديث عن قطاع هام وحساس كقطاع النقل لذلك اخترت الحديث عن "deux secteurs générateurs de devise" وهما قطاع الطيران وقطاع النقل أو الملاحة البحرية، فهذان القطاعان نود أن تقدم صورة جيدة على بلادنا.

بالنسبة إلى الخطوط الجوية التونسية "Tunisair" سيدي الوزير، لابد من إعادة هيكلتها لتعلب دورها الاقتصادي والمتمثل خاصة في تنمية السياحة. هذه الشركة لها علاقة مباشرة بجالياتنا بالخارج، لذلك لابد لها أن تتعافى في أسرع وقت ممكن وبقدر ما نحن مطمئنين على حسن إدارة "Tunisair" باعتبارها إدارة عصرية وتترأسها كفاءة عالية وخبرة وهو ابن الإدارة، فإننا اليوم في حاجة إلى قوانين جديدة لتوفر لنا إمكانية الإقلاع في منافسة جحافل شركات الطيران الأجنبية.

بالنسبة للشركة التونسية للملاحة "CTN" تشهد هذه الشركة ارتفاع على مستوى الطلبات خاصة خلال الموسم الصيفي وهذه الشركة أيضا في حاجة إلى دعم الدولة من خلال تجديد الأسطول أولا ومن خلال مراجعة الأسعار التي تشهد ارتفاعا.

سيدي الوزير، لقد بلغتنا عدة تشكيات من مواطنينا المقيمين بالخارج حول أسعار التذاكر، كما تعلم فعائلة تتكون من أربعة أفراد يصل سعر التذكرة تقريبا إلى 10 آلاف دينار وهذه الأسعار تعتبر مشقة. فالرجاء مراجعة هذه الأسعار ويتم تقديم أسعار تفضلية وبهذا الشكل نشجع التونسيين المقيمين بالخارج أو السياح الأجانب على القدوم لتونس وبهذا الشكل فإننا نشجع على السياحة من جهة ونساهم في إدخال العملة الصعبة لبلادنا وشكرا.

#### السيدة نائبة رئيس مجلس النواب

شكرا، الكلمة للسيد الزميل المحترم طارق المهدي، عن كتلة الأحرار، له خمس دقائق تفضل.

#### السيد طارق المهدي

مرحبا بالسيد وزير النقل والسيدات والسادة كوادر الوزارة، والله سيدي الوزير، لا أخفيك سرا أنه كان لدي توجه كبير نحو خطاب مضاد لكل المسؤولين، عن قطاع النقل بجميع أصنافه واختصاصاته ولكن وبعد ما لامسته منكم كوزير في مستوى الخطابة والإلمام بأغلب مواضيع القطاع، من نقل بري وبحري وجوي والإشكاليات الكبيرة والكثيرة بعد أكثر من عقد من الفساد

والمحسوبة والصفقات المشبوهة والأموال المهدورة، التي ورثتموها عن سلفكم، فضلت أن نكون في صف واحد وذلك في سبيل مصلحة البلاد والعباد ولتغيير التوجهات الاستراتيجية للوزارة والتهوض بقطاع النقل بجميع أنواعه.

بداية نبدأ بقطاع النقل البري والحضري، يجب تعزيز أسطول الحافلات كلما سمحت الفرصة والتركيز على الجانب الفني وصيانة الأسطول بصفة جدية كما هو معمول به في المؤسسات العسكرية، كي لا نجد أنفسنا أمام مستودعات من الخردة ومن الحافلات المعطلة ويجب علينا تنقيح أغلب القوانين المعلطة لمساهمة الخواص: من تاكسيات ولوجات ومن نقل ريفي والتشجيع أكثر ما يمكن في التوجه نحو السيارات الكهربائية خاصة بالنسبة إلى التاكسيات، خاصة بأن كافة مصنعي السيارات متجهون نحو القطع مع تصنيع كافة السيارات ووسائل النقل بالمحركات التي تشتغل بالمحركات بحلول سنة 2035.

ولا يفوتنا التطرق إلى أحد أكبر ملفات الفساد الموروثة أيضا عن أسلافكم في القطارات والسكة الحديدية ومراجعة عديد الصفقات لشراء قطارات وقاطرات كلفت المجموعة الوطنية وميزانية الدولة مئات المليارات، لهذا فإنه بالإضافة للحالة الرديئة للسكة الحديدية والتي يعود أغلبها لحقبة الاستعمار.

كما أريد نصيحة القائمين على الصفقات في هذا المجال، بأن يتم إسناد لزمة أشغال السكة الحديدية والقطارات "RFR" وغيرها لجهة واحدة لكي تتحمل مسؤولية كاملة في أخطاء التطابق بين السكة والقطارات مما ينجر عنه تآكل مفرط للعجلات وللسكة الحديدية. كما نرجو وبصفة خاصة سيدي الوزير، مراجعة المبلغين في الشركة لأنه لا يوجد دخان بدون ماء وهذه الرسالة موجهة لأخي ولصديقي السيد المدير العام.

وفي مجال النقل الجوي، والذي يشهد إن شاء الله تحسنا، نرجو مراجعة التعيينات في كافة اختصاصات السلك فقد حطمتنا والحقيقة تقال العديد من الأرقام القياسية في عدد الموظفين مقارنة بعدد الطائرات وعدد التأخيرات مقارنة بعدد الرحلات وعدد السرقات مقارنة بعدد "les valises".

وأختم كلامي هذا في هذا المجال بأن يكون الله في عون الوزير والرئيس المدير العام الحالي لناقلتنا الجوية.

وفي مجال النقل والتجارة البحرية والتي والحق يقال "أمورها ليست فسفس أبدا" لأن هذا المجال ساهم في الارتقاء ببلدان إلى مصاف البلدان الغنية في العالم كما نرى مواني دبي، سنغفورة، هونغ كونغ، السباد وغيرها، فموقعنا يجعلنا من أكثر الدول التي يمكن لها أن تحتل مراكز متقدمة على مستوى دولي خاصة إن تم إحداث ميناء النفیضة واستغلال موقع تونس الإستراتيجي في البحر الأبيض المتوسط.

دون أن يفوتنا أن نتذكر أن أسلافنا بناء الحضارة القرطاجية والتي لا زلنا نتغنى بـ 3 آلاف سنة حضارة منذ بناء أول وأكبر ميناء وأسطول بحري في ذلك الوقت.

وأخيرا سيدي الوزير، الرجاء منكم، مد يد المساعدة لمستثمر تونسي وهو القبطان محمد الكيلاني، هذا الرجل الذي أفنى أغلب حياته في مجال النقل البحري وكانت مبادرته الخاصة كمستثمر تونسي هي افتتاح خطوط بحرية تربط بين صفاقس وقرقنة،

صفاقس وجربة وتونس وليبيا والعديد من الخطوط في الشمال التونسي مما سيخلق مجال أوسع في النقل وفي سرعة الوصول إلى عديد المناطق الساحلية والتخفيف على النقل البري.

الرجاء التدخل العاجل سيدي الوزير، للترخيص لهذا المستثمر صاحب الاختصاص ولا تترك له ولغيره "طريحة التوبة" لكل شخص فكّر في بعث مشروع في هذه البلاد ومع هذه الحكومة بالذات والتي نأمل أن تغير النظرة النمطية من المسؤول الخصم إلى المسؤول الحريف.

كان الله في عون كل من قلبهم على البلاد والعباد والمحاسبة لكل من خان الأمانة وإن شاء الله تونس غدا أفضل سيدي الوزير.

تحياتي للجميع.

**السيدة نائبة رئيس مجلس النواب**

إن شاء الله تونس غدا أفضل والأکید أن تونس غدا أفضل.

الكلمة الآن للزميلة المحترمة السيد نورة الشبراك عن الكتلة الوطنية المستقلة، لها ثلاث دقائق تفضلي.

**السيدة نورة الشبراك**

شكرا السيدة الرئيسة،

تحية للسيد وزير النقل والسادة المرافقين من إطارات الوزارة،

أود أن أسوق لكم شكر خاص سيدي الوزير على مستوى التواصل الراقي وعلى سرعة الاستجابة وقد تلقيت إجابة على الملاحظات التي أدليت بها خلال جلسة مناقشة ميزانية الوزارة، في إطار لجنة التخطيط الإستراتيجي كان مفادها أن رحلات نابل قربة منتظمة كل نصف ساعة في أوقات الذروة وكل ساعة خارج أوقات الذروة.

أود بكل لطف سيدي الوزير، أن أقول لكم بأنه ربما تكون المعلومة غير محيية ولكم التثبت لأن الواقع غير ذلك والوضع يزداد سوء يوم بعد يوم.

سيدي الوزير، هناك مظلمة تتعرض إليها قربة منذ سنوات عديدة، منذ ما يقارب 35 سنة التوزيع الجغرافي للدوائر الحضرية لم تنصف قربة، كل الدوائر تقريبا الست وهي تشمل عديد المعتمديات، أقلها ثلاث معتمديات ما عدى قربة، الدائرة الحضرية عدد 2 تقتصر فقط على معتمدية قربة.

هناك دائرة عدد 7 محدثة، تشمل: نابل، دارشعبان، بني خيار وتزرقة، المقترح يقتضي دمج الدائرة الحضرية عدد 2 معتمدية قربة بالدائرة عدد 7.

سيدي الوزير، هناك أيضا مطلب ملح وهو إمكانية الاستجابة للراغبين في استبدال رخص اللواج نابل-قربة برخص التاكسي الجماعي وهذا طبعا من مهامكم ولم يرجع لمجالكم التقديري.

سيدي الوزير، أيضا هناك اقتراح بتمديد ساعات الجولان إلى 24 ساعة إن تم دمج المنطقتين 2 و7 حيث أن عديد المواطنين يضطرون في ساعات متأخرة من الليل لكراء سيارات تفوق مقدرتكم للتنقل إلى مستشفى الطاهر المعموري بنابل.

سيدي الوزير، لا أخفي عليكم حلم لمواطنين بولاية نابل وهو لما لا ولو على المدى البعيد يتم بعث ميترو خفيف من الحمامات إلى الهوارية، هذا الحلم بات هاجسا لدى المواطنين.



أود أن أقول أن التنقل في المناطق الريفية بالنسبة للتلاميذ فهم يجدون صعوبة كبرى والمحطة بقرية تشهد اكتظاظ شديد وتمتد على مسافة تصل إلى قرابة الكلم من جزيرة الدوران إلى حدود جامع طريق نابل.

شكرا سيدي الوزير، وإن شاء الله يكون لكم دور في الحلول لمدينة قرية وضواحيها، شكرا لكم.

#### السيدة نائبة رئيس مجلس النواب

شكرا، الكلمة الآن للسيد الزميل المحترم أنور المرزوقي عن الكتلة الوطنية المستقلة له سبع دقائق تفضل.

#### السيد أنور المرزوقي

شكرا مرة أخرى السيدة الرئيسة،

مرحبا بالسيد الوزير والوفد المرافق،

السيد الوزير، لدينا اليوم "message" من مواطني الوطن القبلي بصفة عامة ومن ولاية نابل بصفة خاصة وهذا ال "message" يخص الوضعية الحالية للشركة الجهوية للنقل بنابل وبهم "les bus" هذه الحافلات التي يؤمنها، في الحقيقة، هذا "message" يمكن أن تسميه "message de déception". يمكن أن نسميه خيبة أمل، الناس يأتون إلى مدينة سياحية يظنون أنهم سيجدون حافلات ورفاهية حتى السياح وكما تعلمون الزائرون كثيرون بالمدينة السياحية الحمامات، وقد تحدث الزميل عن الحمامات وتحدثنا جميعا عن وضعية الحافلات في الحقيقة الوطن القبلي سيدي الوزير لا يستحق هذه الوضعية.

هل تعلمون أن الشركة الجهوية للنقل سيدي الوزير كانت تمثل مفخرة لجميع التونسيين، كانت حافلات "confort" موجودة كنا عندما نمطي حافلة "confort" عبارة صعدت في طائرة، كانت تضاهي الطائرة وكأنك في "Airbus" من ناحية النظافة ووجود جهاز تلفة، يمكنك أن تسمع الأخبار وغير ذلك ومن ناحية احترام التوقيت، الآن ماذا يمكنني أن أقول لك السيد الوزير، وضعية تفوق المزرية من ناحية غياب الصيانة والنظافة والتعهد والصف حقيقة شيء لا يليق بجهة كالوطن القبلي وبمدينة كمدينة نابل والحمامات وأنت تعرف قيمة هذه المناطق والزوار والسياح في الصائفة يريدون أن يمتطوا النقل العمومي إلى غير ذلك.

سيدي الوزير، لدي تقرير مفصل عن وضعية الشركة الجهوية للنقل بنابل، لقد بحثت وتحصلت على تفاصيل، من أسطول الحافلات المعطية الموجودة في ال "parc" أكثر من الحافلات التي تعمل هناك ضغط كبير على الحافلات كما تعلمون أن الحافلات في نابل مرتبطة تقريبا بكل الولايات، من نابل إلى تونس كل نصف ساعة هناك حافلة "confort" واليوم هذه الحافلات أصبحت في وضعية كارثية من ناحية الأوساخ والناس يصعدون إليها متعبون. سابقا عندما تمتطي هذه الحافلة تشعر بالراحة وتجد كوادرتجد أساتذة وأطباء، أنا شخصا كنت أذهب لأدرس بالجامعة أترك سيارتي وأمتطي الحافلة أشعر بالراحة وأقرأ كتاب وإمكانني أن أقرأ صحيفة، تشم الروائح الفواحة وكان هناك أريحية كل هذا لم يعد موجود جملة وتفصيلا.

أدعوكم سيدي الوزير، إلى تعزيز الحافلات التي شهد عددها انخفاضا منذ 13 سنة لم تدخل أي حافلة جديدة للنقل في نابل،

فالحافلات أصبحت في وضعية مزرية وأكد وأعيد على وضعية هذه الحافلات في "étape lamentable" سيدي الوزير، بالإضافة إلى الوضعية المالية لدي الوضعية المالية ولكن كما ذكرت لن أدخل في التفاصيل "c'est pas du tout le moment" سيدي الوزير، ولكن "presque la faillite" هذه الشركة التي كانت رابحة وكانت un "modèle" واليوم في وضعية لدي تقرير مفزع، لا أريد أن أدخل أكثر في التفاصيل، إن أردتم سيدي الوزير، بعد حين أسلمكم التقرير بخصوص الصعوبات المالية وعلى جميع المستويات وأنا لا أتكلم إلا بعدما تتوفر لدي الأدلة وربما نتحدث في هذا بعد ذلك إن أردتم.

كما ذكرت هذه الشركة الوطنية مرتبطة ببقية الولايات لذلك لابد من توفير حافلات إضافية سيدي الوزير. لذلك أقول لكم سيدي الوزير بكل لطف، لقد حان الوقت لإيقاف هذا النزيف "il faut arrêter cette hémorragie" حان الوقت لإعادة الشركة لبريقها وإمكاناتها، حان الوقت لكي تستعيد الشركة حركيتها وديمومتها وحان الوقت للتدخل الناجع والسريع حالا. أرجو أن يقع إيلاء هذه الشركة الجهورية الأولوية التي تستحقها.

في الحقيقة ملف طويل وعريض ولم أدخل في التفاصيل، دخلت إلى "parc" تجولت واطلعت على وضعية العمال واطلعت على وضعية الحافلات، أعيد وأكد الوضعية كارثية وأدعوكم سيدي الوزير لتتثبتوا بأنفسكم بخصوص ما ذكرته.

سيدي الوزير، شيء آخر، الآن سأنتقل من الأمور الجهورية إلى الشركة الجهورية للنقل بنابل، على الأقل أنني "sur une note positive" أقول لكم، نسجل بكل ارتياح تحسنا ملحوظا في نتائج وفي مؤشرات الناقل الوطنية "Tunisair" خلال السنوات الأخيرة التي عرفت ارتفاع في عدد الطائرات المقتناة وعززت قدراتها ومكانتها، الناقل الوطنية التي كانت تمثل مفخرة لكل التونسيين وما زالت إلى اليوم تمثل مفخرة للتونسيين رغم قلة الموارد المتوفرة وبالرغم من الصعوبات التي تم التحكم فيها وذلك بفضل مجهودات وتفاني الساهرين على استغلالها.

لدي مطلب ربما سيكون مطلب غريب بعض الشيء سيدي الوزير، لكن ستفهمون لماذا طلبت هذا المطلب، أريد أن أقول لكم بأنه قد تم اقتناء طائرتين جديدة خلال الأيام الفارطة وأقترح عليكم وعلى السيد الرئيس المدير العام السيد خالد الشلي أن يقع تسمية أحد الطائرات "NEAPOLIS" وهذا الاسم يعني باللغة الإغريقية المدينة الجديدة "NEAPOLIS" ونحن بالقياس نعي بذلك طائرة جديدة على غرار بقية التسميات السابقة.

سيدي الوزير، أخيرا وليس آخرا، لقد تم وضع برنامج إصلاح هيكلي بالخطوط الجوية التونسية والذي سيمكنها من إعادة إشعاعها المعهود ومن تطويرها ومن مزيد تحسين حوكمتها.

وبهذه المناسبة، أدعوكم مرة أخرى سيدي الوزير، للإسراع في تنفيذ هذا البرنامج الإصلاحي الطموح، وتوفير التمويلات الضرورية له وتخصيصه بدعم خاص من قبل الوزارة ومن قبل الحكومة.

سيدي الوزير، إن الناقل الجوية هي الجسر والرباط الذي يربط بين تونس بأغلب العواصم العربية "c'est notre image, notre façade" بالله عليكم الاهتمام بها وعلينا أن نولها قيمتها كشركة "CTN" وغير ذلك وشكرا مرة أخرى سيدي الوزير والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

## السيدة نائبة رئيس مجلس النواب

شكرا، الكلمة الآن للسيد الزميل المحترم رشدي الرويسي غير منتهي له ثلاث دقائق تفضل.

## السيد رشدي الرويسي

شكرا ومرحبا،

في البداية تعقيب لا بد منه، تحدث زملاء عن التمييز الإيجابي، أقول التمييز الإيجابي الذي تنقدونه لم يكن سوى وهم صدر إلينا مثله مثل كلية الطب بمدنين واطمئنكم أكثر أننا نتوجه أكثر نحو "الاقتصاد الأخضر" وهي تسمية لمواصلة نفس المنوال التنموي منذ قبل الاستقلال إلى اليوم، ستظل الكفة مائلة لجهة واحدة.

أعود الآن إلى النقل: وطنيا: السيد الوزير، تعلم أن "TRANSTU" نقل تونس جاءت نتيجة مزج بين شركتين: "SNT" والميترو، شركة خاسرة وشركة رابحة لنخلق شركة خاسرة كبرى، هل تم التقييم والمراجعة أم لا؟

نمر إلى السكك الحديدية: هل تم التحقيق فيما آل إليه وضع متحف الشمينو، متحف الشمينو الذي تم نهبه وجعله يتراجع إلى مراتب دنيا.

ما زلنا سنتحدث بالطبع عن الشمينو وسنتحدث عن الخط عدد 6 الشهير، خط الجماهير المهمشة المواطنين من الدرجة الثالثة، هذا الخط تلغى فيه الرحلات دون إعلام مسبق، هذا الخط التي تدمج فيه رحلات دون إعلام مسبق، هذا الخط أيضا كانت فيه ورشة لإصلاح القطارات بقففور، تم إزالة هذه الورشة ولم تعد موجودة منذ زمن وهو ما يفسر الحالة الموجودة عليها قطاراتنا، عندما يتم التخلي على الصيانة، فإن الأسطول سيتراجع. حذفنا الصيانة من "الشمينو" في قففور كما تم التخلي عنها في الميترو مثلما تم التخلي عنها في الحافلات وهذا الواقع يعكس الإستراتيجية الموضوعة منذ زمن.

أمر الآن إلى سليانة: بالنسبة إلى سليانة، نحن نعلم...

## السيدة نائبة رئيس مجلس النواب

لديه ثلاث دقائق، إضافة دقيقة للسيد رشدي.

## السيد رشدي الرويسي

... تم دمجها في الإقليم الثالث ولهذا السبب تم إلغاء الرحلة بين سليانة والمنستير، تم تطبيق هذه الرحلة في إطار التناسق بين السياسات، لم نعد بالطبع نتحدث عن دمج إقليمي بالتخلي عن هذه الرحلة، يتم حذف رحلة المنستير ويتم حذف رحلة نابل أيضا.

سنتحدث عن النقل المدرسي وعن المأساة: في أولاد سليط، في بياضة، في سيدي بورويس في الكريب "gare" وعلى ذكر سيدي بورويس، عندما تدخل إليها في منتصف النهار لا يمكنك الخروج منها لا يوجد نقل، أهالي سيدي بورويس يطالبون هذه الحكومة والحكومات السابقة بشيء وحيد: الاعتذار، لأنها معتمدة فليس لها الحق في طريق، ليس لها الحق في النقل العمومي وليس لها الحق في التنمية.

نحن لا نطلب سوى الاعتذار من حكومات ما بعد الاستقلال إلى اليوم، دام عزكم، نحن مواطنو الدرجة الثالثة، نطلب الاعتذار فقط.

## السيدة نائبة رئيس مجلس النواب

شكرا، الكلمة الآن للسيد الزميل المحترم محمد شعباني، عن كتلة لينتصر الشعب له خمس دقائق تفضل.

## السيد محمد شعباني

بسم الله الرحمان الرحيم،

مرحبا بالجميع،

اليوم هو 29 نوفمبر، اليوم الذي وضعت هيئة الأمم المتحدة يوم تضامني عالمي مع القضية مع الشعب الفلسطيني ولكن الحقيقة أن هذه المنظمة أسيرة قوى إمبريالية تدعم بشكل فاضح وصريح العدو الصهيوني، ولم يبق لأحرار العالم وللإنسانية إلا الدعم والسند لكل فصائل المقاومة الفلسطينية التي أثبتت جدارتها بمقاومة العدو، وتحرير الأراضي العربية الفلسطينية.

نعود لموضوع النقل: وسأحدث هنا عن حلم 322 مليار للسكك الحديدية التي خصصت لهيئة السكة الحديدية الخط رقم 6 الرابط بين تونس والقصرين مروراً بسليانة والكاف وإضافة الخط 11 حيدرة-تونس وإحداث 10 كلم القلعة الخصباء تالة وإحياء الخط القصرين-قفصة عبر فريانة الماغل، لكن للأسف أن هذا المبلغ وقعت سنسرتة حتى لا أقول هناك تلاعب وتم صرفه في غير محله إذ ذهبت 60 مليار مثلاً لزيادة المعدات في مخزن بولاية أخرى وتم تحويل اعتمادات وصرفها على صيانة وتهئية خطوط أخرى بالعاصمة وغيرها وبقينا نسمع بمشاريع أخرى يبدو أنها وهمية مثل خط قابس-مدنين، سوسة-سببيلة وسليانة-سببيلة مع أننا نقر بحق هذه الجهات في هذه الخطوط.

من باب العدالة الجبوية نطالب بإحياء الخطوط التالية: الجنوب الغربي، الشمال الغربي، غار الدماء بتونس إلى الجزائر وحلم بعث خط حديدي يربط تونس بالمغرب العربي وخط وادي مليز وإعادة تنشيط خط سوسة-القبروان-القصرين.

الموضوع الثاني والباب الثاني مهم موضوع النقل المدرسي والذي تشكو منه تقريبا أغلب الولايات وخاصة الولايات المهمشة الداخلية وأخص بالذكر القصرين فالأسطول هناك يشكو من التقادم ومن الاكتظاظ وأحيانا حتى من الانقطاع.

بشكل مفصل: خط نقل التلاميذ من تلابت إلى بحيرة درناية بوشبكة، يشكو من الاكتظاظ ومن بعد المسافة لهذا يستوجب توفير حافلة أخرى وفصله إلى خطين: خط بوحية وخط يفصل درناية وبوشبكة.

تخصيص حافلة لنقل التلاميذ من مدرسة الهادي العجلاني بفريانة إلى مقر الدراسة الوقفي.

حافلات النقل المدرسي بفريانة، لا تصل إلى الأحياء مثل الحردوب وحي الزردة وغيره.

معالجة مشكل الاكتظاظ في خط فريانة حناشي للتلاميذ.

تعزيز النقل البلدي بفريانة لتشمل الخدمات كل أحياء المدينة كالزردة، العرق، الحردوب وغيرها وخاصة في اتجاه المستشفى.

كذلك نفس الإشكال موجود في ماجل بلعباس مثلا هناك حافلة فقط لنقل التلاميذ في خط بروكة وخط راج ثم تعود لنقل التلاميذ في خط فيض مبارك، مما يترتب على ذلك أن تلاميذ الخط الأول بروكة وخط راج عليهم أن يستيقظوا على الساعة السادسة صباحا

ليتنقلوا في الحافلة. تلاميذ أيضا خط الناظر، عليهم أن يستيقظوا أيضا من الخامسة صباحا ليمتطوا الحافلة التي تخرج على الساعة السادسة والسادسة والربع لتوصلهم لمقر الدراسة.

كذلك خط ماجل أم القصاب، حتى الطريق هنا يوجد في تضاريس صعبة ويشكو من وجود حفر وحافلة تنقل تقريبا أكثر من 150 تلميذ تتوقع في أي لحظة حدوث كارثة والوزارة لا تبالي، كذلك خط صولة أولاد مبارك والخطوط كثيرة.

بخصوص النقل بين المدن: بأنه لا توجد لدينا مستشفيات جامعية ولا توجد لدينا مؤسسات جامعية ونحن مضطرين أن نتنقل لسوسة ولصفافس وللمنستير ولغيرها، لابد من ...

**السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب**

شكرا، الكلمة الآن للسيد الزميل المحترم عادل ضيفاف عن كتلة صوت الجمهورية له ثلاث دقائق، تفضل.

**السيد عادل ضيفاف**

شكرا السيدة الرئيسة،

مرحبا بالسيد الوزير والوفد المرافق له،

لا بد أن نقول للمحسن أحسنت في البداية أريد أن أشكر السيد الوزير والفريق العامل معه على التفاعل الإيجابي مع مطالب منطقة سيدي حسين في خصوص النقل العمومي. شكرا كذلك إلى إطارات وأعوان إقليم الشرقية وإقليم باب سعدون وإقليم الزهروني وعلى رأسهم السيد المدير العام على التفاعل ومواكبة كل الجلسات والزيارات الميدانية التي دارت بيننا من أجل الوصول إلى حلول استبشر بها المواطنون. كذلك نشكر السيد محسن الجلاصي الذي تدخل في عديد المناسبات لحلحلة بعض الإشكاليات التي تجاوزناها فيما بعد.

تم تفعيل الخط 79 وتمديد الخط 515 والخط 89 وإحداث خط جديد استبشر به المواطنون 433 وتمكين تلاميذ برج شاكير والجيارية من حافلة مسائية خاصة ومكنت هذه الحلول من تذليل الصعوبات وقامت بربط أحياء كانت معزولة بالقطار السريع "RFR" لكن تبقى بعض الإشكاليات سيدي الوزير مثل تلامذة منطقة بيرين حيث يبقون في العشية معرضين للاعتداءات بالعنف من قبل المنحرفين فنود أن نوفر لهم حافلة خاصة مسائية لأنهم يبقون ساعات ينتظرون خاصة أن الفصل شتاء وهم متعبون.

كما يجب تعزيز أسطول الحافلات الرابطة بين سيدي حسين والعاصمة لحل مشكل الاكتظاظ، فهؤلاء المواطنون يذهبون إلى حي الزهور الرابع ليتمكنوا من إيجاد مقعد في التاكسي الجماعي وكما تعرف سيدي حسين هي منطقة ذات كثافة سكانية مرتفعة.

كذلك يجب توفير النقل الريفي المدرسي للتلاميذ الذين يبعدون عن مدرسة بيرين 5 كيلومتر وهم الخشامية وبرج الرومي والجوجي وحي السيفي وهم ينتقلون جميعا عبر شاحنة أحدهم للمدرسة كل صباح.

كذلك بئر الجزار وهي منطقة بعيدة عن برج شاكير ومنطقة العطاروهم أيضا يعانون من مشاكل وهم تلاميذ في الابتدائي فيجب أن نوفر لهم على الأقل النقل الريفي المدرسي.

كذلك نطالب بالترفيه في حصة منطقة سيدي حسين من التاكسي الجماعي والتاكسي الفردي لأنها من الممكن أن يفكوا العزلة عن منطقة الجيارية العليا وحي بن ناجي حيث كان قنال مجردة يمنع الحافلة العمومية من الوصول إليه يعني يجب أن نستعمل هنا النقل الجماعي.

لدي اقتراح سيد الوزير هو اقتطاع التذاكر...

**السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب**

شكرا زميلي، الكلمة الآن للسيد الزميل المحترم المنصف معلول عن كتلة الأمانة والعمل له ثلاث دقائق، تفضل.

**السيد المنصف معلول**

شكرا السيدة الرئيسة،

شكرا السيد الوزير والإطار المرافق له والسادة الحضور،

سيدي الوزير، إن الوضع الصعب الذي تمر به وكالة النقل العمومي للحافلات بتطاوين يستحق من حضرتكم التدخل للنظري تشكيات أهالي الجهة والوقوف على الحقائق ومعالجة النقائص في النقل فهذه صيحة فزع فعلية للوضع الكارثي في وكالة تطاوين التابعة للشركة الجهوية بمدينة هذه الشركة التي آخر اهتماماتها ما تطلبه منها هاته الوكالة أي وكالة تطاوين وغمراسن.

سيدي الوزير، النقص الفادح في الحافلات والموارد البشرية 14 عوناً تقاعدوا ولم يقع تعويضهم وهذا أثر على مردود الأعوان المباشرين 16 حافلة معطبة تنتظر التصليح في ورشة خارج الجهة التي تفتقر لورشة إصلاح ومنتظر بداية هاته الأشغال التي وعدتنا بها الشركة.

بعد اجتماعات ووعود موثقة رغم حرص السلطات الجهوية والسيد الوالي تطاوين لهم كل الاحترام والتقدير على توفير قطعة الأرض وتذليل الصعوبات جهويا لكن لا تجاوب من الشركة والرجاء منكم سيدي الوزير التدخل العاجل.

فالمحطة عبارة عن سور ويمكن اعتبارها كل شيء إلا أن تكون محطة نقل وليس فيها قاعة انتظار إذ ينتظر المواطنون تحت الجدار في الشمس والمطر كما تفتقر إلى دورة مياه فهل هذا معقول في محطة عمومية في ولاية ومقصد للزائرين؟

انقطاع العديد من الخطوط من ولاية تطاوين، خط تطاوين قابس، خط تطاوين جربة ميدون وحومة السوق وخط تطاوين جرجيس، خط بن قردان وخط غمراسن وخط رمادة وخط صفافس فقط يوم الأحد مرة في الأسبوع.

الأمر عجيب سيدي الوزير، الرجاء من سيادتكم التدخل وزيارة الجهة والاهتمام بالموضوع وتحسين الخدمات في النقل العمومي والنقل الخاص كذلك في محطة اللواجات.

ملاحظة سيدي الوزير، جهات تطالب ونواب زملاء يطالبون بالمترو الخفيف وتوفير خطوط جوية كذلك داخل جهاتهم في حين يتم قطع خطوط الحافلة علينا دون تعليق سيدي الرئيس وشكرا وبارك الله فيكم.

**السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب**

شكرا، الكلمة الآن للسيد الزميل المحترم معز برك الله عن كتلة الأحرار له ثلاث دقائق، تفضل.

السيد معز برك الله

شكرا سيدتي الرئيسة،

سيدي الوزير، لضيق الوقت سأقدم مجموعة من الأسئلة وردت علينا من المواطنين بطريقة برقية.

أولا، هل سيرى مشروع "gare multimodale" النور بصفاقس لفك العزلة بين مشروع تهرورة ووسط المدينة هل سيرى النور ومتى؟  
ثانيا، متى سيقع تعيين المدير العام لمetro صفاقس؟ ومتى سنشهد انطلاقة المرحلة الأولى للمشروع؟

ثالثا، مشروع نقل الأشخاص بالبواخر السريعة بين المدن والدول فقد وافقت وزارة النقل في حين رفضت "APAL" إعطاء أشغال وقتي للملك العمومي من قرقنة ومن قريص والشركة موجودة منذ سنوات وبواخرها متهترئة وبدأ يأكلها الصدأ والخطايا بمئات آلاف الدنانير، موقف الوزارة.

رابعا، هل ستم تمهينة المحطة البحرية والرصيف العام للبواخر بميناء الكازينو بصفاقس وتفعيل لزمة الشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص لتفعيل الخط البحري الدولي صفاقس طرابلس؟

خامسا، لا يخضع قطاع التكوين في السياقة للتراخيص بل لكراس شروط لكن القرار الوزاري بتاريخ 14 نوفمبر 2016 عقد إجراءات فتح مدرسة جديدة وأصبحت كراس الشروط بمثابة رخصة مقننة هذا القرار رفضه مجلس المنافسة بتاريخ 30 جوان 2016 لكن أصدر الوزير آنذاك على تمريره مما حرم الدولة من موارد جبائية هامة وتوفير 2500 موطن شغل مباشر وغير مباشر في الأثناء تنامت ظاهرة كراء الرخص فهل يمكن مراجعة هذا القرار؟

سادسا، عملية الوزن في الموانئ من مشمولية من؟ المفروض لديوان البحرية التجارية والموانئ مصداقية الوزن في الميزان ومداخل الدولة تذهب للآخرين.

سابعا، هل يمكن مد لجنتنا، لجنة التخطيط الاستراتيجي والنقل بمخرجات اللجنة المشتركة للإصلاحات الضرورية بالمؤسسات العمومية المنبثقة من اتفاق 31 مارس 2021 بين رئاسة الحكومة والاتحاد العام التونسي للشغل حول وضعية شركة الخطوط التونسية "Tunisair" والشركة التونسية للشحن والترصيف "STAM"؟

ثامنا، تقييم وزارتك لتجربة استغلال الموانئ في إطار عقود لزمات وهل اتعظت من النقائص عند التجديد؟

تاسعا، مدى ملاءمة العناصر المرجعية للأهداف الاستراتيجية المنشودة لدراسة المخطط المدير للموانئ أفاق 2040؟

وأخيرا رأي وزارتك في تضارب توجهين استراتيجيين مختلفين لتطوير الموانئ البحرية التجارية من جهة إعادة لجنة استراتيجيا تطويرية وتنموية مبرمجة وفي طور الإنجاز أساسها برنامج الدولة لتهيئة الموانئ منذ سنة 2000.

إعادة تنظيم العمل بالموانئ البحرية.

إلغاء القانون عدد 33 لسنة 1995 والقانون عدد 23 الذي صدر سنة 2008 في المقابل نجد إحداث مشاريع موانئ جديدة من القطاع الخاص وهو ما نجده أساسا في القانون عدد 23 لسنة 2008 الملغى المتعلق بنظام اللزمات والقانون عدد 47 لسنة 2019 لتحسين مناخ الاستثمار.

هل تم التخلي عن برنامج الدولة في تأهيل الموانئ وتنتجه وزارة النقل للطريق في اتخاذ القرارات...

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة الآن للسيد الزميل المحترم فيصل الصغير عن كتلة الوطنية المستقلة له دقيقتان، تفضل.

السيد فيصل الصغير

شكرا السيدة الرئيسة،

مرحبا بالسيد الوزير وكافة إدارات وزارة النقل،

سأتحدث اليوم عن معتمدية قلعة الأندلس وسيدي ثابت حيث أصبح النقل يسبب مشكلة كبيرة لهذه المنطقة خاصة أنه مرتبط بالمواطن البسيط سواء في التوجه للعمل أو التلاميذ للتوجه لمقاعد الدراسة.

كما نلاحظ اليوم إلغاء عديد السفرات وتأخير في المواعيد إلى جانب إلغاء بعض الخطوط بسيدي ثابت مثل c31 و57 وحتى بعد حادثة حافلة التلاميذ بسيدي ثابت كنا ننتظر إجراءات استثنائية لهذه المنطقة لكن لا يوجد شيئا.

وبالمناسبة أردت أن أسأل هل بدأ العمل على بعث خط حافلة جديد عن طريق 533 الرابطة بين قلعة الأندلس وأريانة علما أن الأشغال ستنتهي في موفى 2023؟

تم مؤخرا إسناد عديد شهادات الكفاءة المهنية لقيادة سيارة التاكسي في أريانة ظاهره حل للحد من البطالة لكن في الواقع هو بطاقة مقننة خاصة أنه مرت سنوات من اليوم لم تعط فيها رخص التاكسي وهناك من تقدم بالمطالب منذ عشر سنوات وأكثر ولا توجد مستجدات في خصوص هذا الموضوع.

اليوم أريد إثارة موضوع النقل الجماعي الذي يعتبر مشكلا كبيرا فهناك العديد ممن تحصل على خطوط ويعملون في خطوط أخرى يعني لا توجد رقابة ولا متابعة ويمكن القول بأن هذه المواضيع من مشمولات الولاية لكن اليوم يجب العمل مع الجميع لإيجاد حلول لهذه المشاكل.

في نقطة أخيرة في موضوع حماية المبلغين عن الفساد الذي أكد عليه رئيس الجمهورية خلال لقائه بوزير العدل بتاريخ 8 ماي 2023...

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة الآن للسيد الزميل المحترم بلال ابن المشري غير منتم له ثلاث دقائق، تفضل.

السيد بلال ابن المشري

شكرا السيدة الرئيسة،

مرحبا بالسيد الوزير،

أول ما لاحظته في ميزانية وزارة النقل طبعاً عكس إرادة الشعب التونسي تخفيض في نفقات الاستثمار في النقل العمومي وهذه غريبة وعجيبة في إطار ما يعانيه الشعب التونسي فننقص من نفقات الاستثمار على أساس البنية التحتية الجيدة جدا التي لدينا من 15 إلى 14 مليار وفي الواقع 15 مليار رقم مخجل كنفقات استثمار.

المحافظة على نفقات التأجير يعني لا تفكرون في انتداب أعوان صيانة لشركات النقل العمومية والجهوية وبالتالي تريدون مواصلة

تكبير كدس الخردة في شركات النقل حيث كانت شركات نقل فأصبحت مستودعات للخردة.

وعدم الانتداب ونذكر بإطاره كان في إطار إملاءات من صندوق النقد الدولي فليذهب صندوق النقد الدولي إلى الجحيم لا نريد القرض فقط انتدبوا الأعوان من أجل إنقاذ أسواق الخردة في مستودعات شركات النقل التي حولتموها إلى مستودعات خردة.

في علاقة أيضا بالنقل في الجهة أريد أن أقول لك سيدي الوزير نحن في معتمديات الشابة وسيدي علوان وملولش نمضي ثلاث ساعات حتى نصل لمركز الولاية في 2023 وهو وقت يوصل إلى نيويورك إن لزم الأمر.

أيضا النقل في الأحياء الشعبية المترو الذي صنع بطريقة ليست فيه نوافذ تستوجب مكيفا هوائيا فيتعرق الركاب ثلاث مرات مضاعفة فكم يتكلف المكيف أصلا هناك مجموعة من الرتل الخفيف فيها مكيفات لكنكم لا تشغلونها.

أيضا موضوع العاملات الفلاحيات انتظروا حتى يموت وفد آخر وتبلغنا وزارة النقل بالتعازي.

أيضا في خصوص موضوع المكونين الشبان وهذه المهزلة الحقيقية كانت كراس شروط فحولناها إلى رخصة يعني أننا نريد التوجه في إلغاء الرخص وكانت كراس شروط و500 مكون شاب تمنعهم وزارة النقل من سيارة وتمكن غيرهم من عشر وعشرين سيارة لماذا؟

500 مكون شاب 84% منهم اكتروا الرخص سيدي الوزير أليس الأولى أن تحتضنهم الدولة عوضا عن اللوبيات؟

24% منهم غادروا ومنهم من هاجر خلسة صحية عائلته بعد أن ضيقت وزارتك وحكومتك كاملة الخناق على هذا الشباب فكره البلاد في حين أنه لا يطلب شيئا سوى العمل. هذا الشباب مبدع ومبتكر ويرغب في العمل وقد أوصدم اليوم كل الأبواب 500 مكون شاب اليوم ينتظرون إنصافهم.

السيدة نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة الآن للسيد الزميل المحترم المختار عبد المولى عن كتلة لينتصر الشعب له خمس دقائق، تفضل.

السيد المختار عبد المولى

شكرا سيدي الرئيس،

نرحب مرة أخرى بالسيد الوزير والفريق المرافق له،

إن الدور الذي يجب أن يلعبه قطاع النقل على المستوى الاقتصادي والاجتماعي والعمراني لكل ولاية لا يمكن التغافل أو التغاضي عنه، فالنمو والازدهار اللذان يتحققان من خلال هذا القطاع يمتد تأثيرهما ليشمل جميع القطاعات الأخرى وبالتالي هناك ارتباط قوي بين النمو الذي يحصل في هذا القطاع وبين النمو الاقتصادي للبلد بجممله وينعكس هذا كله بطبيعة الحال في المساهمة الكبيرة التي يقدمها هذا القطاع في نمو الناتج المحلي الإجمالي وفي العوائد المالية للدورة سواء كان ذلك بشكل مباشر أو غير مباشر.

وتتجلى مساهمة قطاع النقل في التنمية الاقتصادية في أنه يساعد بشكل فعال في ربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك إذ

يجب وضع استراتيجية واضحة للأفراد والنقل في استغلال المواد الطبيعية وخصوصا الأفراد ونقل المواد الخام والبضائع في مناطق الاستثمار إليها وكما أنه يعتبر عاملا مهما ولا يمكن في أي حال من الأحوال التقليل من أهمية قطاع النقل في تشغيل اليد العاملة وتوفير فرص العمل لشريحة كبيرة من السكان خاصة في مناطق الجنوب سواء كان ذلك في مجال النقل الذاتي أو في مجالات أخرى في علاقة بالنقل.

ويعد النقل أحد مرتكزات البنى التحتية التي تعتمد في إنجاح أي نشاط لأنه حلقة وصل بين النشاطات الاقتصادية والاجتماعية سواء كانت زراعية أو صناعية أو ثقافية أو غيرها بل إن نجاح العديد من النشاطات الاقتصادية والاجتماعية يتوقف على مدى كفاءة منظومة النقل ولذا فإن نشاط أو تطوير منظومة النقل يجب أن يكون سابقا لأية تنمية اقتصادية واجتماعية عمرانية كونه محفزا لها وإن للنقل دور مهم في التنمية الاقتصادية لأية منطقة جغرافية سواء كانت ولاية أو إقليم أو مدينة.

سيدي الوزير المحترم، لن أناقشك في الميزانية وقد تحدثنا بما فيه الكفاية في الجلسات وفي اللجان إنما سأحدثك سيدي الوزير عن بعض النواقص في منطقتي التي تبعد عن العاصمة أكثر من 700 كيلومتر ورأسلتك سيدي الوزير من خلال أسئلة كتابية في المدة الفارطة في علاقة بالمنطقة التي انتمي إليها وهي ذات طابع ريفي واسع وهي مثال بارز على النقص في التخصيص الاجتماعي والمجالي وعجز التنمية المحلية فيها وبسبب نقص البنية التحتية والخدمات العامة الضرورية يعاني سكان هذه المنطقة النائية من مشاكل عديدة لا سيما سيدي الوزير في غياب حافلات نقل المسافرين وهذا رغم أن المدينة تعتبر واحدة من أكبر المدن الريفية من حيث عدد السكان والمساحة في الجمهورية وهي تعتبر ربع الجمهورية.

سيدي الوزير، هذا مشكل كبير وأدعوك إلى التفاعل الإيجابي في توفير حافلة لمنطقة رمادة وقد أجبت سيدي الوزير في المدة الفارطة على السؤال الكتابي لأنه ثمة حافلة من وإلى منطقة الذهبية مرورا بمنطقة رمادة وأكد لك سيدي الوزير بأنه يمكنك أن تنتقل بنفسك وتعاين المشكل الحاصل هناك والضغط نظرا إلى أنها تكون مرورا ذهابا أو إيابا فوق طاقة الاستيعاب ويمكنك أن تكون على عين المكان سيدي المحترم وقد وصلت هذه المشكلة إلى قطع الطريق من أجل إيصال صوت أهالي المنطقة وقد أجبتني سيدي الوزير بأنه ستتم دراسات ويمكن أن تكون في غضون عشرة أيام ولا تكون طيلة ثلاثة أو أربعة أشهر وتستمر المعاناة لنفس المشكلة. صحيح نحن نعاني من ضائقة مالية وليس لدينا الأسطول الكافي ولكن يمكن أن نوفر لهم لأن هذا ضرورة مطلقة سيدي الوزير وهو مطلب وضرورة ملحة ونعتبرها أولوية من أولويات الوزارة.

سيدي الوزير، مسألة أخرى في علاقة بمطار رمادة من ولاية تطاوين تم الإعلان عن بداية الأشغال من قبل رئيس الحكومة في 2017 وتم إنجاز مهيئ للطائرات من طرف وزارة الدفاع الوطني في انتظار إنجاز محطة المسافرين وتجهيز الملاحة الجوية من طرف الديوان الوطني للموانئ والمطارات المدني.

أناشدك سيدي الوزير بالتسريع في بداية الأشغال في هذا في أقرب الآجال لما سيلعبه المطار من دور كبير في النهوض بالسياحة سواء الداخلية والخارجية ويعتبر الدعامة الأساسية التي يرتكز عليها

## السيد سامي الطوجاني

شكرا السيدة الرئيسة،

مرحبا بالسيد وزير النقل ومعاضديه،

إخوتي وزملائي السادة والسيدات النواب المحترمين،

نعيش هذه الأيام على وقع أيام الهدنة التي يتنفس فيها إخوتنا الفلسطينيين حيث تمكنت وسائل الإعلام والمتابعون من كشف حجم الخراب والدمار المسلط على غزة من قبل أعداء الإنسانية والحياة.

أمام هذا الظلم والدمار الشامل شرفنا أهل غزة بصمودهم فكانوا كسالف عهدهم أبطالاً ثابتون لا ترهيم غطرسة ولا قنابل وفي هذا الإطار أثنى استعداد بلدنا لوضع كل خبرتها وتجربتها في مجال النقل واللوجستية على ذمة دولة فلسطين وهذا ما صرحتم به السيد الوزير في تدخلكم في مداولات مجلس وزراء النقل العرب يوم 2023/10/24.

اسمحوا لي سيدي الرئيس أن أكون مباشرا في تقديم مجموعة من المطالب والمقترحات إلى السيد وزير الإشراف والمتعلقة بالجهة التي أمثلها حيث يعتبر النقل من أهم معوقات التنمية فمعمدية جومين بكامل تجمعاتها السكنية تعتبر معزولة عن تونس العاصمة وعن مركز الولاية باعتبار عدم توفر الخط المباشر الذي يربطها بالعاصمة مما يسبب العديد من الإشكاليات على المستوى المباشر لمهاهم والطلبة والمرضى والعائلات.

فإحداث خط مباشر في قرية بازيئة ثم جومين في اتجاه العاصمة مرورا بمعمدية ماطر يعتبر متنفسا للجهة ويعطي الأريحية المطلوبة لسكان هذا الريف الشاسع وفي الاتصال والتواصل بمركز العاصمة ودوائرها ومركز الولاية كذلك.

ثانيا، تعتبر سيارة النقل الريفي أهم أداة لفك العزلة وقضاء الحاجيات غير أن دورها يبقى محدودا في بعض الحالات لذا أدعو لإحداث خطوط جهوية بين معتمدات سجنان وجومين وغزالة خاصة في الفترات المسائية التي ينعدم فيها النقل الريفي فتعطل مصالح المواطن خاصة الطارئة منها وذلك في إطار خطة مديرية على مستوى الشركة الجهوية ببزرت.

ثالثا، الخط الحديدي الرابط بين طبرقة وتونس العاصمة مرورا بمعمدية غزالة وجومين، الخط الحديدي الرابط بين باجة وبزرت مرورا بمعمدية جومين يعتبران من أهم روافع التنمية منذ عشرات السنين غير أن توقفها مثل خسارة كبرى لمنطقة الشمال الغربي لذا أدعو السيد الوزير إلى طرح هذا الملف وإعادة دراسته لما يشكله من أهمية استراتيجية على مستوى نقل الأشخاص والبضائع والسياحة والبيئة.

رابعا، دعم النقل المدرسي بالمناطق الريفية ومزيد صيانة أسطول النقل الذي بات في حالة لا تليق بنقل التلميذ الذي هو عماد المستقبل وفي هذا الإطار أدعو سيدي الوزير إلى فتح الباب أمام الخواص للاستثمار...

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة الآن للسيدة الزميلة المحترمة نجلاء اللحياني عن كتلة الأحرار لها أربع دقائق.

البرنامج التنموي للدولة ولتحقيق التنمية المتوازنة لكل القطاعات الاقتصادية والمساهمة في إحداث مطار يدر دخلا على ميزانية الدولة وحتى في موارد رزق للسكان.

سيدي الوزير، من الضروري الإسراع في بداية هذه الأشغال والكل يعرف حجم الاستثمارات الموجودة خاصة في قطاع النفط وما يستحقه من تنقل جوي والكل يعرف توجهات القطاع الفلاحي للدولة في تلك المنطقة وتوجه الدولة والتوجه الدولي في تلك المنطقة لما تكتسبه من طاقة شمسية وهذا يعطل حتى المستثمرين...

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة الآن للسيد الزميل المحترم محمد أمين المباركي عن كتلة صوت الجمهورية له ثلاث دقائق، تفضل.

السيد محمد أمين المباركي

شكرا السيدة الرئيسة،

مرحبا بالسيد الوزير وكل إدارات الوزارة،

سيدي الوزير، في الحقيقة أريد أن أبدأ بولاية القصيرين كولاية وسأسألك عن مشروع السكة الحديدية الخط رقم 6 الرابط بين سوسة والقصيرين عبر القيروان أين وصل؟

وأمر بك إلى دائرتي سببية وجدليان والعيون فمعمدية جدليان هي البوابة الشمالية لولاية القصيرين وليست لدينا حافلة تربطنا بمركز الولاية فكلما نطلب مدنا بحافلة لا تتم الاستجابة لنا حقيقة نحس وكأننا نعاقب في معمدية جدليان سيدي الوزير، لأن لنا إدارات تعمل وتنقل من مركز الولاية وقوات الجيش أيضا والحرس والشرطة يريدون التنقل وهناك أيضا تلاميذ لا يتمكنون من التنقل إلى ولاية القصيرين في الصباح فلا توجد حافلة وحين اتصلت بالسלט الجهوية تمت الإجابة بأن الحافلة تصل على الساعة الثامنة صباحا ويتم إرسالها في مهمة ثم تذهب إلى جدليان في حقيقة الأمر هي ليست موجودة حتى على الساعة الثامنة صباحا سيدي الوزير ولا نفهم فجدليان هي بوابة شمالية لولاية القصيرين وليس فيها حافلة تربطها بمركز الولاية.

في خصوص رخص النقل "الواج" التي يتسلمونها باسم جدليان ولا يدخلون بها في هذه المعمدية فعليكم بمراجعة جميع الرخص داخل الولاية.

كما أن الشباب يقدم مطالب للحصول على رخص ولكن لا يحصل عليها خاصة شباب معمدية جدليان وسببية والعيون.

أريد أن أتوجه إليك سيدي الوزير، بمطلب خط يربط سببية ببزرت عبر سليانة وهو مطلب شعبي نحاول تحقيقه منذ مدة وإن شاء الله بطلب مني إليك سيتحقق. كما أنه لا توجد محطة في معمدية سببية تليق بالنقل.

وأمر سيدي الوزير، إلى النقل المدرسي حيث سأحدث عن معمدية جدليان والعمادات حيث يتنقل التلاميذ للمدرسة إلى يومنا هذا عبر النقل الريفي وفي المرة الفارطة سقط تلميذ وشارف على الموت حيث ليست لدينا حافلة للنقل المدرسي هذه معلومة أوصلها لك...

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة الآن للسيد الزميل المحترم سامي الطوجاني عن كتلة الأمانة والعمل له ثلاث دقائق تفضل.

## السيدة نجلاء اللحياني

شكرا سيدتي،

مرحبا بالسيد وزير النقل والوفد المصاحب له،

لقد قامت وزارة النقل بعدديد الدراسات لتطوير شبكات النقل الجماعي بتونس الكبرى منذ أكثر من عقدين وساهمت هذه الدراسة في إعداد مخطط مديري لشبكات النقل يركز على إنجاز شبكة حديدية "RFR" وكذلك إيصال خط المترو الخفيف من الحي الأولي بالمنزه إلى حي النصر، هذا الحي الذي سيشهد توسعا عمرانيا كبيرا في السنوات المقبلة تبعا لإقرار مثال التهيئة العمرانية لأريانة، سيشهد النصر توسعا عمرانيا بأكثر من 220 هكتار وسيُنجر عن ذلك ازديادا كبيرا في حاجيات التنقل من النصر والمناطق المجاورة له المنازه وحدائق المنزه ورياض الأندلس وأريانة العليا إلى العاصمة ونعتقد أن الأجدى استيعاب هذه الزيادة التنقلية الهامة وذلك بالإذن بتوسيع خط المترو إلى النصر والمناطق المجاورة له ولو على مراحل.

المرحلة الأولى تكون تهيئة الحوزة على طول الطريق الشعاعية X 2 التي أنهت وزارة التجهيز دراسة توسيعها ولا ننسى أنه حين نرصد أموالا للقيام بالدراسات مئات الملايين الأفضل أن لا تكون من فراغ فنرجو منكم سيدي الوزير، التسريع في تمديد شبكة المترو الخفيف لتشمل المناطق ذات الأولوية في النقل خاصة مع تزايد عدد سكان أريانة بأكثر من 3% سنويا اكتظاظ رهيب ورهيب جدا ولم يحل بناء المحولات مشكل التنقل بل يؤزمها وفي غياب أي قرار من الوزارة سيؤدي هذا إلى زيادة استعمال السيارات الخاصة المكلفة للمواطنين وهذا التوجه معارض للسياسة الوطنية للتنقلات الحضرية التي أقرتها الحكومة وأهداف التنمية المستدامة التي تأخذ بعين الاعتبار الأبعاد الاجتماعية والبيئية.

بالنسبة إلى النقل الحضري هو أساسي ومحوري لتطور أنشطة المدن ولكن أصبح للأسف في تونس معاناة يومية لمستعملي وسائل النقل وبالأخص النقل العمومي المنتظم بالحافلات فمحطات الوقوف غير معروفة في بعض الأحيان حيث تمر الحافلات مثلما تشاء دون رقيب من الوزارة.

أسطول مهترئ إلى جانب الاكتظاظ المروري المتزايد سنويا تبعا لذلك ولتحسين ظروف تنقل المواطنين في نطاق بلدية أريانة التي تعتبر دائرة لتنظيم النقل الحضري حسب قانون تنظيم النقل البري عدد 33 لسنة 2004 قررت بلدية أريانة إحداث خط نموذجي محلي منتظم للنقل ويقع ربطه بالمحطة النهائية للمترو وسط أريانة برياض النصر 2 وكان الهدف من ذلك الارتقاء بنوعية الخدمات المقدمة كتعليق أوقات مرور الحافلة بالمحطات وفرض احترام الأوقات وتهدف هذه العملية أيضا إلى تشجيع مستعملي السيارات الخاصة في أريانة التي تعد فيها أكبر نسبة امتلاك السيارات في الجمهورية، تشجيعهم على التخلي على السيارة والإقبال على التنقل العمومي بالحافلات وينتظر أن تخفف هذه الخطوط من الاكتظاظ المروري وتقلص من الحاجة إلى مأوي السيارات وسط مدينة أريانة ولن يكلف استغلال هذا الخط مليما من ميزانية الدولة.

فلماذا ترفض الوزارة الإذن بالانطلاق في هذا المشروع وتعطي الصلاحية التنظيمية للجماعات المحلية الراغبة في المشاركة؟

وفي إطار تحسين حركة المرور أيضا بوسط أريانة وتخفيف الاكتظاظ بالشوارع الرئيسية وسعيا لتنظيم وقوف عربات التنقل الجماعي وخاصة بالطريق الشعاعية X20 على مستوى محمود المطاري قام المجلس الجهوي بأريانة بإنجاز مشروع تهيئة محطة منظمة...

### السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا زميلتي، الكلمة الآن للسيد الزميل المحترم صابر المصمودي عن كتلة الأحرار له خمس دقائق.

### السيد صابر المصمودي

شكرا السيدة الرئيسة،

مرحبا بالسيد الوزير والوفد المرافق،

في الحقيقة من خلال دراستي للمهمات بدأت ترسخ لدي فكرة بأن بعض الوزارات الحيوية كأنه يراد بها أن تكون ضعيفة ليست ضعيفة على مستوى الكفاءات لأننا لا نشك في هذا لكن في الميزانية المرسودة وفي عدد الأعوان.

نحن هنا أمام وزارة كوزارة النقل 1000 مليار، عدد الأعوان حوالي 800 عون، تشرف على العديد من المنشآت لذلك نرى أن هذا قليل نظرا للمسؤوليات المنوطة بعهدة الوزارة وجزء كبير من ميزانيتها موجه للنقل البري. في الحقيقة في تقديمكم نسبتم هذا بأن الاستثمارات تعود بالأساس للمؤسسات والمنشآت العمومية.

أردت في الحقيقة أن أعرج على الدور الذي بقي للوزارة ألا وهو البنية الأساسية والدراسات إذا كانت هذه من أهم مهام الوزارة في الحقيقة نلاحظ بعض التعطل في الدراسات فمثلا المناطق اللوجستية الدراسات جاهزة منذ سنوات عديدة وكمثال على ذلك منطقة قرقور في صفاقس هناك تعطل كبير هذه ملاحظة أولى.

سأمر إلى النقل لدي سيدي الوزير، ملاحظة نحن مع إلغاء الاستثناء الذي كان موجود على الفصل 87 الذي يخص سائقي التاكسي لكن أردنا في الحقيقة أن تتوجهوا لوزارة الصناعة لتوفير الاسطوانات قبل أن يتم اتخاذ القرار حتى لا تقع تلك الإشكاليات ونحن في الحقيقة نريد أن نتجاوز كل الأزمات والخلافات في هذه الفترة الصعبة التي تعيشها تونس.

النقطة الثانية بالنسبة إلى الحافلات التي تعد ركيزة أساسية للنقل، في الحقيقة استمعنا إلى العديد من الألفاظ مثل نقل نظيف، نقل ذكي إلى غير ذلك، في الحقيقة نحن لم نر هذا وهناك ملاحظة أسوقها هنا ونحن متفقين عليها في كتلة الأحرار هو عدم توفر النقل العمومي لذوي الاحتياجات الخصوصية في تونس يجب الانتباه لهذا وكما تعلمون بأن الفصل 54 من الدستور دفع إلى عدم التمييز لذلك نرجو العمل على هذا سيدي الوزير.

النقطة الثانية بخصوص توزيع المؤسسات الجهوية نرجو أن يكون توزيعا بإنصاف بما معنى أنا لا أريد أن أقارن بين الولايات لكن نرجو أن يكون التعداد السكاني مهم جدا في توزيع هذه الاعتمادات. بخصوص الأسطول وأنا هنا اعتمد على المعطيات التي قدمتها سيادتكم، عندما نقول بأن معدل سن الأسطول في صفاقس 15 سنة، عندما نقول أنه يوجد بصفاقس أكثر من مليون ساكن، عندما نقول صفاقس قطبا جامعا يجب أن تأخذ هذا بعين الاعتبار، هذا بالنسبة إلينا مهم جدا وهذا ما يجعل لدينا إشكالية.

سأعود إلى موضوع المترو لكن بأكثردقة، في الحقيقة أعتبر أنك السيد الوزير محظوظ لأنه عند قدومك إلى الوزارة صادقت الهيئة العامة للمشاركة بين القطاع العام والخاص على ملف إنجاز المشروع أعتبرك محظوظ في هذا، هنا سنتابعك في الحقيقة بأكثر صرامة اسمح لنا بذلك، بعد ذلك نلاحظ أنه لم يتم المصادقة على هذا إلا في شهر جوان من قبل وزارة المالية. في الحقيقة هذا يعتبر وقتا طويلا ومن شهر جوان لم يخرج أي طلب عروض ونحن نريد التسريع في هذا.

في الحقيقة من خلال إجاباتكم لأحد السادة النواب بخصوص تكوين هيئة للتنسيق استبشرنا بهذا لكن حسب علمي لم يتم عقد أي اجتماع من قبل هذه الهيئة فترجو أن تسرعوا خاصة أن هناك بنك عثر عن رغبته في الاستثمار، أعيد مرة أخرى هذه تعتبر فرصة كبرى...

#### السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة الآن للسيدة الزميلة المحترمة ألفة المرواني عن الكتلة الوطنية المستقلة لها أربع دقائق، تفضلي.

#### السيدة ألفة المرواني

شكرا السيدة الرئيسة،

مرحبا بالسيد وزير النقل وبمرافقيه الكرام،

في الحقيقة أود أن أجدد الشكر للسيد وزير النقل والسيد مدير عام نقل تونس السيد عبد الرؤوف صالح على حسن الإنصات وعلى سرعة التفاعل مع مشاغل مواطني منطقتي منطقة البسمينات بإعادة الخط رقم 22 أ إلى سالف نشاطه، لكن لا يمكن أن أفوت هذه الفرصة ونحن في جلسة عامة اليوم السيد الوزير لأذكركم بالطلب الملح لأبناء بن عروس وأنا أمثل صوتهم هنا في إعادة تشغيل الخط الحديدي رقم 6 الرابط بين نعسان والعاصمة مرورا بين عروس. لهذا ستتحصر مداخلي اليوم في هذه النقطة وحول هذا الموضوع فقط.

أريد أن أذكر بأن منطقة بن عروس هي مركز ولاية تاريخيا من أول "les noyaux du voie ferrée" بئر القصعة وبعد ذلك بدأت تتكون بن عروس، الحي السكني "noyaux" السكني تكون حول "les noyaux du voie ferrée" التي كانت تسمى سابقا "fauche Ville" رويدا رويدا بنيت الأحياء السكنية فيها وأصبحت تسمى اليوم بن عروس، هذه المنطقة قام مسؤول لا أعرف من هو بإلغاء الخط الحديدي من منطقة بن عروس بدعوى أن لديهم المترو هذا يكفهم والله لا أدري صاحب هذا القرار كيف كان في الحقيقة يفكر ليغني بجرة قلم خط حديدي في منطقة ذات كثافة سكانية عالية.

بن عروس المنطقة الصناعية بامتياز يوجد بها ثلاث مناطق صناعية تستقطب يوميا آلاف العملة، فيها مستشفيات تستقطب يوميا مئات المرضى، يوجد بها مبيتات جامعية والطلبة كل صباح معطلين لا يمكنهم الوصول لجامعاتهم.

بن عروس وأعيد هذا فهي مركز ولاية ماذا يوجد لدي كمشهد اليوم في بن عروس؟ لدي سكة مثل "cicatrice" تشق البلاد على اثنين بن عروس الشرقية وحدها وبن عروس الغربية وحدها وفي بعض الأحيان يمر قطار السلع نحن نسميه قطار السلع فالحواجز دائما معطلة في أغلب الأحيان واختناق مروري كل يوم لا توجد لديك فكرة عن هذا.

اليوم ما هي مطالب أبناء المنطقة أبناء بن عروس؟ يقولون إما أن تعيدوا لنا القطار أو عليكم أن تقلعوا السكة لأن هذه السكة على مسافة كلم ونصف يوجد بها عديد المشاكل والمعضلات بالإضافة لتكدس الأوساخ فيها والأعمدة المعطلة مؤخرا حصلت فيها كوارث وجرائم، جرائم في حق الأطفال في المقرات المهجورة للشركة أظن أنكم سمعتم بهذا لذلك لا داعي بأن أذكرها مرة أخرى.

وطبعا بصفتي نائبة عن الجهة وأمثل صوتهم هنا كنت قد توجهت للسيد المدير العام للشركة التونسية للسكك الحديدية مشكور فقد استقبلني واستمع إلي وها هو موجود هنا يستمع إلي وكان متفهم جدا للمشكلة بل أكثر من هذا أعطى أوامره ليتم تنظيف مسار السكة وطلب مني تحرير مطلب كتابي رسمي وهو ما تم فعلا بتاريخ 9 جوان 2023 وتحدثنا حتى في إمكانية التعاون مع السلط الجهوية وفعلا فقد أخذت الأمور بجدية بالطبع ودعوت لاجتماع مشكورة في مقر بلدية بن عروس بتاريخ 28 جويلية 2023 إلى آخره وعندما تحدثت مع مسؤولي الشركة الذين حضروا يومها في اجتماع الوفد قالوا المشكل يا "مدام" في عدم توفر القاطرات إلى حين أن يتم إصلاحها ثم نرى.

بالنسبة إلى مدير عام الشركة يقول لي مؤخرا هذا الموضوع مستحيل "impossible" بالفرنسية...

#### السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، لقد أخذت أربع دقائق.

الكلمة الآن للسيد الزميل المحترم محمد بن حسين غير منتمي وله ثلاث دقائق تفضل.

#### السيد محمد بن حسين

شكرا السيدة الرئيسة،

مرحبا بالسيد وزير النقل والوفد المرافق،

السيد الوزير، كنت قد تحدثت مع سيادتكم عن واقع النقل في ولاية المهدية المتردي في كل المعتمدات، كل المعتمدات في ولاية المهدية تعاني من نقص فادح في خدمات شركة النقل بالساحل فهي لم توفر لا نقل يفك عزلة المعتمدات الداخلية ولم تنجح في ربط المعتمدات الساحلية ببعضها وبمركز الولاية، شربان وأولاد الشامخ وهيرة بقيت مناطق معزولة والبرادعة وسيدي علوان وقصور الساف والرجيش بقيت بعيدة على مركز الولاية رغم قصر المسافة والسبب الرئيسي توزيع غير عادل بين الولايات على مستوى الأسطول لم يقع مراجعته منذ سنوات.

السيد الوزير، حافلة سوسة - قصور الساف المخصصة للطلبة تأتي يوما وأيام عديدة لا تأتي، حافلة الثامنة والنصف بقصور الساف أغلب الأيام لا نراها، الحافلة التي من المفروض أن تتجه لسلقطة لا تتجه لسلقطة، النقل الجماعي غير موجود، التاكسي الفردي ممنوع من التنقل داخل نفس الولاية وبالطبع يمنع عليه دخول مركز الولاية لأن بعض اللوبيات مازالت تحكم وقالت لا، لا يجب أن تدخل لولايتنا، خط السكة الحديدية توقف منذ الثمانينات في مركز الولاية لم يستطع أن يتقدم بخطوة تجاه بقية المعتمدات والدراسات موجودة والأراضي مخصصة ولكن غابت الإرادة وحضرت الحسابات السياسية "والتكبيين".

الوزير الأسبق السيد البشير بن سلامة رحمه الله عاش ومات يحلم بأن يرى السكة تصل لقصور الساف لكن مع الأسف السكة



لم تأت، هذا ما كتبه وزير الثقافة الأسبق السيد البشير في مذكراته المنشورة في كتاب "عابرة هي الأيام" ليبين أن مدينة قصور الساف تعرضت لعقوبة سياسية جراء المواقف الوطنية للبعض من أبناء الجهة.

موضوع السكة الحديدية الرابطة بين المهديّة وقصور الساف 12 كلم، مفاده أنه لما تقرر إرجاع السكة الحديدية بين سوسة والمهديّة فرض منصور السخيري أن يمر القطار بالمنستير ولكنني تدارست الموضوع مع إبراهيم خوجة وزير النقل بأن لا تقف السكة الحديدية بالمهديّة فقط بل تمتد إلى قصور الساف ثم تتواصل إلى الجم وبذلك يكون الربط بين المهديّة والسكة الحديدية الآتية من تونس في اتجاه صفاقس. وبالفعل تكفل المدير العام بإعداد الدراسة وضبط التكاليف ولكن تدخل منصور السخيري داعياً أن الميزانية الحالية لا تكفي وستتم برمجتها خلال السنة القادمة وفي أوساط السنة القادمة تمت إقالاتي من الوزارة، رحم الله البشير بن سلامة.

ومنذ ذلك الزمن وهنا أتحدث عن الثمانينات سيدي الوزير، وأهالي الجيش وقصور الساف والبرادعة والشابة وملولش وسيدي علوان ينتظرون السنة القادمة التي تأخرت ولم تأت، إلى اليوم بقيت الدراسات في الرفوف والآن وبعد 25 جويلية رجعت الحلمة وعاد الأمل...

**السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب**

شكرا زميلي، شكرا.

الكلمة الآن للسيد الزميل المحترم عبد العزيز شعباني عن صوت الجمهورية له أربع دقائق تفضل.

**السيد عبد العزيز شعباني**

شكرا السيدة الرئيسة،

السيد الوزير، البعض يتحدث عن النقل الأيكولوجي والبعض الآخر يتحدث عن صناعة الذكاء والرقمنة أعلمك أن الطفل في أرياف القصيرين يتنقل 10 و20 كلم مشياً على الأقدام في هذا البرد وفي هذا الصقيع.

في موضوع آخر لماذا عندما تفكرون في إحداث خطوط جديدة في إطار مخططاتكم لا تضيفون بعض الكلمات؟ لأن في هذا البعض فك لعزلة عديد المناطق على سبيل الذكر النقل الحضري بالقصيرين بوزقاف توقف في بوزقاف لكن بقي أولاد موسى ومنطقة الطرش في عزلة في حين أن 5 كلم كافية لحل المشكل.

خط فج النعام القصيرين لماذا لا يتقدم قليلاً لهنشير الطويل ودوار العبد 3 كلم فقط كافية لحل المشكل؟

أبناء الفرش 2 والفرش 1 والمقيسمات بعمادة مقدودش والزراقية والجوابلية بعمادة العويجة إلى متى سيبقون محرومون من النقل العمومي؟

في موضوع آخر، بما أن المسؤول المحلي بمعتمدية فريانة لم يشاهد الوضع المزري لنقل التلاميذ فالرجاء منكم التدخل للحد من مأساة تلميذ العرق بفريانة.

السيد الوزير، أعلمكم أن 60 % من تلاميذ معتمدية حاسي الفريد محرومون من الالتحاق بمقاعد الدراسة بشكل منتظم بتعلة أنه ليس لديهم طريق يمكن أن تسلكه الحافلة، أي نظلم مرتين بنية

تحتية متهرئة أو غير موجودة أصلاً وتؤخذ كذريعة لمنع التلاميذ من الدراسة. في حقيقة الأمر هذه المشاكل ليس بسبب الإدارة الجهوية التي تجتهد لإيجاد الحلول لكن السبب الرئيسي في النقص الفادح لعديد الحافلات مقارنة بعدد الخطوط.

السيد الوزير، أدعوكم بأن تأخذوا الصفقات التي تبرم في رحاب وزارتكم بعين الاعتبار المناطق الوعرة حتى يضمن التونسي في المناطق الجبلية حقه في النقل.

السيد الوزير، وضع النقل في حاسي الفريد يتطلب منكم تدخلاً جريئاً وعاجلاً لأن الوضع سالب لحق أبنائنا التلاميذ والوضع لا ينتظر أو هل ننتظر بأن يتدخل السيد الرئيس مرة أخرى ليقع حل للمشاكل.

وأغتنم الفرصة لأقدم للسيد الرئيس، الشكر والامتنان على تدخله لأبناء حاسي الفريد الذين يدرسون بمدرسة أولاد خليفة بالحفي وقد توفرت الحافلة والحمد لله لكن أين المسؤول المحلي، أين المسؤول الجهوي ماذا يفعلون؟ يعني لكي تحل المشاكل لا بد من تدخل السيد رئيس الجمهورية في النقل والتعليم والصحة أقولها بكل وضوح وخاصة هنا أتحدث عن جيتي بالقصرين المسؤول الجهوي أو المحلي الغير قادر على الاجتهاد وإيجاد الحل لمشاكل الناس عليه بالتخلي عن المسؤولية لغيره فالمرحلة مرحلة عمل وليست مرحلة الجلوس على الكراسي والتباهي بها وشكراً.

**السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب**

شكراً، الكلمة الآن للسيد الزميل المحترم محمد ماجدي عن كتلة لينتصر الشعب له أربع دقائق تفضل.

**السيد محمد ماجدي**

شكراً السيدة الرئيسة،

مرحباً بالسيد وزير النقل والوفد المرافق له،

وضعية النقل سيدي الوزير في تونس بصفة عامة وضعية صعبة ومزيرة بعض الشيء برا وبحرا وجوا كما يقال وكلامي السيد الوزير ليس تحميل للمسؤولية لشخصكم بل هي تراكمات.

لدينا ناقلة جوية سيدي الوزير تحتل المراتب العالمية الأخيرة، الإعاشة للحرفاء غير لائقة، الأسعار مرتفعة لا تشجع على استعمالها، الحافلات والمترو بدون تكييف ولا مقاعد ولا احتراماً للسياسة المرورية.

سيدي الوزير، أريد أن أسأل عن الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية أنا ابن "chemin de fer" ولا أود الحديث إلا على "chemin de fer" ونرجو مدناً السيد الوزير بإجابات شافية وكافية.

قطارات الخطوط البعيدة تونس- قفصة - توزر- صفاقس وقابس متى سيتم تغيير "les autorails" هذه سيدي الوزير منذ سنة 1984 مازال الناس يستعملونها يقضون عشر ساعات بين توزر - تونس، هذا التوقيت يقع الوصول به إلى كندا، الناس يركبون قطارات لا "chauffage" ولا مكيف بالإضافة إلى التأخير و"le ralentissement" فهذه القطارات منذ سنة 1984 نرجو التدخل لتغيير هذا الأسطول فقد تهرأ ولم يعد يليق وقابل للاستعمال.

السيد الوزير، الشركة الجهوية للنقل القوافل، هذه شركة عريقة كانت تحقق أرباحاً تم تدميرها هناك ملف قضائي لدى

محكمة المحاسبات نريد أن نعرف أين وصل هذا الملف وهذه الشركة بصدد الانهيار إلى الآن أسطولها تهرأ ولم تقدر على تأمين العودة المدرسية في عليم، القوصة، ماجورة، الدوارة، الرديف، المظيلة وسيدي بوبكر.

السيد الوزير، كل هذه المناطق سألتكم عنها هي مناطق معزولة وعندما قالوا لك مثلاً أنه تمت برمجة رحلة من الرديف إلى سوسة تقول أم العرائس لديهم حافلة الرديف فهي تخرج مكتظة من الرديف لذلك نرجو أن يتم توفير لكل معتمدية بجهة قفصة حافلة ليقيم ربطها بجهات الساحل وتونس والحافلة بطبعها "rentable" حيث أن يركب فيها المسافرين كلما مرت بمنطقة وأنتم تعرفون هذا الشيء.

سيدي الوزير، أريد أن أتحدث معك حول ملف التاكسيات السند سيدي الوزير، يوجد بها تاكسي وحيدة، الرديف يوجد بها 7 تاكسيات، أم العرائس يوجد بها 3 تاكسيات، المظيلة يوجد بها اثنتان.

بالنسبة إلى رخصة التاكسي سيدي الوزير، كما نعلم جميعاً كانت تعطى بالمحاباة وبالمحاصة لذلك نريد أن نعرف ما توجه الوزارة بخصوص مد الناس بالرخص لمستحقها وكيف ستكون إستراتيجيتكم في هذا لأن رخص التاكسي كان يشوبها تلاعب كبير جداً؟

سيدي الوزير، نصل إلى الموضوع الذي هو موضوع حارق وتحدثت فيه كثيراً، موضوع مطرودي الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية. سيدي الوزير، لقد اتفقت على عقد مجلس إدارة لتطلعوا على الوضعيات، لقد قلنا بأن من أضر الشركة في عتادها أو سرق أو كذا قلنا هذا معفى من العودة، قلنا غياب غير شرعي وأي بشر في تونس معرض للدخول للسجن وهؤلاء الأشخاص منهم من سجن من أجل النفقة أو قضايا أخرى، حقيقة أي بشر معرض بأن يسجن في هذه القضايا، غياب غير شرعي كنت قد ذكرت بأنه بخصوص هؤلاء سيتم عقد مجلس إدارة ويوجد معنا السيد الرئيس المدير العام أريد أن أقدم له تحية بعث لكم بملف بعدم سماع الدعوى إلى حد الآن لم يعد هذا الملف.

لدينا مركز الفحص الفني للعربات بالمتلوي كنت قد سئلتكم عنه أخذتم أرض سيدي الوزير وقلت يرباً لسنة أخرى لم أفهم سنة أخرى أتعي سنة 2024 أو السنة التي تليها؟

لدينا أيضاً السيد الوزير وضعية المتعاقدين مع الوكالة الفنية للنقل البري هؤلاء عملوا بقي 40 منهم لم يعودوا إلى عملهم والآن هناك مناظرة ولكن لا تشملهم نظراً إلى سنهم عملوا معكم خمس سنوات ثم تم إيقاف عقودهم هل تنوون تسوية وضعيتهم...

#### السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكراً، الكلمة الآن للسيد الزميل المحترم محمد يحيوي عن كتلة الأمانة والعمل له دقيقتان تفضل.

#### السيد محمد يحيوي

شكراً السيدة الرئيسة،

ومرحباً بالسيد الوزير وإطارات وزارة النقل،

أولاً، على المستوى الوطني السيد الوزير هناك ملفات فساد منذ تقريباً 2017 مثل عربات النقل الحديدي للفسفاد بجهة قفصة أو صيانة عربات المترو وملف المحروقات وقطاع الغيار بالشركة الوطنية للنقل البري.

على المستوى الجهوي سيدي الوزير، أتساءل عن تردي أسطول النقل العمومي للشركة الجهوية للنقل بجندوبة وهو ما أثر خاصة على النقل المدرسي.

سيدي الوزير، ما هي مجهودات الوزارة في تنشيط مطار طبرقة وإعادته إلى بريقه السابق وإشعاعه على المستوى الإقليمي والوطني؟

ثانياً، الخط الحديدي عدد 2 الرابط بين ماطر وطبرقة سيدي الوزير من ناحية تقومون بدراسة جدوى لهذا الخط الحديدي ودوره على المستوى الاقتصادي ولكن من ناحية أخرى تقومون بالتفويت في المحطات بالكراء لإحداث المقاهي وبعض المطاعم وهذا فيه إشكال كبير جداً وهذا يعني بأنكم اتخذتم القرار بعدم إرجاع هذا الخط.

المشكل الثالث والأخير، مركز الفحص الفني سيدي الوزير، تم إعداد ملف مستوفي الشروط من بلدية المكان طبرقة سنة 2018 لكن نتفاجئ هذه الأيام ويوم 10 أكتوبر فقد أمضى السيد المدير العام محضر في ولاية جندوبة على أنه لا يمكن الإيفاء بهذا التعهد علماً وأننا نبتعد عن مركز الفحص الفني بجندوبة 85 كلم. أيعقل سيدي الوزير أن يكون هناك محطتين للفحص الفني في ولاية جندوبة يبعدان 20 كلم عن بعضهما البعض في حين أن معتمدية ترفية مثل طبرقة في حدود 85 كلم لا يمكن تمكينها من هذا المركز الذي يمثل مطلب للجهة بإلحاح كبير جداً نتيجة وجود أسطول للسيارات وتردي الطريق وخاصة لصعوبته وكثرة الانزلاقات. ولهذا رجاء السيد الوزير النظر في هذا الموضوع ولكم جزيل الشكر.

#### السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكراً، الكلمة الآن للسيد الزميل المحترم طارق الربيعي عن الكتلة الوطنية المستقلة له ثلاث دقائق تفضل.

#### السيد طارق الربيعي

شكراً السيدة الرئيسة،

مرحباً بالسيد الوزير والوفد المرافق له،

مهمة النقل هي في الأصل غاية نبيلة إنسانية لإيصال الناس لقضاء شؤونهم من مكان لآخر.

نحن في حي التضامن أصبح النقل يمثل معضلة كبرى أصبح شقاء وتعااسة. في حافلة حي التضامن يجب أن تتشاجر مع الناس لتحصل على مقعد في الحافلة الصفراء مع تحياتنا لأعوان شركة نقل تونس.

كذلك المترو الخفيف، السيد الوزير، أطلب منكم تأدية زيارة صباحية لمحطة الحافلات 3D بحي التضامن أو لمحطة المترو الخفيف بحي الانطلاقة أو للـ "68 terminus" لتطلع على حجم المعاناة التي يعانيها الناس كل صباح، في دول أخرى وصل الأمر بالناس أن يسمونها بوزارة السعادة، في تونس هنا أمنية المواطن أن يصل إلى عمله أو إلى مؤسسته الدراسية أو أن تصل امرأة مسنة أو رجل مسن إلى المستشفى في حالة جيدة، عليكم أن تروا حجم الفرحه عندما يتحصل الشخص على مقعد في الحافلة الصفراء، دون الحديث عن التأخير وأحياناً يتم إلغاء سفرة بالرغم من تدخل أعوان الشركة مشكورين فهم دائماً يتدخلون، وقد حصلت عديد الحوادث ففي حي التضامن مثلاً وصل الأمر بالمواطنين إلى غلق الطريق ولا يتحركون الحافلة الصفراء وخاصة 3D أن تواصل طريقها والسلط المحلية بما فيهم السيد المعتمد أو الأمن أو أتدخل أنا ولكن

الآن لم يعد لدينا وجه للتدخل بالتهديئة كل يوم وعود، يومين أو ثلاثة يتم تنظيم السفرات وبعد ذلك تعود كما كانت عادت حليلة إلى عاداتها القديمة.

فالمواطن عندما يذهب لعمله في ظروف تهيئة فلن يتمكن من تأدية عمله كما ينبغي فهو سيصل متوتر وعندما يأتيه المواطن الذي هو بدوره كان يعاني من وسائل النقل من نفس الحافلة أو من الحافلة التي جاءت بعدها يأتي متوترا وعليك السيد الوزير تخیل المشهد لقد وصل الأمر بالناس بأن يتحدثوا على جودة الحياة.

الحلول سيدي الوزير، التكتيف من الحافلات ولكن أعرف نظرا إلى قلة الإمكانيات لا يمكننا التكتيف من عدد الحافلات لذلك يجب الالتجاء للنقل الخاص لدينا شركة خاصة بعي التضامن "TUS" تساعدنا في النقل ولكن لهؤلاء مطالب يريدون جلب الحافلات المستعملة لأنه كما تعلمون الحافلات الجديدة والاستثناء الذي اتخذته شركة نقل تونس يريدون أن يأخذوا هذا الاستثناء ليحلبوا الحافلات المستعملة.

كذلك التاكسي الجماعي نرجو تكتيف عدد رخص التاكسي الجماعي وإحداث خطوط جديدة كذلك رخص التاكسي الفردي.

نعلم بأن الشركة تتعرض أيضا لعدة اعتداءات نريد التوجه بتحية لأعوان نقل تونس لدينا محبة ومعة لهم فقد كبرنا معهم وشكرا لكم سيدي الوزير.

#### السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة الآن للسيد الزميل المحترم سامي الحاج عمر غير منتم له ثلاث دقائق تفضل.

#### السيد سامي الحاج عمر

شكرا رئيسة،

مرحبا بكم السيد الوزير،

أرجو أن تستمع إلي وأن تركز معي قليلا خاصة في الموضوع الأول الذي يمكنك بمجرد جرة قلم تغييره ولكن الموضوع الثاني شائك بعض الشيء.

الموضوع الأول، كنت قد راسلت سيادتكم سيدي الوزير وكما تعلمون السيد الرئيس قال سأعطي الأولوية هذه السنة للطلبة والتلاميذ أي أراد أن تكون عودة مدرسية بأريحية كبرى للتلاميذ.

راسلتك لأن هناك تلاميذ ينقطعون عن الدراسة وخاصة في التعليم العالي، حسب القرار عدد 369 الذي اتخذته السيد الوزير سابقا في 15 أوت 2001 جاء فيه أن الذين يدرسون في المرحلة الأولى من التعليم العالي لا يمكن إسناد اشتراكات مدرسية للطلبة الذين سنهم يتجاوز 30 سنة، حصلت ظروف ربما هناك استثناءات السيد الوزير يجب أن تكون هناك بعض الرحمة لا نترك طلبة انقطعوا عن الدراسة لظروف شخصية عائلية أو صحية لا ندري ما هي هذه الظروف، يمكن أن أدرس في جامعة ولم أنجح انقطعت مدة عن الدراسة وبعد ذلك سهل علي الله لأدرس حتى في جامعة خاصة لذلك لو تكرمتم عليهم السيد الوزير بمراسلة شركات النقل وخاصة شركة النقل بالساحل لتمكين كاستثناءات هؤلاء الطلبة الذين يدرسون في مرحلة أولى وسنهم بين 31 و32 سنة وهؤلاء لا يتجاوز عددهم الأربع أو خمس أشخاص ويكون لكم في هذا جزاء كبير إن ساعدتهم لأن بهذا الاشتراك ستنقص عليهم الكثير من المصاريف.

الموضوع الثاني وهو موضوع كبير وأتمنى أن السيد رئيس الجمهورية يستمع لهذا الموضوع بخصوص "Tunisair Handling" في مطار الحبيب بورقيبة بالمنستير.

سيدي الوزير، أنت تعلم بأنه يعاني من مشكل كبير وقد اتخذت هذه السنة بشأنه قرار لأنه لدينا عقد مع "TAV"، تعلمون بأن الدولة تضخ سنويا حوالي 20 مليار لـ "TAV" وهذا خسارة لـ "Tunisair" ولوزارتكم لذلك ما الحل لهذا؟ قلتم إما أن يكون الحل هو تحويلهم جميعا للعمل في جربة وفي مطار تونس-قرطاج أو يتم إحالتهم على التقاعد المبكر. أقول من بين هؤلاء لم يبلغوا سن التقاعد وهم صغار السن وما هذا التقاعد المبكر؟ بهذا سنفتح على أنفسنا كارثة اجتماعية لتحويل هؤلاء الموظفين والعملة لجربة أو لمطار تونس-قرطاج، فهذا يعتبر عائقا كبيرا وليس من السهل حله فهو يرهق الوزارة كثيرا لأن الوزارة تدفع الكثير من الأموال ولكن هذا يتطلب قرار سيادي.

ما الحل؟ هل يتم تغيير العقد ولكن هذا الأمر ليس بالسهل؟ نعلم بأن هذا الموضوع شائك جدا لكن علينا أن نحافظ على "Handling Tunisair" في المنستير وكما تعلم السيد الوزير مطار المنستير وما يقدمه للدولة من أرباح وعدد الرحلات التي تنتظم بالكمل الهائل.

بخصوص أيضا نقل الطلبة خاصة في منزل نور وسوسة، فقد راسلنا الرئيس المدير العام وقد تجاوب معنا ووعدنا بحل الإشكال مشكور وبارك الله فيه.

الموضوع الموالي حاولوا أن تخفضوا في سعر التذاكر خاصة...

#### السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا زميلي، الكلمة الآن للسيد الزميل المحترم محمد ضو عن كتلة لينتصر الشعب له دقيقتان تفضل.

#### السيد محمد ضو

شكرا السيدة الرئيسة،

مرحبا بالسيد وزير النقل والسادة والسيدات إدارات الوزارة،

سيدي الوزير، نحن اليوم نناقش مهمة النقل وحين نتحدث عن النقل فإننا نستحضر مشاهد معاناة المواطن التونسي اليومية في الوقوف طوابير أمام المحطات التي تغيب فيها وسائل النقل العمومي من حافلات ومن قطارات ومن مترو وأصبحت المشاهد التي نراها يوميا لا تختلف في الحقيقة كثيرا على ما تعيشه بعض المدن العالمية من فوضى في النقل العمومي في ظل غياب إستراتيجية وطنية للنقل وتقدم الأسطول ونقص الأعوان بالإضافة لاستشراء الفساد في هذا القطاع وهو ما فاقم معاناة المسافرين في عدة جهات خاصة في الجنوب الشرقي.

الشركة الجهوية للنقل بمدنين التي تشع على معتمديات مدنين وتطاوين تشهد نقصا في الحافلات واهتراء الأسطول ونقص الأعوان حيث لم تعد قادرة على تغطية النقل الحضري والمدرسي رغم اجتهاد السيد الرئيس المدير العام.

سيدي الوزير، أيضا موضوع رخص النقل الريفي وتغيير صبغتها ما تزال معطلة لدى مصالحكم.

سيدي الوزير، أريد أن أقول لك من الجنوب إلى الشمال إلى الغرب إلى الشرق كلنا لدينا بطاقة تعريف تونسية لا يوجد مواطن

درجة أولى ومواطن درجة ثانية، أتمنى أن تذهب إلى أرياف مدين بكل معتمدياتها وبكل عماداتها سترون المعاناة اليومية لمواطنينا في هذه الربوع صدقوني حافلة لنقل التلاميذ تجد بها 100 تلميذ ولكم سديد النظر، شكرا.

#### السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا زميلي، الكلمة الآن للسيد الزميل المحترم المعز بن يوسف

#### المعز بن يوسف

شكرا الرئيسة،

مرحبا بالسيد وزير النقل وبكل الوفد المرافق لكم،

كنت سأحدث في العديد من المواضيع ولكن سيدي الوزير، نظرا لما استمعنا إليه لا يمكن أن أقول سوى ربي يصبركم، فقط.

حتى نكون إيجابيين السيد الوزير، اليوم هناك أشياء نشعر بها مثلا بأنه في الواقع توجد إمكانيات ولكن هذه الإمكانيات لا تحسن استغلالها، فمثلا ميناء النفيضة بسوسة هل سنقوم بإنجازها سيدي الوزير؟ إذا كنا سنتحدث عن تونس الجديدة التي نريدها، يجب أن تكون لدينا عاصمة جديدة وهذه العاصمة لا يمكن أن تكون موجودة سوى في النفيضة، هذا مستقبل تونس الكبير ولكن نعلم اليوم، بأنه لا توجد أموال اليوم في البلاد ولا يوجد تمويل.

إن كنت سأحدث عن ميترو الساحل، نفس الشيء ولو أن السكة موجودة سيدي الوزير، ميترو الساحل ليس المشروع القديم بالنفيضة، نتحدث عن ميترو ويربط بقية معتمديات الساحل.

سيدي الوزير، يمكن أن أقول لكم بأن نقل التلاميذ اليوم في سوسة التي كان بها 600 أو 570 ألف ساكن وفي ظرف خمس سنوات ازداد عدد السكان بها بـ 200 ألف ساكن أغلبهم من المناطق الداخلية من الناس الذين جاؤوا لسوسة بحثا عن عمل. لذلك فإن النقل اليوم في سوسة يعاني في حالة يرثى لها ولا توجد حلول لذلك، يمكن أن أقول لكم بإمكانكم أن تأخذوا بعين الاعتبار قطار تونس - سوسة مثلا والذي يمر من القلعة على الساعة السادسة وعشر دقائق، قام المواطنون بغلق السكة في أغلب الأوقات وهذا غير معقول.

سيدي الرئيس، ماذا أقول لكم، سوسة يوجد بها مناطق ريفية كبيرة جدا أغلب الناس يعملون بالمناطق الصناعية القريبة من الولاية، من كوندار ومن سيدي بوعلي إلى بوفيشة، الناس تذهب إلى سوسة لتعمل وهؤلاء الناس يعانون، تقريبا نصف ما يتحصلون عليه من أموال ينفقونها في النقل.

هناك شيء آخر سيدي الوزير، كراسات الشروط للواجبات وللتاكسي، كفانا من التدخلات من "UTICA" ومن ولاية ومن لجان، كل شخص عمل مدة 10 أو 12 سنة اتركوه يتصرف ليحلب لنا حتى دبابة، المهم يخفض...

#### السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة الآن للسيد الزميل المحترم، أيمن بن صالح عن

الكتلة الوطنية المستقلة، له ثلاث دقائق، تفضل.

#### السيد أيمن بن صالح

شكرا السيدة الرئيسة،

مرحبا بالسيد الوزير وكافة الإطارات المرافقة له،

السيد الوزير، سأعود بكم لأربعة وعشرين سنة مضت، إصدار مجلة الطرقات، مجلة الطرقات والتي مباشرة في الفصل 84 "يعاقب كل مرتكب لأحد المخالفات الخطيرة بخطية تتراوح من إحدى عشرة دينار إلى ستين دينار" وهذه المخالفات: تجاوز السرعة القصوى المسموح بها وعدم احترام الأولوية إلى آخره.

وحسب إحصائيات المرصد الوطني للمرور، هنا نتحدث عن إحصائيات 28 نوفمبر 2023 أي إحصائيات الأمس، عدد القتلى مع الأسف هذه السنة وبقي شهر من انتهاء السنة نتحدث عن 1099 قتيل أي بزيادة 158 قتيل عن السنة الفارطة وقد سجلنا هذا العدد خلال السنة الفارطة على مدى سنة وهذه السنة لم تنتهي وبقي شهر وسجلنا نفس عدد قتلى حوادث الطرقات، مع العلم أن الشهر الأخير يتضمن رأس السنة ونحن نعلم ما يحصل دائما في رأس السنة.

السيد الوزير، إن عدم احترام الأولوية المذكور هنا والذي تحدد مخالفته بـ 11 دينار هو السبب الثالث في حوادث المرور في تونس، يتسبب في 414 حادث، متى سيتم مراجعة هذه المجلة؟ نريد قوانين فنحن متعطشين للعمل، مدونا باقتراحاتكم ونحن مستعدين للعمل، علينا بتغيير مثل هذه المخالفات 11 دينار والفصل 83 يتحدث عن خطايا بـ 3 دنائير وبـ 5 دنائير، هذا مبلغ هين سيدي الوزير.

النقطة الثانية، سأسأل السيد الوزير، هل جربت في مرة وذهبت إلى "zone"، "zone" قمرت، هل ذهبت إلى البحيرة 2 سيدي الوزير، هل ذهبت إلى "Monplaisir" هل رأيت كيف يقوم في هذه المناطق الشباب بـ "drift" وكيف يلعبون بالدراجات النارية هل شاهدت هذا؟ سؤال، لا أدري هل لديك فكرة عن هذا السيد الوزير أم لا؟ هل لديكم فكرة عن كثافة الناس (وأظهر السيد النائب صورة) في الـ "zone" في قمرت كم عددهم؟ فالناس يجتمعون كل يوم أحد في ذلك المكان وأطلب منكم أن لا تمنعهم من هذا لأنني تكلمت عنهم، الدولة تعلم بهذا، تعرف بأنهم يجتمعون كل يوم أحد هناك تجد سيارات ودرجات نارية ويقضون اليوم هناك وهذا لا يعني أننا نشجع الحركات الهلوانية في الطرقات ولكن لما لا تكون هناك "piste" في تونس وهذه الـ "piste" ستساعدنا حتى على مستوى السياحة.

سيدي الوزير، سأظهر لكم صورة أخيرة، وتمثل صورة الميترو (وأظهر السيد النائب صورة) هذا الميترو أمام سفارة فرنسا، انظروا كم من شخص أخرج رأسه من النافذة، ألا يوجد من يصنع البلور يمكنه أن يغير بلور نوافذ وأبواب الميترو، هذا أمام سفارة فرنسا وللتذكير، الرجاء فتح الطريق أمام سفارة فرنسا حتى يتمكن الأشخاص المسنين عندما ينزلون في محطة البساج ليذهبوا إلى "marché central" يمكنهم المرور من هناك، نحن نعيش في بلدنا وبلدنا لم تكن محتلة...

#### السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة الآن للسيد الزميل المحترم عزيز بن الأخضر عن كتلة الأمانة والعمل له ثلاث دقائق تفضل.

#### السيد عزيز بن الأخضر

شكرا السيدة الرئيسة،

السيد الوزير وكل الطاقم المرافق،

## السيد عماد أولاد جبريل

شكرا السيدة الرئيسة،

مرحبا بالسيد الوزير وكافة إدارات الوزارة،

عندما نتحدث عن النقل فإننا نتحدث على الصحة ونتحدث على التربية فإننا نتحدث عن الشريان الأساسي للمجتمع التونسي، نتحدث على المشاكل اليومية أي وزير سيتقلد مقاليد هذه الوزارة، يجب أن يكون لديه برنامج، يجب أن يكون لديه استشراف.

بخصوص المشاكل سيدي الوزير، أي إنسان موجود في الجمهورية التونسية يعرف مشاكل النقل وقد تابعنا كثيرا عملكم في البداية، بخصوص التصفية وصدقكم مع منظوريكم ومحاولة إصلاح العديد من الأشياء الموجودة، هذا صحيح وحتى عندما تفاعلت مع مطالب منظوريكم، كنت واضح ولم تعد بأشياء، بل قلت لا أستطيع القيام بها في الوقت الحالي، هذا واضح ونحن نعرف محدودية إمكانيات الوزارة ونعرف محدودية المالية العمومية، هذا أيضا واضح. لكن من بين مهام الوزير وسامحوني هنا في الكلمة، هو الذي يخلق الحلول وليس من دوره أيضا لأنني أسمع اليوم أن التركة التي وجدها ثقيلة وكذا، نعلم بأن التركة وجدها ثقيلة ونعرف جميع المشاكل وعندما سنتقلد مسؤولية يجب أن نعرف على ما نحن مقدمين عليه وعلينا بإيجاد الحلول.

اليوم سيدي الوزير، لا توجد نظرة إستشرافية للأمانة ولا توجد حلول، اليوم عندما نقول أن الـ "CTN" باخرتها ونحن لدينا باخرتين ونعمل بالتأجير: لدينا باخرة تانيت ولدينا باخرة قرطاج، قرطاج 2026 ستخرج عن العمل، سنبقى نعمل في كامل الدولة التونسية بباخرة فقط ونكتري أيضا.

هل تم بحث إستراتيجية؟ ماذا سنعمل في المستقبل وماذا سنأخذ؟ اليوم عندما نتحدث على "TGV" من تونس إلى الجنوب ونحن حقيقة محتاجون لمشروع من هذا النوع، في الوقت الذي المغرب التي توجد بجانبنا لديها القطار السريع بسرعة قصوى وبسرعة 350 كلم في الساعة. تونس نحن في هذا الزمن، عندما نتحدث عن "express" فإننا نتحدث عن سلحفاة وأنت تعرف السيد الوزير عندما تمتطي القطار من صفاقس إلى تونس كم يتطلب هذا من وقت، أقول هذا لتكون واضحين.

اليوم، عندما أنظر لتقرير وزاراتكم وللبرامج وللبرامج التي ذكرها السيد رئيس الجمهورية، لا نجد هذا في المخطط، هذا المشروع غير موجود تماما.

اليوم عندما أنظر للزمن المدرسي وللزمن الوظيفي وللزمن الإداري للتونسي وأعود لضعف الأسطول في النقل الحديدي والنقل الحضري والنقل المدرسي، نفهم عدم التزام وعدم وجوده مع ضعف هذا الأسطول، تجد التونسي دائما معطل وتجده في وسائل نقل مكنتة، هذا موجود.

اليوم عندما ننظر للنقل في كامل دول العالم، تجده منظم، نحن في تونس لا يوجد لدينا نقل، التونسي عندما يخرج من منزله بالمشاكل التي يعاني منها ويريد أن يترفه بعض الشيء ويصعد للحافلة تمت. الموظف التونسي الذي يلومه الناس لماذا دائما "على أعصابه" هو منذ صعوده للحافلة أصبح متوترا سيدي الرئيس.

سأتوجه إليكم في الحقيقة بخطاب نقدي بناء يعكس قلقي الشديد بشأن تردي الأوضاع بقطاع النقل وخاصة بعد زيارة فخامة رئيس الجمهورية لأحد مقرات الشركة وقد أظهر أمامنا صورة واضحة من استهتار ومن فساد يحتاج لتدخل فوري وإعلان حتى قانون الطوارئ في هذه الوزارة وهذا ليس في شخصكم سيدي الوزير، نعلم بأن هذا إرث ولكنكم تتحملون اليوم مسؤولية هذا.

أعتبر أن هذه الحالة مؤثر على ضرورة إصلاح عميق في إدارة القطاع وأدعو إلى اتخاذ إجراءات فورية لتحسين الشفافية ومكافحة الفساد.

يجب أن نعمل معا على تعزيز الرقابة وعلى تحسين الإجراءات لضمان استقامة وكفاءة خدمات النقل.

مشكور السيد الوزير بخصوص إجاباتكم على السؤال الكتابي، حول وضعية النقل المنتظم بمعتمدية مرناق وفي الحقيقة هذا ما نأمل الوصول إليه وإن شاء الله مع السيد الرئيس المدير العام، السيد عبد الرؤوف الصالح، هذا الرجل الصالح وهذا المسؤول الصالح لأننا اليوم وجدنا حقيقة وجدنا الرئيس المدير العام الذي تدخل ويمكن من حل العديد من المشاكل وليس في مرناق فقط بل في عديد الجهات ولعديد النواب، ألف شكر لهذا المسؤول وسنصل لما نريده إن شاء الله مع هذا السيد بفضل الإرادة.

السيد الوزير، يجب التركيز اليوم على وضعية الناقلة الوطنية حيث تشهد ترديا واضحا وترتبط هذه المشاكل برداءة الخدمات وارتفاع أسعار التذاكر مما يؤثر سلبا على القدرة الشرائية للمواطنين ويدفع الكثيرين إلى التراجع عن السفر.

يجب أخذ التدابير اللازمة، حتى يتمكن كل مواطنين بالخارج من العودة إلى بلدهم كل عطلة على الأقل ولا يقضون عطلة في بلدان أخرى لأن الرجوع إلى تونس يكلفهم أكثر بكثير، لا يمكن لعائلة اليوم في كندا تتكون من خمسة أفراد في الـ "plein saison" تتكلف عودتهم إلى تونس 30 مليون بوجود خدمات أكثر مما يمكنني أن أقول عنها متوسط لا ترتقي إلى قيمة بلادنا. قس على ذلك السياحة، فالسائح اليوم نظرا إلى ارتفاع سعر التذكرة لم يعد يفكر في القدوم إلى تونس.

يتعين عليكم تحليل أسباب تردي الخدمات وارتفاع الأسعار واتخاذ إجراءات فعالة لتخفيض التكاليف، كما يجب على الحكومة النظر في سبل تعزيز التنافسية وتحسين جودة الخدمات لتشجيع المواطنين على استخدام وسائل النقل الوطنية.

تعد هذه التحديات مسؤولية مشتركة تتطلب تعاون شاملا لتحقيق تحسينات جوهرية في قطاع النقل وضمان الوصول العادي والمستدام لتقديم الخدمات لجميع المواطنين.

السيد الوزير، أيضا اليوم أعوان المنظومة الأمنية لشركة نقل تونس يعملون اليوم بدون قانون أساسي رغم أهمية هذه المنظومة التي يمكنها في الحقيقة أن تحافظ على أسطولنا، اليوم هؤلاء الناس يعملون بدون قانون الأساسي ولذا السيد الوزير نطلب منكم التسريع في سن القانون الأساسي الخاص بهم وشكرا.

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة الآن للسيد الزميل المحترم عماد أولاد جبريل عن الكتلة الوطنية المستقلة له ثماني دقائق تفضل.

اليوم السيدة الرئيسة، الموضوع واضح كثيرا، يجب إستراتيجية، هذه الإستراتيجية الوزارة غير قادرة عليها إلا عندما يتم فتح الشراكة، "سيب" الرخص سيدي الوزير، اليوم لا أفهم لماذا احتلال هذا "monopole" ولغة النقابات هذه وأن مقدرة السيارات أكثر من اللازم والأسطول، هذا غير صحيح لأنه أحيانا تجد شخص يعمل سائق تاكسي لدى شخص لديه أربع أو خمس سيارات تاكسي بينما عندما سأسند الرخص أكثر، فإنني سأدخل أموالا أكثر للدولة وسأدخل أموالا للـ "CNSS"، سأشغل شاب تونسي وسيشغل معه شاب آخر، لذلك هل ترى ماذا ربحنا؟ لقد ربحنا دورة اقتصادية كاملة.

بما أنه ليس لديك حلول من هذا النوع ولا تملك أسطول لتلبية الحاجيات، عليك بإعطاء الرخص. سأعطيك مثلا ولاية المهدية مثلا، الولاية الداخلية ذات الشريط الساحلي والتي تم معاقبتها من أجل أربعة صم من البحر، سأعطيك أسماء معتمديات لا توجد بها تاكسي جماعي بتاتا، لا يوجد لدينا تاكسي جماعي، غير موجودة. لماذا أليست تابعة لوزارة النقل هذه؟ كم تم تقديم من مطالب للرخص التاكسي الجماعي ولكن لا يتم إسنادهم الرخص.

إلغاء الرحلات، اليوم أعطني كم للـ "STS" من رحلة ملغاة، بين السواسي وهبيرة وأولاد الشامخ وشربان وبومرداس لا توجد رحلات، لماذا؟

الخط الحديدي، محطة كركر هي محطة يقف القطار فيها مرة واحدة السيد الوزير، لماذا؟ وهناك محطة أخرى في الرواضي كان يقف فيها القطار ولم يعد يقف القطار فيها وأصبح على المواطن أن ينزل بعد محطته، ينزل بكركر.

لذلك من أين تأتي بهذه التعلات وكيف يمكننا أن نتطور؟

اليوم الأسطول غير متجدد، على الأقل صالحي القطاع الخاص، ليأخذ قطاع معين ويعمل وعليكم أن ترخصوا لهم بأن يشتروا الحافلات وحدهم، لماذا عليه أن يمر من طريق يجب أن يشتري من المكان الفلاني ليعمل في الـ "monopole" الفلاني، هناك قوانين يجب تغييرها، وهناك قوانين تم سنها على مقاس أشخاص معينين.

اليوم عندما ننظر للموارد البشرية غير موجودة وهو يعاني من نقص كبير، بل أكثر من هذا هناك أشخاص لديهم 15 و 16 سنة تعمل بعيدة على عائلاتها بينما كان من المفروض أن يعمل في منطقته، وهذا لا يشعر بالتعب ويكون لديه توازن نفسي وبعد ذلك نتساءل لماذا الحوادث كثرت، عليكم بفتح انتدابات لأبناء هذه المنطقة من تونس لديك 1000 شخص يطالب بالعمل في تونس ولا بأس هناك استثناءات يجب تطبيقها في صالحي المواطن ونحن مع استثناء بعض الأشخاص وتجري الانتدابات.

السيد الوزير، عندما نقوم بشراء الحافلات من الخارج ونأخذ فضلات أوروبا لقد رأينا هذه الحافلات، فأنتم بذاتكم صرحتم وقتلتم بأنهم معطين منذ أن تم شراؤهم واليوم نرى في الـ "casse" الموجود بالمليارات، نحن نعرض ميزانية هنا لتدعيم وزارة النقل، هناك مليارات ملقاة، فهل لم يخطر ببالنا في يوم من الأيام كل هذه الورشات؟ ألا توجد لديهم جميعا القدرة على إصلاح المعطى؟ بما أنه لا توجد لديهم قدرة على الإصلاح ما الذي أوصلهم إلى تلك الحالة؟ لقد وصلوا إلى تلك الحالة لغياب الصيانة المسبقة، لذلك هذه تعد معضلة والأخرى تعتبر معضلة أكبر.

السيد الوزير، عندما نتحدث اليوم عن الموانئ، ميناء النفیضة نحن نعرف وضعيته، إلى حد الآن معطل، لو قامت المغرب بمشروعها فإن ما سنقوم به زائد، إن تجاوزتنا في الوقت فلم يعد له أي فائدة وتكلفته تتضاعف أكثر.

السيد الوزير، الشيء الأخير الذي أريد أن أسأل عنه "RFR" الذي تحدثوا عنه وأنفقتم عليه 1500 مليار إلى حد الآن ليتم تشغيل خط وما زالت لدينا أربعة خطوط في البرنامج، الأربعة خطوط تم وضع دراسات لها منذ 15 سنة مضت، بعد إنجاز تلك الدراسات تم بناء أحياء أخرى وتم بناء عديد الأشياء الأخرى ولذلك يجب إعادة دراسات جديدة والدراسات تتكلف بالمليارات، هل رأيت التعطيل سيدي الوزير، كم يسبب من خسارة في الأموال للدولة؟ واليوم سندخل في انتزع جديد وغيره.

خلاصة القول سيدي الوزير، وزارة النقل يجب أن تسند الرخص وتعطي فرصة للشباب ليعمل في المناطق التي لا تصلها وسائل النقل.

وهناك شيء آخر سيدي الوزير، ولاية المهدية تابعة للجمهورية التونسية، نحن نفرح بقدومك لترى الأشياء على أرض الواقع مع الشكر.

**السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب**

شكرا، الكلمة الآن للسيد الزميل المحترم علي زغدود عن كتلة لينتصر الشعب له ثلاث دقائق تفضل.

**السيد علي زغدود**

شكرا الرئيسة،

مرحبا بمعالي وزير النقل والوفد المرافق،

باسمي وباسم كتلة لينتصر الشعب، نرجو من سيادتكم ومن الوكالة الفنية للنقل البري، التدخل العاجل لتسوية وضعية المتعاقدين الذين بقوا أربعة أشهر بدون أجر وأغلب هؤلاء أصحاب عائلات ووضعية اجتماعية حيث تم إيقاف تعاقدتهم ككتاب تصرف بعد أربع سنوات من الشغل وقدموا في هذه السنوات الكثير لوزارة النقل. نرجو منكم تسوية ملفاتهم في أقرب وقت.

مداخلتي ستكون برقية على معتمدية بن قردان:

النقطة الأولى، الديوان الوطني للمعابر الحدودية البرية، معبر رأس جدير، معبر دولي، بوابة شرقية لتونس 6 آلاف مسافر يوميا الأهالي يطالبون بضرورة تحسين وضعيتهم وأن يكون مشغل لأبناء الجهة ولا يتم تشغيلهم بالتشغيل الهش عن طريق المناولة لذلك يجب أن تفتح عقود التشغيل لأبناء الجهة وتدعيم إدارة الديوان بالموظفين حيث يوجد اليوم فقط أمر المعبر. كذلك ضرورة الإسراع بتوفير خط تمويل للمعبر وإحداث شراكة فاعلة مع الجانب الليبي في البنية التحتية وتفعيل الدبلوماسية الاقتصادية.

النقطة الثانية السيد الوزير، يتعلق بالشركة الوطنية للنقل بين المدن بن قردان من أطول الخطوط ومن أبعداها ولكن مع الأسف أسطولها يتكون من أتعس الحافلات حالهم سيئة وكراسي مكسرة وعطب في كل مرة.

النقطة الثالثة، الفرع المحلي للشركة الجهوية للنقل بين قردان تعاني من نقص في الحافلات ووضعية الحافلات في حالة سيئة وتقدم للأسطول وغياب للخطوط البعيدة والقريبة بن قردان- رأس جدير، بن قردان- تطاوين وبن قردان- صفاقس.

ونفس الشيء في النقل المدرسي الذي يعاني من نقص في التجهيزات وعدم القدرة على ربط كل العمدات بالمؤسسات التربوية مما يؤدي إلى التأخير في وصول التلاميذ صباحا مساء.

النقطة الرابعة، أصحاب النقل الريفي يشكون من عدم قدرتهم على تجديد سياراتهم ويطالبون بتحويل رخصهم إلى سيارات لواج أو تاكسي جماعي أمام غلاء أسعار السيارات المعدة للنقل الجماعي.

أصحاب سيارات التاكسي واللواج، يعانون من التأخير في إسناد الرخص، يطالبون بضرورة توفير محطة بين قردان للتزود بالغاز لأن أقرب محطة توجد بمارث أو بجربة تبعد 100 كلم خاصة مع صدور القرار الذي يمنع من استعمال الغاز المدعم.

مركز الفحص الفني بين قردان: بعد توفر المقر سيدي الوزير، يعاني من نقص في الموظفين مما أثر على الخدمات في الفحص الفني. كذلك ضرورة مراجعة الفترة المخصصة لإصلاح السيارات.

ثامنا، الشركة الوطنية للسكك الحديدية: متى سيقع الشروع في خط السكك الحديدية قابس - بن قردان خاصة وأن الدراسة جاهزة منذ وقت طويل فكما يقال "الطريق تنمية" والسكة الحديدية كذلك وهذه الجهة وبحكم أنها جهة تبادل تجاري...

#### السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الآن الكلمة للنائب المحترم السيد مراد الخزامي عن كتلة الأمانة والعمل له ثلاث دقائق.

#### السيد مراد الخزامي

شكرا سيدي الرئيس،

السادة الحضور مرحبا بالسيد وزير النقل وكافة الإطارات السامية بوزارتكم وبالهياكل التابعة لها، في البداية كنت سأقرأ ما كتبت لكن أظن أن النقل لا يتطلب أن نقرأ من الورقة.

أنا نائب على فوشانة من ولاية بن عروس، فوشانة منقسمة إلى قسمين: قسم يضم المنطقة الصناعية بالمغيرة وهذه نقطة هامة جدا نريد التركيز عليها، نطالب بإضافة خطوط نقل عمومي من حافلات وتاكسي جماعي بالمنطقة الصناعية المغيرة وإحداث محطة داخل المنطقة الصناعية لتتمكن من الربط بينها وبين المدن المجاورة لاقليم تونس.

النقطة الثانية تتعلق خاصة بربط مشروع الخط الحديدي "c" RFR" هذا البرنامج تمت برمجته منذ سنة 2014 والدراسة جاهزة من سنة 2007 ولكن إلى حد اليوم لا يوجد شيء بخصوصه وأظن أن معتمدية كمعتمدية فوشانة، تضم أكثر من 120 ألف ساكن حاليا والتوسع العمراني يتوسع أكثر، من الضروري وجود "RFR" خاصة منطقة فوشانة وكذلك المحمدية التي يوجد بها حوالي 250 ألف ساكن حان الوقت بوجود "RFR".

ثالثا، منطقة نعبان، منطقة نعبان تضم أكثر من 40 ألف ساكن كان لديهم قطار ولازال منذ أكثر من 100 سنة، القطار كانت له رحلات عندما كانت نعبان تعد حوالي 5 أو 6 آلاف ساكن اليوم عندما أصبحت تعد 40 و 45 ألف ساكن لا توجد أي عربة. الرجاء التدخل لإعادة تشغيل خط القطار الرابط بين محطة نعبان والعاصمة وتهيئة المحطة.

نرجو السيد الوزير، لو يتنقل السيد الرئيس المدير العام ويطلع على وضعية المحطة، في حالة مزرية باب الدخول للمحطة موجود منذ سنة 2011، من الثورة إلى يومنا هذا والله العظيم عندما تذهب ترى أشياء يندى لها الجبين. لذلك نرجو التدخل السريع لهذه المحطة خاصة وأنه لا يوجد أي مرفق لا يوجد سوى محطة قطار ومركز أمن ومستوصف هذا ما يوجد لهؤلاء الناس. محطة القطار، تذهب إلى ولايات ولا يوجد قطار يعيدهم...

#### السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة للنائبة المحترمة السيدة منال بديدة غير منتمية لها ثلاث دقائق.

#### السيدة منال بديدة

السيد وزير النقل،

أزمة النقل في تونس، نحن غير قادرين على الخروج منها إلا بتعويلنا على أنفسنا وذلك برسم خطة طويلة المدى للتصنيع.

أسطول نقل جديد، نحن غير قادرين على شراؤه لذلك نضطر لشراء المستعمل ويدوم المستعمل خمس سنوات فقط وبعد كل خمس سنوات نشترى مستعملا جديدا وهنا الخاسر الوحيد هو الشعب التونسي، معاناته اليوم بالإضافة إلى تفويت الفرصة لترك للأجيال القادمة أمل تونس مصنعة لحاجياتها.

أزمة النقل أيضا السيد الوزير، لن يتم حلها إلا بفسح المجال للشراكة للقطاع الخاص في النقل، إذا كانت الدولة سيدي الوزير غير قادرة لتوفير نقل لائق لمواطنيها على الأقل اتركوا الخواص يوفر هذه الخدمة، اتركوا الرخص وهنا أتحدث عن اللجان الجهوية للنقل التي تنمى أن تسند الرخص بالعدد الكافي لتلبية حاجيات كل المعتمديات.

السيد الوزير، متى سيتم الترخيص في التاكسي الجماعي بولاية صفاقس بكافة معتمدياتها للضرورة القصوى؟ لماذا المعتمديات الكبرى نجد فيها تاكسي جماعي ما عدى ولاية صفاقس؟

السيد الوزير، أعلمكم بأن كافة متساكني معتمدية بئر علي بن خليفة، وسيلة النقل الوحيدة الموجودة بها هي النقل الريفي الذي منع فيها منذ سنوات، فمتى سيقع إحداث خط حافلات لنقل المواطنين؟

أيضا السيد الوزير، تنزل الحافلات في الأرياف المواطنين قبل محل سكنهم بـ 2 أو 3 كلم، لماذا لا يقع إنزال المتساكنين وبالأخص التلاميذ لأنه لا يوجد لدينا نقل للمتساكنين في آخر الطريق المعبد؟ نرجو منكم إعادة تنظيم الخطوط لتصل الحافلات إلى كافة التجمعات السكانية التي تكون موجودة في آخر الطريق المعبد.

بالنسبة إلى تلاميذ الابتدائي سيدي الوزير، مازالوا يعانون للتنقل لمدارسهم، هل يعقل في سنة 2023 تلميذ سنة أولى ابتدائي مازال يتنقل 7 و 8 كلم مشيا على الأقدام في هذا البرد وفي المسالك الفلاحية الوعرة ومعاناة الأمهات لإيصال أبنائهم إلى المدارس؟ فالرجاء إيلاء العناية الكافية للنقل المدرسي في المعتمديات الريفية وخاصة في معتمدية بئر علي بن خليفة.

توجد لدينا حالة خاصة السيد الوزير، تلاميذ معهد ابن أبي ضيفاء بمعتمدية بئر علي بن خليفة، توصلهم الحافلات إلى مفترق

الطرق بعيد ثلاث كلم المعهد، نرجو تخصيص لنقلهم من هذا المفترق إلى المعهد لأن الطريق خطير عليهم، كل ساعة أو ساعتين...

#### السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة للنائب المحترم السيد رياض جعيدان غير منتهي له خمس دقائق.

#### السيد رياض جعيدان

شكرا سيدي الرئيس،

لا يمكن أن نناقش اليوم ميزانية النقل بمعزل عن التنمية المستدامة، اليوم نتحدث كثيرا عن النقل المستدام، عن النقل الأخضر والنقل الأخضر اعتبره الغائب الأبرز في مشروع الميزانية التي تم تقديمها لنا.

هذا الصباح كانت لدينا جلسة متميزة مع وزارة البيئة والتنمية المستدامة، كما تعلمون السيد الوزير، غدا ستشارك تونس في قمة المناخ في دولة الإمارات "كوب 28" حول التغييرات والتحديات المناخية والإقتصاد الأخضر وهناك العديد من الورشات التي تم تخصيصها للنقل الأخضر، كنت أتمنى أن أجد في هذه الميزانية مقاربات أخرى، مقاربات إصلاحية في وزاراتكم تدعم خاصة النقل الإيكولوجي أو النقل الأخضر.

كنت أتمنى أن أجد أثرا أو خطة أو سياسة نقل إيكولوجية في مهمة وزارة النقل مثلا أجد لما لا إدماج الدراجات الهوائية واستعمالها في سياسات النقل العمومية في المناطق الحضرية والريفية ونشجع على استعمال هذه الدراجات الهوائية ويتم إسناد منح أيضا لمن يريد أن يشتري هذه الدراجات.

لذلك أعتقد أن على الحكومة الإهتمام باستعمال الدراجات الهوائية مثلا ضمن إستراتيجيات التنمية الشاملة ويتم ذلك بطبيعة الحال بالتنسيق مع وزارة التجهيز والبلديات لما لا يتم العمل على "des pistes cyclables" ونعمل خاصة على تنمية ثقافة استعمال الدراجة الهوائية في تونس. وهذا وزاراتكم بإمكانها العمل عليه مع وزارات أخرى.

إذن لابد من دعم النقل الإيكولوجي والتشجيع على توفير أسطول يكون أقل استهلاكاً للطاقة وذات نسب منخفضة من انبعاث الغازات الملوثة في كافة مجالات النقل، فمثلا بالنسبة إلى النقل البحري تعلمون أنه اعتبارا من السنة القادمة من سنة 2024 سيتم تطبيق "taxeCO2" وهي ضريبة مرتفعة على جميع السفن التي تستخدم الفيول الوقود، لذلك في هذا الوضع ستضطر ناقلتنا الوطنية "CTN" للتقليل من "la vitesse de rotation" لينقص إطلاق ثاني أكسيد الكربون وبالتالي سيقول "nombre des traversées maritimes" وفي هذا خسارة نسبية في السوق ومن الأكيد أنها ستعكس على أسعار الرحلات وهذا ما نخافه، ارتفاع أسعار الرحلات والتي نعتبرها مرتفعة نريد تخفيض الأسعار لجاليتنا حتى نشجعها على القدوم إلى أرض الوطن.

وبما أنني أتحدث عن الـ "CTN" سيدي الوزير، هناك بعض الملفات تثير عديد نقاط الإستفهام، مثلا تحدثنا مطولا عن حادثة السفينة "أوليس" والتي حكم فيها كما تعلمون في الطور الابتدائي بغرامة تقارب 40 مليون أورو لفائدة المجهز "فرجينيا" هل تم اليوم تحديد الأطراف المتورطة؟ هل تمت مساءلتهم أو معاقبتهم؟ هذا الملف لا يزال يثير الكثير من التساؤلات.

السيد الوزير، لماذا لا يتم العمل على اشتراء "des ropaxes" تكون بواخر تكون مختلطة لنقل المسافرين ولنقل البضائع لأنه هناك الآن بواخر تحترم القواعد الدولية بخصوص المحركات بالغاز وبالا "méthanol" والتي كان بالإمكان استعمالها خاصة في فصل الشتاء الآن، نجد باخرة محملة بالمشافرين فقط فإن كان يعمل "fret" يصبح "mixte" يمكن استعمالها حتى في فصل الشتاء.

سيدي الوزير، بخصوص النقل الإيكولوجي هناك اليوم "covoiturage" لما لا نشجع على استعماله؟ سيارة واحدة تنقل خمس أشخاص أقل اختناق مروري، أقل تلوث وحتى أقل مصاريف تنقل، لا يوجد لدينا قانون منظم للـ "covoiturage" ندعوكم إلى العمل على هذا، لما لا يتم سن قانون في هذا الصدد خاصة أمام تغول هذه الشركات؟

تطبيقات النقل الذكي مثل "bolt" وغيرها اليوم في تونس أسعار خيالية بالإضافة إلى وجود ممارسات مخلة بالمنافسة يتعسفون في استعمال الهيمنة لديهم "l'abus de position dominante" لذلك لم نر لا مجلس منافسة تعهد تلقائيا ولم نر أنكم تقدمتم بدعوى أمام مجلس المنافسة.

السيد الوزير، تحدث الزملاء عن السيارات الكهربائية وتوجد لدينا سيارات كهربائية لماذا لا نشرع في التشجيع على استعمالها خاصة في القطاع التي يواجه اليوم العديد من الصعوبات وهو قطاع كراء السيارات؟ لماذا لا نشجعهم على اشتراء السيارات الكهربائية ويتم التخفيض في الأداءات كما تعلم هذا القطاع اليوم بصدد الإحتضار؟ يعاني من شركات تأمين وجراء الأسعار المشطة للسيارات من سيارات الإيجار المالي وكما تعلمون، علينا اليوم إيجاد حلول لنترك هؤلاء الناس يعيشون وليشغلوا عديد العائلات مثلا بخصوص المحاضر الجبائية وطريقة خلاصها، فتجد اليوم العديد والعديد منهم يذهبون إلى مناطق بعيدة لدفع محضر مخالفة.

سيدي الوزير، أعتقد أن كل ما ذكرته يتطلب تحيين الأوتار التشريعية والتنظيمية وأدعوكم بأن تقدموا لنا للمجلس قريبا مجلة الطرقات، مجلة الطرقات، مجلة الطيران المدني لا أدري هل حصل بخصوصها تنقيحات أم لا...

#### السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة للنائب المحترم السيد سامي السيد غير منتهي له ثلاث دقائق.

#### السيد سامي السيد

شكرا سيدي الرئيس،

نرحب بالسيد الوزير والوفد المرافق،

رسالة من أهالي سيدي بوزيد ومن الزملاء النواب، يطالبون بإحداث شركة جهوية للنقل بسيدي بوزيد.

سأعود الآن إلى ولايتي، ولاية بنزرت بخصوص السكك الحديدية هناك تواضع في مستوى الخدمات المسداة على مستوى خط تونس بنزرت من حيث التجهيزات وطول المدة الزمنية للسفرات بسبب تدهور الوضعية البيئية بالأساس ويعود ذلك إلى بطء نسق إنجاز الخط عدد 1 وتقدر كلفة إنجازه حوالي 7 مليون دينار وما ترتب عنه من تأخير لهذا المشروع تجديد السكة في نفس الخط بكلفة قيمتها 40 مليون.



الخطوط المتوفرة بالجهة وغير المستغلة سيدي الوزير هي ماطر وسجنان وطبرقة وسيدي هميش باجة. المقترح إعادة إحياء وتشغيل هذه الخطوط على اعتبار أهميتها في دعم العلاقة بالولايات وإحياء الخط رقم 2 على طول 102 كلم وبمراجعة الدراسة لبقية الخطوط. الإشكاليات المطروحة على مستوى الفضاءات المتواجدة بأغلب المحطات مطار وبنزرت.

بالنسبة إلى النقل البحري الإشكاليات التي حالت دون تنفيذ مشروع وتوسعة ميناء تينجة وتعطل الإجراءات وهذا ناتج عن تحرير الحوزة العقارية للمشروع والسبب هو مغازات السكر.

المشروع تنفيذ البرنامج على مستوى الميناء التجاري البترولي وجهر الحوض المينائي.

مآل دراسة مشروع إحداث ميناء الجيل الرابع المدرج ضمن إستراتيجية التنمية بولاية بنزرت ولدينا إشكال في شرخ الفناز والسيد الرئيس المدير العام على علم بهذا نتمنى أن يتم إصلاحه في أقرب وقت.

بالنسبة إلى النقل البري تداخل مجالات النقل بكامل مناطق الولاية، اللوالات والنقل الريفي والنقل الحضري في ظل افتقار الجهة للمحطات المهيئة، تعزيز أسطول الشركة الجهوية للنقل ولا بد من التفكير سيدي الوزير، في بحث خط لأن قرب ولاية بنزرت لتونس يجب مد خط سكك حديد سريع وكذلك وسط مدينة بنزرت، نرجو أيضا التفكير في مد خط تروماي بمدينة بنزرت نظرا للإحتقان الموجود.

بالنسبة إلى النقل الجوي، طبعاً ملف المطار الجديد بأوتيك، المقترح دعوة مصالح ديوان الطيران المدني لتوضيح الرؤية فيما يخص المواقع التي تمت دراستها وهي المبطلوح وبوحنيس والحسان، ماهي المقاييس المعتمدة للإختيار النهائي لإنجاز هذا الميناء؟ وشكرا سيدي الوزير.

#### السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة للنائب المحترم السيد لطفي الهامي عن كتلة الأمانة والعمل له ثلاث دقائق.

#### السيد لطفي الهامي

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيد الوزير والوفد المرافق له،

سيدي الوزير، رغم تعدد وسائل النقل العمومي وتنوعه بين حافلات وميترو خفيف فإن الأداء الذي يتميز به النقل في بلادنا لازال لا يرضي المواطنين ولا يستجيب لحاجياتهم وذلك بسبب جملة من الإعتبارات أبرزها التنظيم اللوجستي لخطوطه وتواتره خاصة في فترات الذروة، بالإضافة إلى جملة التجاوزات التي تحصل يوميا من قبل العاملين فيه وجملة هذه المشاكل التي ما انفكت تتفاقم وتزايد يوما بعد يوم، فتعرقل مصالح المواطن وتسبب في مظاهر التأخير وفي أمور تنعكس على وضعية كافة المواطنين من مستعملي وسائل النقل العمومي سواء للوصول إلى مراكز عملهم أو لمؤسساتهم التربوية والجامعية ولعل جملة هذه المشاكل التي يطرحها النقل لم تعد تتصل بالمواطنين من مستعملين فحسب، بل أصبحت تنعكس على الواقع الإقتصادي في البلاد علاوة على الخسائر المنجرة عن تراجع أداء النقل وشكرا.

#### السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا وأخيرا السيد النائب المحترم شكري بن البحري غير منتهي له أربع دقائق.

#### السيد شكري بن البحري

شكرا سيدي الرئيس،

السيد الوزير وإطارات وزارة النقل،

أنهكم على أنكم تكفون العهود وتنكرون للوعود ولا تذكر ولا تذكر بأننا قد أعلمناكم بالمشاكل الكبرى وبالإشكاليات المتعددة المزممة المتعلقة بقطاع النقل في معتمدية عقارب، حدثناكم عن الشركة الجهوية للنقل بصفاقس، عن أزمة النقل المدرسي، عن المناطق والعمادات المعزولة، عن المشاريع المعطلة، عن المنطقة اللوجستية، عن التعهدات التي لا تحترم الإلتزامات التي لا تتم وكم حدثناكم عن التهميش المتعمد، عن الجهويات المقيتة، عن السفارات المحدودة وعن الخدمات المفقودة التي لا ترتقي إلى مستوى انتظارات أهالي جهة عقارب، تفاعلت معنا مشكورا السيد الوزير وتفاعلت مع رسائل أطفالنا. أمرت باتخاذ كل الإجراءات بشكل فوري وأناي وعاجل، أمرت بتنفيذها في أجل أقصاه يوم غد، لكن لم تقل لنا متى سيأتي يوم الغد هذا. صار الغد أمسا، مضى الغد، انتظرنا أياما ولم يأتي هذا الغد واليوم أخاف ألا يأتي الغد. لا نريد أن نحس بأنكم تخيبون آمالنا بكم وفيكم. لا نريد أن نحس بمرارة الخذلان والنسيان، لا يمكن أن نظل ننتظر إلى الأبد في الغد.

سيدي الوزير، الوعد عهد والتزام ومسؤولية، الوعد دين ووعد الأحرار دين مضاعف ووعد الوزراء قرار وإجراء وأمر.

نحن بنينا على وعودكم حياة فلا تخذلونا، نحن التمسنا في شخصكم وفي إطاراتكم كل النوايا الصادق، فلا تخذلونا.

نحن على العهد باقون وبالوعد متمسكون، صابرون، حاملون ننتظر الغد وفي انتظار الوفاء وفي انتظار الغد فلنكن كلنا أوفياء للعهد وللغد وشكرا.

#### السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الآن نرفع الجلسة مؤقتا لمدة خمسة عشرة دقيقة للاستراحة إثرها نحيل الكلمة للسيد الوزير ليتولى الرد على النقاش العام.

(كانت على الساعة التاسعة والنصف مساء)

#### استئناف الجلسة

#### وبيانات وأجوبة السيد وزير النقل

(كانت على الساعة التاسعة وإحدى وخمسين دقيقة مساء)

#### السيد رئيس مجلس نواب الشعب

نمر الآن إلى الاستماع إلى بيانات وأجوبة السيد وزير النقل فليتفضل.

#### السيد ربيع المجيدي، وزير النقل

شكرا السيد الرئيس،

شكرا لجميع السيدات والسادة نواب الشعب المحترمين على كل ما تفضلوا به من استفسارات أو ملاحظات أو مقترحات تدل على اهتمامهم بهذا القطاع الحيوي.

هذا القطاع الذي أكد الجميع على أنه قطاع يمثل رافدا أساسيا من روافد التنمية وهذا القطاع الذي يكتسي بعدين أساسيين يمتزج فيهما البعد الاقتصادي بالبعد الاجتماعي والحضاري لتونس والذي يساهم منذ سنوات عديدة حتى قبل الاستقلال باعتبار أن أول خط حديدي تم إنشاؤه في تونس منذ سنة 1872 وكانت في ثقافة التونسي استعمال وسائل النقل العمومي الجماعي.

هذا الوعي بأهمية هذا القطاع وما أبدىتموه من اهتمام بكل ما يعيشه من صعوبات وإشكاليات ونقائص تراكمت على عديد السنوات ونحن نعمل جاهدين على إيجاد الحلول لها وعلى تقديم ملاحظات عامة فيما تفضلتم به للإجابة عن استفساراتكم وتساؤلاتكم ولكن أيضا سنوافيكم وتبقى دوما وزارة النقل منفتحة على جميع الاقتراحات والتساؤلات للإجابة عنها بكل شفافية وأمانة.

أريد أن أذكر أولا بأن هذا القطاع الذي عانى صعوبات هيكلية استمرت لسنوات عديدة ناتجة عن عدد من الخيارات تم تضمينها في بعض النصوص القانونية ولعلكم لاحظتم في كل ما ورد من إجابات إثر الجلسة التي تم عقدها في لجنة التخطيط الاستراتيجي والنقل والبنية التحتية وكل ما ورد لكم بصفة مكتوبة أو كل ما تفضلتم به من أسئلة كتابية على معنى الفصل 114 من الدستور والذي تولت وزارة النقل الإجابة عليها وفقا أيضا لما تقتضيه أو يقتضيه الفصل 129 من النظام الداخلي للمجلس.

فأكدنا في عديد المناسبات على أن هذا القطاع يعيش تحولات كبرى مثلما ورد في ملاحظات السيدات والسادة النواب المحترمين من ضرورة أن يتلاءم مع التوجهات العالمية الجديدة حتى نوفر لأبناء وبنات تونس نقلا نظيفا آمنا مستداما تراعى فيه الجوانب البيئية وتراعى فيه أيضا إمكانيات المالية العمومية وتراعى فيه أيضا حالة الشركات الوطنية أو الجهوية للنقل العمومي للمسافرين والتي تعاني من عديد الصعوبات التي سألنا أن نستعرض الخطوط العريضة لهذه الإشكاليات التي تواجه النقل العمومي للمسافرين.

ولكن لا ننسى أيضا أن قطاع النقل ينقسم أو يتفرّع ويمتدّ على أنماط عديدة من النقل وإن سمحتم لي سأبدأ بعرض محاور إستراتيجية قطاع النقل أو وزارة النقل في مجال النقل البري والنقل البري الذي أيضا يشمل عديد المحاور بما في ذلك النقل العمومي المنتظم للمسافرين والذي تؤمّنه الشركات الوطنية أو الجهوية للنقل.

بالإضافة أيضا إلى النقل العمومي غير المنتظم الذي تم إصدار أمر جديد يلغي ويعوّض الأمر عدد 2202 لسنة 2007 المتعلق بتنظيم النقل العمومي الغير منتظم للأشخاص وذلك إثر صدور الأمر عدد 587 لسنة 2023 المؤرخ في 7 سبتمبر 2023 والذي تم فيه أيضا تدارك بعض الإشكاليات وبعض المشاكل والتي أدّت إلى تراكم عدد من طالبي الرخص الذين يطلبون إسناد رخصهم نتيجة توقف الإسناد منذ شهر جويلية من سنة 2021 نتيجة إلغاء بعض النصوص التطبيقية التي تم الاجتهاد في إصدارها باعتبار أنها زادت على النص الأصلي وكانت محلّ طعن بالإلغاء أمام المحكمة الإدارية، ممّا خلق حالة من الفراغ وحالة من الاعتراض أو الطعون فيما يتعلق ببعض الإجراءات التي تم القيام بها على أساس النص القديم وتم تدارك هذه الوضعية ومن ثمّ إصدار مذكرة تفسيرية أو مراسلة تم فيها تفسير أحكام هذا الأمر الجديد وتم توجيهها إلى السادة ولاة الجمهورية والذين شرعوا في تحديد حصص رخص النقل العمومي غير المنتظم وإسنادها وفق الإجراءات المنصوص عليها بهذا الأمر.

ولكن دعوني أولا أذكر بأن تونس عاشت مراحل عديدة فيما يتعلق بالنقل العمومي للمسافرين وللبيضاء. في السنوات السبعين والثمانين كانت لتونس نسبة 70 % تقريبا من التونسيين الذين يستعملون وسائل النقل العمومي الجماعي بما في ذلك الحافلات، بما في ذلك القطارات وأخص منها بالذكر خاصة قطار الضاحية الشمالية "TGM" والوسائل الأخرى للنقل العمومي من غير المنتظم من سيارات التاكسي واللّواج وكان 30% من التونسيين تقريبا يستعملون وسائل أخرى بما في ذلك السيارات الخاصة أو الدراجات النارية أو الدراجات الهوائية أو حتى التنقل سيرا على الأقدام.

ولم يكن الطلب مكثفا على النقل العمومي كما هو عليه الأمر الآن ولكن نتيجة تقلص جاهزية الأسطول وتهرّم الأسطول وتقدمه ونتيجة غياب الاستثمارات فضلا عن ارتفاع كلفة الاستغلال وارتفاع الأجور التي أدّت إلى قلب هذه المعادلة حيث أصبح 30 % تقريبا فقط من التونسيين يستعملون النقل العمومي مقابل 70% يستعملون الوسائل الخاصة خاصة منها السيارات بما انجر عنه ازدحام مروري ومن حوادث الطرقات ومن استهلاك للمحروقات ومن تلوث ومن حالة الاكتظاظ التي ساهمت أيضا في تقليص مدة سفرات الحافلات نتيجة هذا الاكتظاظ وهذا الازدحام المروري.

نحن الآن نسعى عبر الرؤية الاستراتيجية لقطاع النقل في أفق سنة 2040 إلى تدارك هذا الخلل واصلاحه عبر إعادة مكانة النقل العمومي إلى مكانته الطبيعية أو إلى الحالة التي كان عليها وذلك من خلال القيام ببرنامج يهدف إلى تطوير هذا النمط من النقل حتى يكون كما ذكرت نقلا أخضر صديقا للبيئة ومستداما.

وعلى هذا الأساس فإنّه تم إصدار التوصية في حالة اعتزام اقتناءات جديدة للحافلات في إطار البرامج الاستثمارية للشركات الجهوية أو الوطنية للنقل تخصيص نسبة 25% من هذه الاقتناءات الجديدة للحافلات الكهربائية وهذا هو مستقبل النقل في تونس.

مستقبل النقل في تونس أن يكون معتمدا على طاقة نظيفة وأن يكون نقلا مكهربا، أن يكون نقلا ذا كلفة منخفضة وأن يكون نقلا آمنا يوفر أدنى حدود الرفاهة بما يليق وانتظارات مواطنينا.

وعلى هذا الأساس ونتيجة هذه الوضعية وهذه التراكمات التي عاشتها الشركات الجهوية والوطنية للنقل، فإنه أصبح من الصعب تلبية جميع احتياجات مواطنينا أينما كانوا ولكن أؤكد في هذا الإطار على أن الأولوية المطلقة هي لتأمين النقل المدرسي والجامعي حيث أن تقريبا نصف الأسطول يعني 48% من أسطول الحافلات المتوفر لدى الشركات الجهوية والوطنية للنقل هو مخصص للنقل المدرسي والجامعي بل أننا اعتمدنا على حافلات الشركة الوطنية للنقل بين المدن والتي لا ترمج رحلات قبل الساعة التاسعة صباحا حتى تخصص حافلاتها لنقل التلاميذ والطلبة وهي أولوية قصوى.

وتم تسجيل جميع ملاحظاتكم على جميع الخطوط التي تشكو نقصا أو عدم توفر وسائل لنقل أبنائنا من التلاميذ والطلبة والتي هي أولوية مطلقة كما ذكرت فإنه سيتم العمل وفق ما هو متوفر من إمكانيات ولكن أيضا بترتيب الأولويات من إسناد هذه الأولوية المطلقة إلى نقل تلاميذنا وطلبتنا في ظروف آمنة.

ولكن لا يمكن إغفال مسألة أنه هنالك بعض المناطق التي تشكو من تباعد للمسافات التي تربط المناطق السكنية بالمؤسسات

التربوية والتعليمية من جهة وخاصة أيضا صعوبة بعض المسالك التي تساهم في تَهَرُّؤِ الأسطول وفي حصول هذه الأعطاب فضلا على الطلب المتزايد لدرجة أنه يتم في بعض الحالات إعادة توزيع السفرات التجارية من خلال سحب بعض الحافلات المخصصة لبعض الرحلات الاعتيادية من أجل تخصيصها لفائدة النقل المدرسي والجماعي.

ولكن لا يمنع ذلك من أنّ الوزارة واعية عبر شركاتها تحت الإشراف والتي عددها 13 شركة، فيها شركة جهوية للنقل ذات مساهمة عمومية بالإضافة إلى الشركات الوطنية وشركة نقل تونس على تأهيل هذا الأسطول عبر التدخل بعملية الصيانة سواء منها الاستباقية أو العلاجية من أجل الترفيع في نسبة جاهزية الحافلات وذلك للأسباب التي سأذكرها فيما يلي.

تعرفون أنّ كلفة اقتناء الحافلات أصبحت كلفة باهظة ومشطة على الشركات العاملة في قطاع النقل حيث أن كلفة الحافلة العادية لا تقل عن 450 ألف دينار في حين أن سعر الحافلة المزودة يفوق 650 ألف دينار، يعني انطلاقا من 650 ألف دينار لذلك نقول أنه بالنسبة إلى الشركات في ظل الحالة المالية التي هي عليها وفي ظل تجميد التعريف، تعريف النقل التي هي منذ سنة 2010 لم تشهد ارتفاعا ومثلما ذكرت للسيدات والسادة النواب المحترمين في إطار أعمال لجنة التخطيط الاستراتيجي والنقل والبنية التحتية أننا أنفقنا على "RFR" إلى حدّ الآن ما قيمته ألف و217 مليون دينار ويبلغ سعر التذكرة لاستعمال "RFR" ما قيمته 700 مليم.

لهذا أكدت على الوظيفة الاجتماعية لقطاع النقل خاصة وأن بعض الشركات تؤمن في نشاطها تقريبا 83% لفائدة النقل المدرسي والجامعي 83% من نشاط هذه الشركات ومن تخصيص هذا الأسطول يخصص للنقل المدرسي والجامعي، في حين أن الدولة تتكفل بنسبة 90% من كلفة هذا النقل المدرسي والجامعي، لذلك فإن الصعوبات المالية للشركات تتعمق نتيجة هذا المنوال، منوال التعريف تعريف النقل العمومي التي لا تغطي بأي حال من الأحوال كلفة النقل.

هذا يتزامن مع ارتفاع أعباء الاستغلال من ارتفاع المحروقات وارتفاع أسعار قطع الغيار وارتفاع الأجور وارتفاع أعمال الصيانة وتكاليف التسيير. فهذا ما يبرر أن التجأنا إلى توريد عدد من الحافلات المستعملة والذي خلافا لما قيل وما ذكر من أنه تم توريد هذه الحافلات وكانت معطبة عند التوريد فهذا غير صحيح.

عندما نقوم بتمسّي مثل هذا فإننا نقوم به على أساس معايير مرجعية وعلى أساس كراس شروط يتم فيه ضبط الشروط الدنيا التي يجب أن تتوفر في هذه الحافلات المستعملة ومن ثمّ يتم إفاد مهندسين تابعين للإدارة العامة للنقل البري بوزارة النقل وللوكالة الفنية للنقل البري ومن الشركة المعنية من أجل التثبت من احترام أو مطابقة الحافلات المعروضة للمعايير المرجعية ولكراس الشروط الذي تم ضبطه ومن ثمّ انتقاء ما يستجيب من هذه الحافلات لهذه الشروط وإتمام عملية شحنه وتوريده إلى تونس.

علما بأن كلفة الحافلة العادية في الدفعة الأخيرة التي تم توريدها والتي هي 300 حافلة والذي هو إجراء استثنائي طبقا لمنشور الوزير الأول في سبتمبر 1971 والذي تم فيه الحصول على ترخيص استثنائي في جلسة عمل وزارية من أجل توريد 300 حافلة

مستعملة لفائدة شركة نقل تونس لم يتم تسلم منها سوى 122 حافلة بكلفة تقدر بـ 6500 أورو للحافلة العادية و13 ألف أورو للحافلة المزودة.

علما بأن هذه الحافلات مجهزة بمصافي تراعي المقتضيات البيئية وعلى الأقل هي أقل تلويثا من الحافلات التي هي بصدد الاستعمال من شركاتنا العاملة في قطاع النقل ولهذا يؤكد أن هذا حلاً ظرفياً وحلاً مؤقتاً من أجل تدعيم عرض النقل خاصة لفائدة التلاميذ والطلبة وخاصة لفائدة من لا وسيلة له إلا النقل العمومي للأشخاص.

وبالتالي فإن الاستثمارات في الاقتناءات الجديدة مبرجة ولكن أيضا تعترضها بعض الصعوبات خاصة منها ما يتعلق بالتأخر في تنفيذ الصفقات من قبل من تم التعاقد معه لأننا نجلب " les châssis" الخاصة لهذه الحافلات والتي يتم استيرادها من الخارج فضلا عن ذلك فإن وتيرة تركيب الحافلات والالتزام بأجال الصفقات وخاصة الشروط الفنية المستوجبة في كراس الشروط لا يتم في بعض الحالات مراعاتها ونضطر إلى إلغاء الصفقات وتفعيل الضمانات البنكية المودعة في إطار هذه الصفقات فضلا عن التنازع على أساس الإخلال بالشروط التعاقدية مما أدى إلى تأخير في تنفيذ هذه الصفقات.

وعلى سبيل التذكير هناك مثال أذكره دائما وقد أشرت إليه عديد المرات حتى أمام لجنتم الموقرة لما اجتمعنا يوم 13 نوفمبر الفارط أننا جسدنا صفقة لاقتناء أربع حافلات على ميزانية سنة 2017 لفائدة شركة النقل القوافل، أربع حافلات لم يتم تسلمها إلا خلال شهر أوت من سنة 2023 منذ سنة 2017، لهذا هناك صعوبات عديدة تواجه هذه الشركات.

ولقائل أن يقول، هذه الشركات لديها قطع غيار ولديها مخزون عقاري صحيح ولكن أيضا لديها تجهيزات أو معدات زال الانتفاع بها، هذه المعدات التي هي محل برنامج لجردها ومن ثمّ تقدير قيمتها والتفويت فيها بالبيع حتى تتمكن الشركات التي تحوز هذه المعدات من مداخل نتيجة التفويت في هذه المعدات من جهة ولكن أيضا من استغلال الفضاءات التي تتكدس فيها هذه المعدات والتي أيضا تعرف طولا للإجراءات وتشعبا خاصة وأنه يُقترح دائما على الشركة التونسية لصناعة الفولاذ من أجل أن تتحوّز بهذه المعدات التي زال الانتفاع بها ولكن هنالك بعض الاشتراطات لدى هذه الشركة تعجز الشركات العاملة في قطاع النقل على القيام بها نظرا إلى عدم توفر الوسائل اللازمة لذلك ولهذا نعود إلى طريقة البتّة بعد القيام بالاختبارات اللازمة عن طريق مصالح وزارة أملاك الدولة والشؤون العقارية.

ولذلك أريد أن أؤكد أنه بالنسبة إلى الشركات العاملة في قطاع النقل البري تعمل جاهدة من أجل الإيفاء بجميع التزامات الدولة التونسية حتى نوقّر النقل لجميع التونسيين أينما كانوا دون تمييز، ولكن مراعاة للحالة المالية التي عليها هذه الشركات حالة الأسطول الذي شهد تهرّما وتقادما وعدم تجديد وخاصة هذه التراكمات العديدة التي نعمل على حلّها وعلى القضاء على ما تفضلتكم به من مظاهر الفساد في بعض أوجه التصرف في شركات النقل أو في المؤسسات التابعة لقطاع النقل والتي هي محل قضايا منشورة لدى المحاكم العدلية أو لدى الأجهزة الرقابية الداخلية أو أيضا الأجهزة

الرقابية الأخرى التابعة لوزارة المالية ووزارة أملاك الدولة والشؤون العقارية أو لرئاسة الحكومة. وهناك عديد مهام التفقد المفتوحة في شأن بعض أعمال التصرف في كل ما يتعلق بتسيير أو التصرف في الشركات العاملة في قطاع النقل البري.

النقل البري أيضا فيه نمط آخر مهم جدا وهو النقل الحديدي والشركة التونسية للسكك الحديدية التونسية لا تُستثنى من هذه الصعوبات التي عاشتها الشركات الأخرى العاملة في قطاع النقل البري ولكن أيضا هنالك عديد المشاريع والبرامج وليس أبعد من ذلك تاريخ هذا اليوم حيث تم عن طريق وزارة الاقتصاد والتخطيط ترتيب الأولويات للتدخل في أجزاء من السكة الحديدية خاصة لتأمين نقل الفسفاط والاستثمار في تجديدها واقتناء عربات جديدة سواء معدات الجرّ أو القاطرات ذاتية الدفع أو العربات المخصصة لنقل الفسفاط الذي يكتسي أهمية بالغة في نشاط الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية وهي ثروة وطنية يتوجب على الشركة نقل أكثر ما يمكن من كميات يتم استخراجها إلى أماكن أو مواقع التحويل والتصدير.

ولهذا سنة 2022 نقلنا تقريبا عبر السكة الحديدية ومثلما قلت هو خيار استراتيجي يعني هذا نشاط لا يمكن أن نفرط فيه لفائدة نمط آخر باعتبار أن النقل عبر القاطرات هو الذي يمكن من استيعاب كميات كبيرة في الرحلة الواحدة وبخفف الضغط على الطرقات وهو أقل كلفة بالنسبة إلى نقل هذه المادة الثمينة.

وبالتالي فإنه من الضروري أن يتم الوقوف على أن ننقل كل ما يمكن نقله عبر الوسائل المتوفرة من خلال القيام بالإصلاحات الضرورية ولكن أيضا من خلال برمجة الاستثمارات المستقبلية ولذلك نحن إلى حدّ هذا التاريخ نقلنا أكثر من مليون و500 ألف طن من الفسفاط من مواقع الاستخراج والإنتاج في الحوض المنجمي إلى ميناء قابس والصخيرة بمعمل "TIFERT" وصفاقس.

قمنا السنة الماضية بمليون و420 ألف تقريبا طن لذلك سجلنا نسبة تطور ونعمل على الترفيع في هذه النسبة وإن شاء الله نأمل أن نبغ 2 مليون طن هذه السنة ولكن مع برامج الاستثمارات الجديدة بالنسبة إلى الشركة الوطنية للسكك الحديدية فإنه سيتم أيضا الترفيع في الكميات المنقولة بالتوازي طبعا مع ارتفاع الكميات المستخرجة أو المنتجة في الحوض المنجمي.

ما دمت أتحدث عن النقل عبر السكك الحديدية أريد أن أؤكد على أنّ هنالك أولوية قصوى لدى وزارة النقل والعديد من السيدات والسادة النواب المحترمين تحدثوا عن الرؤية الإستراتيجية لقطاع النقل أو التصور الذي نراه لواقع قطاع النقل في تونس عبر عدد من السنوات في المستقبل.

مثلما قلت ربطنا الرؤية الإستراتيجية لقطاع النقل في أفق سنة 2040 والأولوية التي أسندناها فيها هي للنقل العمومي الحضري الجماعي الحديدي المكهرب.

مشروع "RFR" الذي انطلق منذ سنة 2007 عبر عديد الدراسات التي تم القيام بها ورغم عديد الصعوبات التي تم اعتراضها أثناء تنفيذ هذا المشروع فإنه تم بحمد الله إطلاق الخط "E" من "RFR" يوم 20 مارس 2023 بما مكن جهة سيدي حسين بوقطفة من وسيلة نقل حديثة ذات طاقة استيعابية كبيرة قادرة على نقل 2400 مسافر في الرحلة الواحدة بتواتر رحلات كل 20 دقيقة وبزمن رحلة من محطة الانطلاق إلى محطة الوصول يقدر بـ

14 دقيقة وهذه الوسيلة مثلما قلت هي الوسيلة المفضلة التي يتم العمل على تعميم هذه التجربة.

لذلك نحن بصدد استكمال إنجاز القسط "D" من "RFR" عبر تجاوز طبعا بعض الصعوبات التي تفضل أحد السادة النواب المحترمين بذكرها فيما يتعلق بالمرور بساحة باردو أو الفرضيات التي يتم اعتمادها ولكن في جميع الأحوال نحن اقتنينا 28 قطار جديد للاشتغال على خطوط "RFR" ونشتغل حاليا بـ 4 قطارات تمت إضافة 4 قطارات أخرى ومن الضروري إدخال القطارات المتبقية في الخدمة وتمكين أهاليها في القنّاعة ومنوبة وما بعد باردو من هذه الوسيلة الآمنة والنظيفة والسريعة والتي تمكن من استيعاب عدد كبير من المسافرين بما يمكن من توظيف الحافلات التي كانت مخصصة على هذه الخطوط لفائدة خطوط أخرى تشكو نقصا في الخدمة المتوفرة لها.

نحن دائما منفتحون على جميع اقتراحاتكم وسيتم موافاتكم كتابيا بكل ما يتعلق بمحاور الإستراتيجية الوطنية أو إستراتيجية وزارة النقل في أفق سنة 2040 فيما يتعلق بالنقل البري.

وأنتقل لوسمحتم إلى ما يتعلق بالنقل الجوي وما ذكرتموه من بعض الإشكاليات التي يعيشها هذا القطاع.

تعلمون بأن تونس في سنة 2024 تستعدّ إلى تدقيق إجباري تقوم به المنظمة العالمية للطيران المدني وهو تدقيق يكتسي أهمية بالغة لمطاراتنا وجاهزية بلادنا لاستقبال الرحلات الجوية عبر مختلف الشركات العاملة في قطاع الطيران المدني ونظرا إلى ما تكتسيه مسألة الأمن في مجال الطيران المدني من أهمية.

لذلك، نحن بالنسبة لنا هنالك عديد البرامج أو عديد المحاور التي يتم الاشتغال بها خاصة منها ما يتعلق بإعادة تحيين مجلة الطيران المدني التونسية الصادرة سنة 1999 وذلك بما يتلاءم مع جميع الاتفاقيات الدولية اللاحقة لهذا التاريخ والتي صادقت عليها الجمهورية التونسية حتى تتمكن من القيام بالمواءمات التشريعية وإدراج أحكام هذه الاتفاقيات في مجلة الطيران المدني.

يبقى أنّ هنالك عديد الإكراهات التي يعيشها هذا القطاع منها أيضا محدودية عدد الطائرات التي تقلّص عددها والتي أصبحت غير قادرة على استيعاب الطلب المكثف لعدد الجوّات.

ولذلك تعمل شركة الخطوط التونسية على أن تستثمر أو تشغل الخطوط المربحة، هذه الخطوط المربحة هي التي تمكن الشركة من بلوغ نسبة امتلاء للطائرات لا تقلّ عن 72 % يعني أنّ طائفة في إقلاعها بأقلّ من 72 % من "coefficient de remplissage" فهي تعتبر رحلة خاسرة.

وبالتالي فإنه من الضروري أن ننصرف إلى أن نوجّه استثمارات وتوجّهات الشركة التجارية نحو الخطوط المربحة، هذه الخطوط المربحة طبعا والدور الذي تقوم به أيضا "Tunisair" ليس دورا اقتصاديا فقط أو تجاريا فقط ولكن أيضا دورا اجتماعيا و"les concentrateurs d'oxygène" وهي التي قامت بنقل أو إجلاء التونسيين العالقين أثناء الأزمات وهي التي تنقل الجالية التونسية بالخارج.

ولذلك نعتبر بأن للخطوط التونسية أيضا هذه الوظيفة الاجتماعية التي يجب أن تتكاثف فيها الجهود من أجل تحقيقها ومن

أجل إنقاذ شركة الخطوط التونسية وإعادة هيكلتها وإعادتها إلى سالف بريقها.

لهذه الاعتبارات قامت الشركة التونسية باقتناءات جديدة لطائرات حديثة من نوع "Airbus 320 NEO" ولقائل أن يقول ما الفرق بين "320 NEO et 320 CEO"؟ هي أنه أولا وقبل كل شيء المعيار الأساسي والجوهري هو أن هذه الطائرات الجديدة هي أقل استهلاكاً للمحروقات وأقل تلويثاً للبيئة بما يمكن من اقتصاد في استهلاك المحروقات بنسبة تتراوح بين 15 و 20 % مقارنة بالطائرات الأخرى أو النماذج الأخرى من الطائرات فضلا على قدرة هذه الطائرات على الطيران لمسافات بعيدة لفترة رحلة طيران متواصلة تبلغ 5600 كلم.

ولذلك شركة الخطوط التونسية التي هي متواجدة في العمق الإفريقي وقد سمعت على ما أذكر في أعمال اللجنة أو تحت هذه القبة أن شركة الخطوط التونسية غير قادرة على الولوج إلى إفريقيا في حين أنها موجودة في إفريقيا وتعتزم أيضا فتح خطوط جديدة في إفريقيا بما في ذلك "Douala" وبما في ذلك "Libreville" وبما في ذلك خط تونس-بيكين وخط تونس-نيويورك.

وهذه الخطوط هي بصدد الدراسة وبصدد العمل على تأمينها بما يضمن استمرارية هذه الخطوط لأننا عندما نطلق خطا أو رحلة طيران منتظمة فهي ليست برحلة تجريبية، فهذه الرحلة يجب أن تكون رحلة منتظمة في مواعيدها حسب التواتر الذي تم إقراره بما أفضت إليه الدراسة التجارية.

أؤكد لكم كذلك أنني استمعت منذ حين أن هناك إلغاءات على رحلة تونس-مونيال، لا توجد إلغاءات وليس لدينا أي إلغاء لهذه الرحلة وكل الرحلات تم تأمينها وكل ما نتعهد به الخطوط التونسية يعني هناك "des facteurs" مرتبطة بشركة الخطوط التونسية من خلال أعمال صيانة الطائرات أو التدخلات الفنية على الطائرات التي تطرأ عليها أعطاب ولكن أيضا هناك اعتبارات تتجاوز ولا تدخل تحت مسؤولية الخطوط التونسية مرتبطة بمطارات الوجهة أو "les aéroports de destination".

بالنسبة إلى الخطوط التونسية في سنة 2022 في الصائفة الفارطة لما استرجع نسق الرحلات الجوية وتيرته العادية إثر أزمة الكورونا نتج عن ذلك طلبا عالميا كبيرا على الطيران المدني وعلى الرحلات الجوية بما أدى إلى عدم توفر الطائرات الموضوعة بالتأجير بالقدر الكافي وتهافتت جميع الدول على اكتراء هذه الطائرات خاصة أيضا بما عرفته أزمة كورونا من تسريح لعدد من الأعوان بما قلص من جاهزية المطارات التي لم تكن قابلة أو قادرة على استيعاب تلك العودة السريعة لنسق الرحلات الجوية وتأثرت به الخطوط التونسية فضلا عن ندرة قطع الغيار.

ولكن أريد أن أكد لكم لما تداول إلى سمعكم على أن هنالك عديد التأخيرات في رحلات الخطوط التونسية السنة الفارطة وهذه السنة، فهذه السنة قمنا بالتحسين من انتظامية الرحلات ولما نقول انتظامية الرحلات فهذا يعني أن "le taux de régularité" نحسبه على أن الرحلة لم يتجاوز التأخير فيها ربع ساعة، 15 دقيقة وذلك ما يفسرنا نسبيته برحلة منتظمة و15 دقيقة فهو "tolérable" والرحلة في وقتها ولكن لما يكون لدينا 11 طائرة وتتدخل منها 5 طائرات في نفس الوقت في السنة الفارطة لأسباب مختلفة من ضمنها طائرة

جديدة تعرضت إلى "un choc de foudre" على مستوى "coque" وذلك في مطار "Seoul" وقد خرجت هذه الناقلة عن الخدمة وتتطلب الالتزام بالبروتوكول الذي أعده المصنّع حتى يتم القيام بأعمال الصيانة على هذه الطائرة.

لهذا السبب تنشأ ببعض الاضطرابات خاصة في وقت الذروة. هذا أيضا يضاف إلى جاهزية مطاراتنا وخاصة منها مطار تونس قرطاج الذي تبلغ طاقته الاستيعابية القصوى 5 مليون مسافرا يعني 4 مليون ونصف مسافر على المحطة الرئيسية و500 ألف مسافر على مستوى محطة الحجاج.

في سنة 2022 قمنا بـ 5 مليون و500 ألف مسافر على مطار تونس قرطاج وهذه السنة ننتظر أن يصبح العدد 6 مليون و600 ألف مسافر وفي سنة 2024 ننتظر 7 مليون و100 ألف مسافر على مطار تونس قرطاج.

ولذلك نسمع أحيانا أنه في بعض الحالات هناك ازدحاما، هنالك انعداما للتكييف. لا، لا يوجد أي انعدام للتكييف ولم نسجل أي عطب في التكييف لكن هناك عدم قدرة للمطار على استيعاب تلك الأعداد من المسافرين ومن مرافقهم بما يؤدي إلى هذه المشاكل في نظر المسافر إلى المرافق "les services aéroportuaires" وبالتالي فإنه من الضروري التدخل العاجل عبر برامج استثمارية من خلال توسعة مطار تونس قرطاج في مرحلة أولى عبر إنشاء محطة جديدة للمسافرين تُرفع من طاقته الاستيعابية ولكن أيضا تُرعى المطار إلى وظيفته الجديدة أو بما عرفه مجال الطيران المدني من تطورات هذا من جهة.

وهذا عاجل ولكن أيضا من الضروري التفكير في إحداث مطار جديد، مطار ذي مواصفات عالمية يشمل جميع أنماط النقل الجوي بما في ذلك عمليات الشحن أو "centrales de fret" التي تكون في هذا المطار والذي يؤمن تنقل المسافرين حتى تكون تونس "un aube international au corps de la méditerranée" بما يتوفر لها من قرب جغرافي سواء من جنوب أوروبا أو من العمق الإفريقي وبما يمكنها من أن تلعب هذا الدور الريادي لهذا القطاع الحساس الذي يشهد نموا سريعا ولكنه يتطلب استثمارات ضخمة.

بالنسبة إلى تنشيط المطارات الداخلية، العديد من الناس يقولون أنه لدينا تسعة مطارات في تونس ولكن ليست كلها مستغلة وذكرت منذ حين أن "le coefficient de remplissage" لطائرة حتى تعتبر "équilibrée" يجب أن لا يقل عن 72% ونحن في بعض الحالات وكما تعلمون أن "TUNISAIR EXPRESS" لا تحوز سوى طائرتين فقط من نوع "ATR 72-600" وهاتين الطائرتين تشتغلان ليس فقط على مطار جربة-جرجيس ومطار توزر-نفطة وأيضا إلى مطار معيتيقة بطرابلس وليبيا وبلازمو وقسنطينة، أي تؤمن هذا النشاط بطائرتين فقط.

لهذا السبب إن لم يكن هناك طلب أو لا يوجد "un coefficient de remplissage" يسمح بتوازن هذه الرحلات، لا يمكن للخطوط التونسية أن تشغل رحلة "à vide ou à moitié vide" علما بأن منحة الدعم التي تتمتع بها الخطوط التونسية لا تتجاوز الـ 10 مليون دينار وذلك لتعويض الفارق في الكلفة أو هي منحة دعم النقل لتتحمل فيه الدولة هذا الفارق بين كلفة التذكرة أو كلفة السفرة على المسافر وما يدفعه فعلا لفائدة شركة النقل الجوي.

هذا ما قدّمنا به طلب العروض وتمثّلنا فيه في طلب العروض ولكن صيغة التمويل المقترحة في هذا المشروع كانت مقسمة بين 75% على الدولة أن تعبئ هذا المبلغ اللازم للاستثمار عن طريق مواردها الذاتية وعن طريق الاقتراض و25% يتكفل بها صاحب اللزّمة وذلك للقيام بالأعمال الضرورية من تهيئة المسطحات والاستثمار في المعدات وتبلغ كلفة هذا المشروع 1031 مليون دولار، أي أن 75% يعني 3500 مليون دينار على الدولة أن تعبئ منها 769 مليون دولار سواء عن طريق الاقتراض أو عن طريق مواردها الذاتية. تم إطلاق طلب العروض بعد طبعاً تحيين الدراسات سنة 2018 وإحداث شركة ميناء النفيضة سنة 2018 ولكن بعد كل هذا المسار الذي عرفه طلب العروض والذي شاركت فيه أكبر مجامع الشركات المختصة في هذا المجال ولكن مع الأسف، أنّ طلب العروض لم يحظ بقبول اللجنة العليا للطلب العمومي وهو مقترح بأنّ مجمع الشركات الذي اقترحت شركة ميناء النفيضة بعد تقييم العروض التي تلقّتها وأحالته إلى اللجنة العليا للطلب العمومي لم يحظ بقبول اللجنة باعتبار مخالفة هذا المجمع لبعض الشروط الفنية المنصوص عليها بكراس الشروط ولكن خاصة لعدم مقبولة العرض المالي أو الشروط المضقّنة في عرضه المالي المقترح لتمويل هذا المشروع.

وعلى هذا الأساس فإنه هنالك ثلاثة خيارات سيتم اللجوء إليها سواء عن طريق إعادة إعلان طلب العروض مرة ثانية أو أن يتم البحث عن شريك إستراتيجي من أجل التشارك في القيام بهذا المشروع على الأقل في قسطه الأول أو الفرضية الثالثة وهي إعادة تصوّر المشروع أو "le redimensionnement du projet" بما يتلاءم مع حاجيات الاقتصاد التونسي وأن يتم إنجازه على مراحل كما تم العمل بذلك في بعض التجارب الأخرى.

لذلك أؤكد مرة أخرى بأن مشروع المياه العميقة بالنفيضة ليس مشروعاً متروكاً أو معطلاً ولكنه مشروع تم فيه اتّباع جميع الإجراءات الجاري بها العمل في هذا المجال، في مجال إسناد الصفقات العمومية لمثل هذه المشاريع ولكن تبقى المشكلة الأساسية هي كيفية تمويل هذا الاستثمار الضخم في هذا الوقت بالذات ولكن الدولة التونسية متمسكة بهذا المشروع وتعمل على إيجاد أفضل الصبغ لإنجازه بما يراعي المصلحة الوطنية، السيادة التونسية واحترام القوانين والتراتيب الجاري بها العمل.

هنالك عديد التدخلات وعديد البرامج التي سيتم القيام بها في عديد الموانئ التونسية بما في ذلك جهر هذه الموانئ أو القيام بعملية الجهر المستوجبة لهذه الموانئ، بما في ذلك الاستثمار في المعدات المخصصة للشحن والتزويج سواء عبر الشركة التونسية للشحن والتزويج أو عبر المستلزمين الخواص الذين تم الاشتراط عليهم حدوداً دنياً للمردودية والنجاحة المينائية مع استثمارات دنياً أيضاً يتم القيام بها عند تجديد عقود اللزّمة الخاصة بالموانئ الأخرى "autre que" ميناء رادس- حلق الوادي.

بالنسبة إلى مسألة الاستثمار في سفن جديدة أو الوقود الذي ستعمل به هذه السفن، بالنسبة إلينا "CTN" منذ أوائل سنة 2022 شرعت في استعمال وقود بديل يراعي المقتضيات أو الاشتراطات البيئية وهو ما هو معمول به بما يؤدي إلى قبول سفننا بالموانئ الأوروبية.

ولكن تبقى شركة الخطوط السريعة منفتحة على كل الاقتراحات التي تمكنها من التأكد من ضمان حد أدنى من تعبئة طائراتها على رحلات معينة للمطارات الداخلية وليس لنا أي مانع من أن تتولى هذه الشركة تأمين هذه الرحلات، علماً بأنّ هنالك تصوراً لبعض المطارات الداخلية الأخرى حتى يتم تغيير الطريقة التي يتم فيها أو عبرها تسيير هذه المطارات عبر التسيير المباشر لديوان الطيران المدني والمطارات. لماذا؟ لأن ديوان الطيران المدني والمطارات هو المستغل لكل المطارات التونسية، ما عدا مطاري النفيضة- الحمامات الدولي ومطار الحبيب بورقيبة- المنستير اللذان أسندا في إطار لزّمة منذ سنة 2007 والتي دخلت حيز التنفيذ في أول جانفي 2008 لفائدة شركة "TAV" هذه اللزّمة هي محلّ متابعة أيضاً دورية وقد تحدث أحد السادة النواب المحترمين عن الحوادث التي تحصل أو تطرأ وقد طرأت مؤخراً بمطار الحبيب بورقيبة بالمنستير والتي هي محلّ عمليات تدقيق ومراقبة عبر مخطط صحيحي، التزم به هذا المستلزم ويتم متابعة تنفيذ هذا العقد بمختلف بنوده بما يراعي السيادة التونسية والمصلحة الوطنية واحترام تعهداتنا عبر ما تم التعاقد فيه مع اقتراح الحلول أو التقارب مع المستلزم من أجل تعديل أو إعادة هذا التوازن الذي اختلّ على عقد اللزّمة نتيجة ما شهدناه أو بعد مرور الخمسة عشرة سنة هذه، حتى يتم تقييم ما تم إنجازه وما تم معاشته في إطار تنفيذ هذا العقد خلال الخمسة عشرة سنة الأولى وبقي في مدة اللزّمة 25 سنة أخرى.

لذلك من الضروري أن يتم تقارب الطرفين حتى يتم إرساء قواعد تحكم هذه العلاقة لما تبقى من مدة اللزّمة بما يضمن مصالح الطرفين ولكن لا تنازل عن مصالح الدولة التونسية في أي حال من الأحوال ولا يمكن أن نتساهل في حق ديوان الطيران المدني والمطارات أو في حق الدولة التونسية في إطار هذا العقد.

نمر إن سمحتم إلى مسألة النقل البحري والموضوع الذي تكرر كثيراً وهو مسألة الاستثمار أو المشروع المعطل لميناء النفيضة بالمياه العميقة والمنطقة اللوجستية المتاخمة له.

ميناء المياه العميقة بالنفيضة، هو مشروع ذي أولوية بالنسبة إلى الاقتصاد التونسي باعتبار أن الموانئ التجارية الحالية لل سبع موانئ البحرية التجارية التونسية هي موانئ أصبحت مكتظة "saturée" يعني بلغت طاقتها الاستيعابية وهي موانئ في المدن ولم تعد تتوفر بها أرصدة عقارية كافية خاصة وأنّ هذه الموانئ هي أيضاً لا تتوفر فيها الأعماق اللازمة لاستيعاب أو استقبال الأصناف الجديدة من السفن ذات الحمولات المرتفعة وبالتالي أصبح من الضروري أن يتم إنشاء ميناء المياه العميقة بالنفيضة حتى يتم استيعاب جزء من حركة المسافنة، جنوب وغرب البحر الأبيض المتوسط لتوجيه جزء من هذه الحركة، حركة الحاويات وهذه المرحلة الأولى من المشروع التي تتمثل في إنجاز محطة للحاويات، بالإضافة في مرحلة ثانية إلى إنجاز محطة متعددة الاختصاصات بما في ذلك رصيف لاستقبال الرحلات البحرية في ميناء النفيضة، ميناء المياه العميقة بالنفيضة، فضلاً على تحوّلها على منطقة عقارية متاخمة له تخصّص للخدمات اللوجستية وتبلغ مساحتها 2000 هكتار.

هذا المشروع الذي تم تصوّره أو تم تقديمه في عديد التصرّوات وفي عديد المقترحات وتم ضبط صيغة نهائية على أن يتم عرض هذا المشروع بصيغة الدراسات، التزويد، الأعمال مع التمويل أي:

كما تعمل أيضا الشركة التونسية للملاحة كما تفضل أحد السادة النواب المحترمين بأننا سنبقى في "les deux navires" التي لدينا أي "تانييت وقرطاج" فإنه لا يوجد لدينا سوى "تانييت وقرطاج" بل لدينا أيضا سفنا أخرى لنقل البضائع منها ما هو على ملك للشركة التونسية للملاحة ومنها ما هو مستأجر ولكن "تانييت وقرطاج" هو على ملك الشركة التونسية للملاحة وهناك مخطط استثماري أيضا للاستثمار على الأقل في سفينة جديدة من الطراز الحديث والتي تكون مخصصة لنقل السيارات والأشخاص في نفس الوقت وهذه السفينة الجديدة أيضا سيتم اقتناؤها على أساس كراس شروط يجري العمل حاليا على إعدادها من أجل التفكير في هذه الاقتناءات الجديدة.

يبقى أن هنالك عديد المجالات الأخرى التي تعمل وزارة النقل على تجسيمها في أسرع الأوقات وستحال على هذا المجلس الموقر عديد النصوص ذكر البعض منها ولم يذكر البعض الآخر، فالنصوص التي تعمل وزارة النقل حاليا على إعدادها أو مراجعتها مراجعة جذرية شاملة بما يتلاءم مع المتطلبات الجديدة لقطاع النقل ومع ما تم استخلاصه من دروس وعبر عبر السنوات السابقة والتي تتعلق خاصة بالقانون عدد 33 لسنة 2004 والذي ذكر عديد المرات المؤرخ في 19 أفريل 2004 والمتعلق بتنظيم النقل البري والذي هو نص مع الأسف لم يتم تطبيق كل ما ورد فيه منذ سنة 2004 نظرا إلى عدم صدور بعض النصوص التطبيقية.

لماذا؟ لأنّي تحدثت منذ حين عن تجميد التعريف ولكن أيضا لا يجب أن ننسى بأن القانون عدد 33 لسنة 2004 المتعلق بتنظيم لنقل البري كان ينص على فكرة جوهرية وأساسية هامة بالنسبة إلى تمويل النقل العمومي للأشخاص، النقل البري العمومي للأشخاص والذي يقول "بأن الدولة تتكفل بجزء، يتم تمويل النقل العمومي عن طريق الدولة وعن طريق المستعمل وعن طريق كل المستفيدين"، نحن لم تبقي سوى الدولة هي التي تتحمل كلفة النقل العمومي في الجزء الأكبر تضاهي كما ذكرت 90 % فيما يتعلق بالنقل المدرسي والجامعي ولكن ليس هنالك طرف آخر يدفع مع الدولة سوى "l'usager" إن دفع طبعيا معلوم أو مقابل تنقله عبر وسائل النقل العمومي، فضلا طبعيا عن بعض المظاهر الغريبة عن تقاليدنا التونسية والتي تتعلق بالاعتداءات المتكررة على وسائل النقل ومن رشق بالحجارة واعتراض هذه الوسائل خاصة وأن هناك ما يرتقي منها إلى مرتبة الجرائم الموجبة لأحكام جزائية مشددة خاصة فيما يتعلق بالاعتداء على السكة الحديدية وكلكم سمعتم بالاعتداءات التي حصلت على السكة الحديدية من تثبيت عارضة حديدية تم تثبيتها بواسطة براغي في السكة الحديدية، يعني هنالك نية إجرامية وهذا فعل موجب لعقوبة الإعدام.

بما أنني رجعت إلى هذا الموضوع، لو تسمحوا لي أريد أن أفتح قوسا تحدثنا في شأنه عديد المرات فيما يتعلق باستعمال الغاز البترولي المسال لفائدة سيارات التاكسي.

رجاء، هنا أعيد التأكيد على شيء مهم جدا هو أننا في وزارة النقل أصدرنا النصوص المتعلقة باستعمال الغاز البترولي المسال منذ سنة 2002، تم مع الأسف إيقاف توريد الخزانات المخصصة لاستعمال الغاز البترولي المسال منذ سنة 2005 ومنذ ذلك التاريخ أصبح مهنيو النقل العمومي غير المنتظم يعتمدون على تركيب بعض

التجهيزات بطريقة "artisanale" لدى الميكانيكيين يكونون عادة أمام مراكز الفحص الفني للعربات ويستعملون قوارير الغاز المعدّة للاستعمال المنزلي وهذه جريمة منصوص عليها في مجلة الطرقات، موجبة للسجن لمدة أقصاها ستة أشهر وخطية مالية تتراوح بين 200 و500 دينار.

يقطع النظر عن أن هذه جريمة تسمى مخالفة إدخال تغييرات جوهرية على عربة وهذا "le bricolage" الذي نستعمله للغاز المعدّ للاستعمال المنزلي، فالغاز المعدّ للاستعمال المنزلي أولا وقبل كل شيء هو مخصص للاستعمال المنزلي وهو مدعم من الدولة يعني "fortement subventionné" هذا الغاز الذي يستعمله المهني هو مصدر خطر على سلامة وأمن المواطنين وطرقاتنا. لذلك فإن سيارة تستعمل الغاز لا يمكن أن تدخل في "sous-sol" لبنانية أو في نفق وهي محل مراقبة مشددة أو لها اشتراطات معينة فلا يمكن أن نقوم بـ "un bricolage artisanal" ونرغب قارورة غاز معدّة للاستعمال المنزلي مدعمة ويتم استغلالها في سيارة تاكسي.

من مسألة المساواة بين المهنيين زميله الذي يستعمل "gasoil" والتاكسي عادة يستعمل "gasoil" وأنتم تلاحظون أن السيارات التي تستعمل الغاز كلها "essence" و"carte grise" التي لديها "essence" أي أنه يأخذها سيارة "essence" ويشتغل عليها سيارة تاكسي ويجري عليها هذا "bricolage" ويشتغل بقوارير الغاز المعدّة للاستعمال المنزلي وسعر قارورة الغاز تبلغ تقريبا 8 دنانير و8800 مليم هذه يتنقل بها لمسافة 200 كلم، 200 كلم التي يقطعها بـ 8800 مليم زميله الذي يستعمل "gasoil" يدفع ثمن هذه المسافة 30 دينار وهذا ما يخلق منافسة غير شريفة بين أهل المهنة أولا.

فضلا عن ذلك فإن هذا يمثل خطرا محقق بطرقاتنا وبمسافرتنا ولا يمكن التغاضي عنه وإن وزارة النقل لم تمنع استعمال الغاز البترولي المسال ولكن منعت إدخال هذه التغييرات الجوهرية واستعمال الغاز المعدّ للاستعمال المنزلي وهنا "la nuance" رغم أننا لم نمنع الغاز البترولي المسال. لقائل أن يقول لماذا اتخذتم هذا القرار ولم تقدّموا البديل؟ لا، نحن بصدد ذكرنا حتى في إجاباتنا للجنة الموقرة على أن هنالك اجتماعات متكررة أفضت إلى أن هنالك تلميحات من من له الأمر لتوفير هذه الخزانات وخاصة توفير العدد الكافي من المحطات.

ورغم كل هذا، يُطرح التساؤل هنا، هل هذا هو مستقبل الوقود؟ ونحن نشجع على استعمال السيارات الكهربائية وهنالك أيضا طلبات سواء حافلات أو سيارات كهربائية.

لهذا السبب يجب أن نأخذ الموضوع من مختلف جوانبه ولكن يطلب منك سحب هذا القرار أو تلغيه، هل نلغي قرار أكد على ضرورة الرجوع إلى تطبيق القانون؟ هذا هو القرار الذي تم اتخاذه من أجل التأكيد على الرجوع أو إرجاع الأمر إلى نصابه وكما كان يجب أن يكون عليه منذ الأساس.

وبالتالي فإن لا تسامح ولا تساهل مع سلامة المواطنين ومع سلامة وسائل النقل ولكن أيضا لم نبق مكتوفي الأيدي ونحن بصدد البحث عن حلول من أجل توفير حلول بديلة لفائدة هؤلاء المهنيين الذين تعودوا على هذه التكلفة المنخفضة لاستغلال وسائلهم ولكن لتحقيق نفس المداخيل وبالتالي فإن عنصر السلامة والأمان هو أولوية من أولويات الوزارة التي تعمل عليها في جميع المجالات.

## السيد وزير النقل

لا يوجد إشكال سنجيبكم كتابيا على كل ما تفضلتم به من أسئلة ولكن أؤكد لكم، بأن هنالك عديد البرامج التي تتعلق بإعادة الخطوط التي انقطعت نتيجة عوامل طبيعية أو تهرؤ السكة أو عدم توفر المعدات.

هنالك برامج استثمارية للشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية بما في ذلك المشروع الذي تم ذكره من إلغاء أو تحويل اعتمادات كانت مخصصة لـ "Ligne 6" هذا غير صحيح فالخط عدد 6 ما زال موجودا وبخصوص الاعتمادات عندما تقتض تونس فإنها تلتزم بـ "l'affectation" لذلك القرض للغرض الذي تم التعاقد من أجله.

وبالتالي فإنه ليس هناك إلغاءات ولكن هنالك تعطل نتيجة عدم التمكن من حشد التمويلات اللازمة أو التأخر في القيام ببعض أشغال تهيئة السكة الحديدية أو استثمارات في القاطرات وفي العربات، علما بأن هنالك صفقة وأنتم تعلمون أنها كانت "déclarée infructueuse" مرتين، تتعلق باقتناء 110 عربة لنقل المسافرين لفائدة الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية، ونحن بصدد إعادة طلب العروض مع تحيين الكلفة المالية والحاجيات التي كان عددها 110 طلب والآن أصبحت أكثر. لهذا السبب نحن بصدد تحيين كراس الشروط ولكن ليس هنالك إقصاء وعذرا لأنني لم أتولّ الإجابة بصفة مباشرة عن هذا السؤال وشكرا لكم على التذكير.

وبالتالي أكون قد التزمت السيد الرئيس، بستين دقيقة التي منحتوها لي ولكن تبقى وزارة النقل على استعداد لموافاتكم بجميع تفاصيل الإجابات كتابيا على كل ما ورد في ملاحظتكم التي دوتنها جميعا وسأتولّى إجابتكم عنها بكل تفصيل وبالدقة المطلوبة وشكرا لكم على حسن الانتباه والاهتمام.

## السيد رئيس مجلس نواب الشعب

نشكر السيد ربيع المجيدي، وزير النقل وكافة أعضاء الوفد المرافق له على حضورهم بيننا وعلى الأجوبة والتوضيحات التي تم تقديمها.

معالي السيد الوزير،

إن مشكل النقل في تونس مشكل أصبح يرهق المواطن، لذلك فإن خطابكم وحضور هذا الوفد المتميز يبعث رسالة أمل ورسالة تفاؤل ونتمنى أن سنة 2024، تكون فاتحة أمل لحل الكثير من المشاكل التي يعاني منها المواطنون وأنتم أكثر العالمين بهذه المشاكل، لذلك فنحن كوظيفة تشريعية وما تمثله الوظيفة التنفيذية من مسؤولية في تنظيم كل هاته القطاعات، علينا أن نعمل معا في تنافس لإصلاح هذا الوضع لأن تونس في الحقيقة تستحق أفضل من هذا الوضع.

ولذلك فإننا نشدّ على أيديكم ونطلب منكم المزيد من البذل والعطاء خدمة للمصلحة العليا للوطن وخدمة لانتظارات شعبنا الذي ينتظر منا الكثير. شكرا لكم.

الآن نمر إلى التصويت على اعتمادات مهمة النقل من مشروع ميزانية الدولة لسنة 2024 وذلك بأغلبية الأعضاء الحاضرين على أن لا تقل هذه الأغلبية عن ثلث أعضاء المجلس: 54 عضوا ونحيل الكلمة للجنة لاستعراض تلك الاعتمادات قبل تمريرها على التصويت.

المصدق للجنة.

يبقى أن هنالك أيضا كما ذكرت فيما يتعلق بالنصوص القانونية التي تعمل الوزارة والتي فيها البعض تقريبا قد اكتمل بصدد الصياغة النهائية أو بصدد التنسيق مع وزارة العدل "particulièrement" فيما يتعلق بالأحكام الجزائية الواردة في هذه النصوص والتي تتعلق كما ذكرت بتنقيح أو مراجعة جذرية الشاملة لقانون تنظيم النقل البري، القانون عدد 33 لسنة 2004 بمجلة الطيران المدني وأيضا بمجلة الموانئ البحرية بالنصوص المتعلقة بإنفاذ أو "la transposition" لأحكام الاتفاقيات الدولية المحيطة أو "les annexes" للاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجمهورية التونسية من أجل ملاءمتها مع واقع هذا القطاع وبما نستشرفه له في إطار هذه الرؤية الإستراتيجية التي تتقاطع مع التوجهات الإستراتيجية القطاعية الأخرى بما في ذلك الانتقال أو الإستراتيجية الوطنية للانتقال الرقمي، الاستراتيجية الوطنية للانتقال الإيكولوجي والإستراتيجية الوطنية للانتقال الطاق.

هنالك نص أيضا هام وهام جدا وستكتمل أيضا إجراءات اعتماده ومن ثمة إحالته إلى هذا المجلس الموقر، وهو النص المتعلق بتنظيم اللوجستية والنقل المتعدد الوسائط وهو نص أيضا تم إعداداه بصفة تشاركية وسيغطي نشاطا هاما بما استشرفته أو بما ارتأته الوزارة من مناطق لوجستية متعددة على كامل تراب الجمهورية التونسية حتى تكون تونس منصة لوجستية تتوفر فيها أو تكون رافدا للنشاطات الاقتصادية الأخرى.

أود أن أختتم بشيئين هامين جدا في قطاع النقل، العديد من الناس مع الأسف ولكننا مقصّرين في إعطاء هذه المسائل حظها من الاهتمام، هي كل ما يتعلق بالرصد الجوي وبعلم المناخ وبالصمود إزاء الكوارث الطبيعية وهذا ما يقوم به المعهد الوطني للرصد الجوي وهو أيضا نشاط هام جدا خاصة في ظل هذه المتغيرات العالمية، التغيرات المناخية ومن خلال التوقعات الجوية، سواء بالنسبة للملاحة الجوية والملاحة البحرية لفائدة قطاع الفلاحة وقطاع الصيد البحري وخاصة أيضا قطاع البحث العلمي في كل ما يتعلق بالمسائل التي تعنى بالتغيرات المناخية، ولهذا أريد تقديم "un hommage" لمنتسبي المعهد الوطني للرصد الجوي الذين أدوا على مدى سنوات طويلة هذه المهمة الجسيمة والجليلة.

هنالك أيضا مؤسسة أخرى لم تأخذ حظها كثيرا في التعريف بها وهي الديوان الوطني للمعابر الحدودية البرية، لدينا في تونس 11 معبر منهم 9 معابر مع الشقيقة الجزائر ومعبرين مع الشقيقة ليبيا والديوان الوطني للمعابر البرية الحدودية هو المؤسسة التي تُعنى بتهيئة هذه المعابر حتى تكون فضاءات للحياة وليس فقط مجرد فضاءات للعبور وبالتالي هنالك عديد الاستثمارات وعديد البرامج التي تم الشروع في إنجاز البعض منها ولكن سيتم تدعيمها ومواصلة إنجازها حتى تكون المنافذ البرية الحدودية أيضا منافذ تستجيب للمواصفات العالمية.

أختتم بمؤسسة أخرى تُعنى أيضا بالتكوين أو المعهد المتوسطي للتكوين في المهن البحرية وهو النموذج الناجح الذي تم القيام به عبر الشراكة بين القطاع العام والخاص والذي يعنى بإسداء هذه المعارف لفائدة المهن البحرية بمختلف أصنافها والتي تشهد نقصا كبيرا (وتدخل أحد السادة النواب بدون استعمال مصدح) سامحي لم أسمعك...

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

من فضلكم.



## السيد المقرر

شكرا السيد الرئيس،

شكرا السيد الوزير،

## ميزانية الدولة لسنة 2024

### مهمة النقل

اعتمادات التعهد:.....1068 551 000 دينار

اعتمادا الدفع: .....1051 031 000 دينار

الحسابات الخاصة في الخزينة:.....1 000 000 دينار

حساب تمويل التنقلات الحضرية:.....1 000 000 دينار

شكرا.

## السيد رئيس مجلس نواب الشعب

الرجاء الاستعداد للتصويت،

الإذن بالتصويت.

نتيجة التصويت: 120 نعم، 9 محتفظين و7 معترضين. 3 صوتوا بنعم برفع الأيدي، من صوت بالاحتفاظ برفع الأيدي؟ لا أحد، من رفض بالتصويت برفع الأيدي؟ لا أحد. إذن النتيجة 123 موافقون، 9 محتفظون و7 رافضون. المجموع: 139.

إذن تبعا لنتيجة التصويت تمت المصادقة على اعتمادات مهمة النقل من مشروع ميزانية الدولة لسنة 2024.

شكرا موصولاً للسيد ربيع المجيدي وزير النقل وكافة أعضاء الوفد المرافق له من سامي إدارات الوزارة والمؤسسات التابعة لها متمنيا لهم التوفيق والسداد في مهامهم.

شكرا جزيلاً للجنة التخطيط الإستراتيجي والتنمية المستدامة والنقل والبنية التحتية والهيئة العمرانية.

شكرا لجميع السيدات والسادة النواب.

## رفع الجلسة

## السيد رئيس مجلس نواب الشعب

وهكذا نأتي إلى نهاية أشغالنا لهذا اليوم، على أن نواصل أشغالنا غدا إن شاء الله على الساعة التاسعة صباحا لمناقشة بقية المهمات والمهام الخاصة والله ولي التوفيق. رفعت الجلسة.

(كانت على الساعة العاشرة وثمانين وخمسين دقيقة مساء)

## 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 تقدم السيدة والسادة النواب الآتي ذكرهم بأسئلة كتابية إلى السيدة وزيرة البيئة:

نورة الشبراك بتاريخ 11 نوفمبر 2023، محمود العامري (2 أسئلة) بتاريخ 23 و31 أكتوبر 2023، عادل ضيفاء بتاريخ 9 نوفمبر 2023، صابر الجلاصي بتاريخ 27 أكتوبر 2023، أحمد سعيداني بتاريخ 13 نوفمبر 2023 وتلقوا الإجابة عنها بتاريخ 28 نوفمبر 2023.

كما تقدم السيد النائب أحمد سعيداني بسؤال كتابي إلى السيد وزير الشباب والرياضة بتاريخ 13 نوفمبر 2023 وتلقى الإجابة عنه يوم 28 نوفمبر 2023.

وتقدمت السيدة النائبة آمال المؤدب بسؤال كتابي إلى السيدة وزيرة المالية بتاريخ 30 نوفمبر 2023 وتلقت الإجابة عنه يوم 28 نوفمبر 2023.

كما تقدم السيد النائب رمزي الشتوي بسؤال كتابي إلى السيد وزير السياحة والصناعات التقليدية بتاريخ 20 نوفمبر 2023 وتلقى الإجابة عنه.

وأخيرا تقدم كل من السيد النائب وليد حاجي بتاريخ 20 أكتوبر 2023 والسيد النائب محمد بن سعيد بتاريخ 31 أكتوبر 2023 بسؤالين كتابيين إلى السيد وزير الداخلية 2023 وتلقيا الإجابة عنهما يوم 28 نوفمبر 2023.

## السؤال الكتابي

### للنائبة نورة الشبراك

**الموضوع:** حول ربط منطقة قبة لآغة بشبكة المياه المستعملة .

تحية وبعد،

بالنظر الى الوضعية البيئية الكارثية التي أصبحت عليها منطقة قبة لآغة من معتمدية قرية في غياب الربط بشبكة المياه المستعملة، حيث يعيش المواطنون حالة من الاستياء الشديد بسبب السيول العشوائية للمياه الملوثة والتي تنذر بكارثة صحية وتهدد سلامة المواطنين رغم عديد العرائض الممضاة بصفة جماعية والتي تم توجيهها إلى السط المحلية والجهوية .وحيث قام العديد من المسؤولين بزيارات ميدانية لتشخيص الوضع البيئي للمنطقة .

وتبعا لما تم ذكره ونظرا للوضع الحرج الذي أصبحت عليه المنطقة المذكورة، يشرفني أن أطلب من سيادتكم ادراج مشروع إحداث محطة صرف صحي ضمن مشاريع الوزارة لسنة 2024 أو ربط المنطقة بأقرب شبكة تطهير .

تقبلوا فائق الاحترام والتقدير.

والسلام

## إجابة السيدة وزيرة البيئة

**الموضوع:** حول السؤال الكتابي للسيدة النائبة نورة الشبراك

**المرجع:** مکتوبکم بتاريخ 11 جويلية 2023

وبعد

تبعا لمکتوبکم المشار إليه أعلاه، والمتعلق بالسؤال الكتابي من طرف السيدة النائبة نورة الشبراك حول ربط منطقة قبة لآغة من معتمدية قرية من ولاية نابل بشبكة تصريف المياه المستعملة، أتشرف بإفادتكم بأنه تم إدراج تطهير منطقة قبة لآغة ضمن البرنامج السادس لتطهير الأحياء الشعبية وقد أبدت الوكالة الفرنسية للتنمية موافقتها المبدئية لتمويل هذا البرنامج وهو حاليا في طور التقييم .

هذا، ويتنظر أن تقع المصادقة على اتفاقية القرض الخاصة بهذا البرنامج خلال سنة 2024 ليشرع الديوان الوطني للتطهير في إعلان طلبات العروض وإنجاز المشاريع .

والسلام

## السؤال الكتابي

### لنائب محمود العامري

**الموضوع:** سؤال كتابي الى السيدة وزيرة البيئة عملاً بأحكام الفصل 114 من الدستور والفصل 129 من النظام الداخلي لمجلس نواب الشعب .

-ماهي رؤية الوزارة في نقلة مصنع الأجر بمعمدية القلعة الصغرى .

-ما هي الإجراءات التي اتخذتها الوزارة فيما يخص مشكل التلوث البيئي الكبير المتسبب فيه معمل الأجر بمعمدية القلعة الصغرى ؟

-لماذا لم يتم تفعيل قرار المجلس البلدي بالقلعة الصغرى والذي يقتضي بالغلق الوقفي لمصنع الأجر وإيجاد الحلول للتلوث البيئي الخطير الناجم عن هذا المصنع ؟

تقبلوا منا فائق الاحترام والتقدير

إجابة السيدة وزيرة البيئة

إجابة الوكالة الوطنية لحماية المحيط حول سؤال النائب

محمود العامري المتعلق

بالوضع البيئي لمصنع الأجر بالقلعة الصغرى

1-تقديم مصنع الأجر بالقلعة الصغرى

تم تركيز معمل الأجر بالقلعة الصغرى منذ سنة 1978، وقد انتقلت ملكية المعمل إلى السيد عبد الرزاق تقية منذ جوان 2006. يشغل المصنع المذكور 35 إطار إداري، 70 إطار فني و632 عامل .

البداية كان المصنع يستعمل الفيول الثقيل كوقود، ثم تم استبداله بالغاز الطبيعي موفي سنة 2006 باستثمار قيمته حوالي 1.5 مليون ديناراً، كما تم القيام بأشغال تهيئة وزيادة في علو المداخل بكلفة 200 ألف ديناراً .

2-الوضع البيئي للمصنع :

يتمثل الإشكال البيئي الناجم عن نشاط مصنع الأجر بالقلعة الصغرى أساساً فيما يلي :

-انبعاثات غازية صادرة عن مداخل أفران الأجر الأربعة

-تناثر الغبار خاصة أثناء عمليات خزن ونقل المواد الأولية .

وقد قامت الوكالة الوطنية لحماية المحيط بالعديد من المعائنات الميدانية للمصنع، بما في ذلك قياسات الملوثات الهوائية على مستوى مداخل الأفران في مناسبتين (فيفري 2014 وجوان 2015) حيث أثبتت التقارير البيئية تجاوز الانبعاثات الغازية للحدود القصوى للملوثات الهواء المنصوص عليها بالأمر عدد 2519 المؤرخ في 28 سبتمبر 2010 كما أثبت تقرير وزارة الصحة تجاوز عنصر الجسيمات الدقيقة للحدود القصوى الموصى بها من طرف منظمة الصحة العالمية حول نوعية الهواء الداخلي .

وتبعاً لما سبق قرر محضر مخالفة بيئية ضد معمل الأجر بالقلعة الصغرى بتاريخ 23 جوان 2015 وتمت إحالته على أنظار السيد وكيل الجمهورية بسوسة

وسعى من الوكالة لإيجاد الحلول لهذا الإشكال البيئي بالتعاون مع مختلف الأطراف المتدخلة بما في ذلك المجتمع المدني بالجهة تم عقد العديد من جلسات العمل على المستويين الجهوي والمركزي وتمت مطالبة صاحب المصنع بالقيام بإجراءات عاجلة على غرار بناء السور

على كامل محيط المصنع وتهيئة وبسط مخزون المواد الأولية (الطين)عن علو لا يتجاوز السور .كما تم إحداث لجنة متابعة تتكون من مختلف المتدخلين (المعمدية، البلدية، الإدارة، المجتمع المدني) بإشراف السيد المعتمد الأول لولاية سوسة قصد متابعة الوضع البيئي وتطبيق الإجراءات والتدابير الفنية والإدارية للحد من التلوث الصادر عن نشاط المصنع .

وفي إطار إيجاد الحلول المناسبة للتلوث الهوائي الصادر عن مداخل المصنع، تم عقد جلسة عمل بطلب من ممثلي المجتمع المدني بالقلعة الصغرى، وذلك بمقر الوكالة الوطنية لحماية المحيط بتاريخ 05 ديسمبر 2015 ، حيث أعربوا عن إزعاج المصنع لكافة متساكني المنطقة جراء الانبعاثات الصادرة عنه، خاصة وأن المصنع يتواجد بمنطقة عمرانية ذات كثافة سكنية وقريب من مركب رياضي ومستشفى جهوي وقطب جامعي إلى جانب التمدد العمراني لمدينة سوسة نحو القلعة الصغرى، مما تسبب في تدهور نوعية الهواء وما قد ينجر عنه من أضرار صحية مختلفة كما جاء في تقرير وزارة الصحة، خاصة وأن المصنع يشتغل 24 ساعة في اليوم دون انقطاع .

وتم الاتفاق على ضرورة اتخاذ صاحب المنشأة كافة التدابير للحد من التلوث الهوائي الصادر عن المصنع، وذلك بداية بإعداد وتقديم دراسة لإزالة التلوث الهوائي لمصالح الوكالة قصد المصادقة عليها، ثم إبرام اتفاقية مع الوكالة تحدد أجال تنفيذ إجراءات إزالة التلوث المنصوص عليها بالدراسة المذكورة .

كما تجدر الإشارة أنه بتاريخ 12 فيفري 2016، راسلت وزارة البيئة والتنمية المستدامة السيد وزير الصناعة للتفضل بتطبيق الترتيب المعمول بها ضد معمل الأجر بالقلعة الصغرى إلى حين الاستجابة لطلبات الإدارة وذلك حفاظاً على صحة المتساكنين وجودة الحياة بالجهة .

وبتاريخ 29 فيفري 2016 قدم صاحب المنشأة للوكالة الوطنية لحماية المحيط دراسة فنية لإزالة التلوث، تم على إثرها استدعاء صاحب المنشأة ومكتب الدراسات لجلسة عمل بمقر الوكالة بتاريخ 13 أفريل 2016 خصصت لتقديم فحوى الدراسة وتشخيص الوضع البيئي ومناقشة الحلول المقترحة وقد أفضت جلسة العمل إلى دعوة صاحب المنشأة لتحسين الدراسة المعروضة على ضوء الملاحظات الفنية المنبثقة عن الاجتماع، وتقديمها لمصالح الوكالة قبل يوم 20 ماي 2016.

بتاريخ 20 ماي 2016، تم تقديم الدراسة الفنية المهيئة لإزالة التلوث الصادر عن معمل الأجر بالقلعة الصغرى، وصادقت عليها الوكالة الوطنية لحماية المحيط بتاريخ 08 جوان 2016

بتاريخ 16 جوان 2016 و01 أوت 2016، عقدت الوكالة جلستي عمل مع السيد المدير العام لمعمل الأجر لتدارس أجال تنفيذ إجراءات إزالة التلوث المنصوص عليها بالدراسة المصادق عليها .

وبتاريخ 05 سبتمبر 2016، تم إبرام اتفاقية لإزالة التلوث بين مصنع الأجر القلعة الصغرى والوكالة الوطنية لحماية المحيط .

وفي إطار متابعة تنفيذ إجراءات إزالة التلوث المضمنة بالاتفاقية قام خبراء الوكالة بعدد المعائنات الميدانية منها صحة السلط المحلية (المعتمد ورئيس النيابة الخصوصية بالقلعة الصغرى) بيّنت حصول تأخر في تنفيذ التزامات الشركة المضمنة بالاتفاقية المذكورة، بالإضافة إلى تأكيد المؤسسة على مراجعة علو المداخل الواجب الترفيع

فيها، وذلك تبعا لدراسة جديدة قام بها مكتب الدراسات التابع لها ولم يتم عرضها على انظار الوكالة؛ وعليه تمت مراسلة وزارة الصناعة بتاريخ 29 مارس 2017 لدعوتها لاتخاذ الإجراءات المناسبة ضد المؤسسة باعتبار عدم احترامها لتعهداتها، علما وأنه قد تمت كذلك مراسلة المؤسسة بتاريخ 14 جوان 2017 لإفادتها بعدم احترامها لتعهداتها المنصوص عليها بالاتفاقية المبرمة مع الوكالة الوطنية لحماية المحيط بتاريخ 01 أوت 2016، وهو ما يسمح للوكالة بإلغائها دون سابق إعلام مع اتخاذ الإجراءات القانونية الجاري بها العمل ضد المؤسسة، وعليه تمت إحالة ملف المؤسسة مجددا على أنظار وزارة الصناعة لاتخاذ ما يتعين في المجال، بما في ذلك إمكانية إصدار قرار

غلق المؤسسة، باعتبار ذلك لا يدخل في صلاحيات الوكالة الوطنية لحماية المحيط .

هذا، وقد بينت المتابعة المتواصلة لنشاط المصنع قيام المؤسسة لاحقا بتركيز مصفيات بالأكمام على مستوى المداخل الأربعة للمصنع، غير أن تحاليل الانبعاثات الغازية التي قام بها خبراء الوكالة الوطنية لحماية المحيط قد أكدت عدم احترامها للحدود القصوى للملوثات الهوائية المضبوطة بالأمر عدد 2519 لسنة 2010 وعليه تم تحرير عديد محاضر المخالفات ضد الشركة، وإحالتها إلى السيد وكيل الجمهورية لدى المحكمة الابتدائية بسوسة، آخرها بتاريخ 15 جويلية 2020 وبتاريخ 29 نوفمبر 2021 .

تونس في 01 أوت 2016

## اتفاقية لإزالة المخلفات الملوثة أو الحد منها

عدد 2016/01

استنادا للقانون عدد 91 المؤرخ في 02 أوت 1988 والمنقح بالقانون عدد 115 لسنة 1992 المؤرخ في 30 نوفمبر 1992 والمتعلق بإحداث الوكالة الوطنية لحماية المحيط وخاصة الفصول 6 و 7 و 10 و 11 منه، وبناء على الأمر عدد 2273 لسنة 1990 المؤرخ في 25 ديسمبر 1990 والمتعلق بضبط النظام الأساسي للخبراء المراقبين التابعين للوكالة الوطنية لحماية المحيط، وحيث فوض مجلس إدارة الوكالة الوطنية لحماية المحيط جميع الصلاحيات المتعلقة بالتسيير العادي للوكالة إلى الرئيس المدير العام، بمقتضى القرار المؤرخ في 06 ديسمبر 1993، وحيث قدم صاحب "مصنع الآجر القلعة الصغرى" المسمى "المصنع" في بقية هذه الاتفاقية والكائن بطريق سوسة، كلم 2، بالقلعة الصغرى من ولاية سوسة، دراسة فنية لإزالة التلوث بتاريخ 20 ماي 2016، وحيث صادقت الوكالة على دراسة إزالة التلوث الناجم عن المصنع بتاريخ 08 جوان 2016 بموجب المکتوب عدد 3073 (نسخة منه ملحقة بهذه الاتفاقية)، وحيث انعقدت جلستا عمل، بتاريخ 16 جوان 2016 و 01 أوت 2016، لإبرام اتفاقية بين الوكالة الوطنية لحماية المحيط ممثلة في شخص مديرها العام من جهة، والمصنع ممثل في شخص مديره العام السيد أمين تقيّة صاحب بطاقة تعريف وطنية عدد 06786115 صادرة بتاريخ 16 مارس 2010، مضمونها كما يلي،

### الفصل الأول:

يلتزم صاحب المصنع بالقيام بإجراءات الحد من التلوث المنصوص عليها بمكتوب مصادقة الوكالة الوطنية لحماية المحيط على دراسة إزالة التلوث وذلك وفق الرزنامة التالية:

إجراءات الحد من التلوث	الآجال القصوى
الرفع من علو سياج المصنع على مستوى خزن كل المواد الأولية.	موفى نوفمبر 2016
تشجير محيط المصنع قصد إضفاء مزيد من الجمالية على محيطه.	موفى نوفمبر 2016
تغطية البساط الناقل للمواد الأولية إلى وحدات الرحي.	موفى نوفمبر 2016
الرفع من علو المداخل وفق القوانين والمواصفات الفنية الجاري بها العمل.	موفى فيفري 2017
التجهز بمصفيات ذات أكمام "Filtres à manches" على مستوى كل خط إنتاج للأجر، والشروع في استغلالها بصفة دائمة وفعالة وناجحة.	موفى فيفري 2018
التجهز بمنظومة داخلية دائمة وذات مصداقية تقيس الانبعاثات الغازية والغبار من المصدر بصفة متواصلة والشروع في استعمالها.	موفى فيفري 2018

#### الفصل الثاني: كما يلتزم صاحب المصنع بما يلي،

- (1) تقديم تقارير دورية مفصلة كل ثلاثة أشهر، للوكالة الوطنية لحماية المحيط حول مدى تقدم تنفيذ إجراءات الحد من التلوث المنصوص عليها بالفصل الأول وإعلامها عند الانتهاء من إنجاز كل إجراء وبأي تعطل في إنجاز برنامج إزالة التلوث وأسباب التعطل في أسرع الأجل.
- (2) المراقبة المستمرة لنوعية الملوثات الهوائية من المصدر بداية من مارس 2018 وربط المصنع بالشبكة الوطنية لمراقبة نوعية الهواء التابعة للوكالة الوطنية لحماية المحيط بداية من أبريل 2018، وذلك طبقاً للقانون عدد 34 لسنة 2007 المؤرخ في 04 جوان 2007 والمتعلق بنوعية الهواء والأمر عدد 2519 لسنة 2010 المؤرخ في 28 سبتمبر 2010 والمتعلق بضبط الحدود القصوى عند المصدر لملوثات الهواء من المصادر الثابتة.
- (3) تجهيد وصيانة كل معدات وتجهيزات الحد من التلوث الهوائي الصادر عن المصنع قصد احترام القوانين والمواصفات البيئية الجاري بها العمل بصفة متواصلة.
- (4) التصرف في النفايات الصلبة الناجمة عن نشاط المصنع، طبقاً للتشريع الجاري به العمل.
- (5) تقديم تقرير نهائي حول إنجاز كامل برنامج إزالة التلوث موضوع هذه الاتفاقية بما في ذلك منظومة قياس الانبعاثات الغازية من المصدر، وذلك قبل موفى جوان 2018.

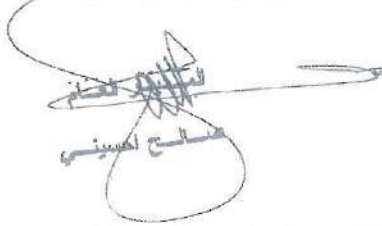
#### الفصل الثالث:

تدخل هذه الاتفاقية حيز التنفيذ ابتداء من غرة أوت 2016 وتبقى صالحة إلى غاية موفى شهر جوان 2018، وأي طلب للتمديد في الأجل المنصوص عليها بهذه الاتفاقية، غير مبرر بأسباب خارج إرادة صاحب المصنع وغير مدعّم بمستندات تثبت مدى التزامه بتسوية الوضعية البيئية للمصنع في أسرع الأجل، يتم حفظه من قبل الوكالة الوطنية لحماية المحيط، ويعتبر بذلك غير مقبول.

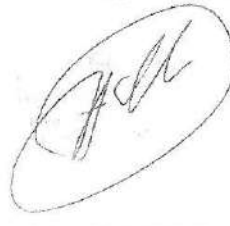
#### الفصل الرابع:

في صورة عدم احترام صاحب المصنع لالتزاماته المنصوص عليها بهذه الاتفاقية، فإنه للوكالة الوطنية لحماية المحيط الحق في إلغاء الاتفاقية بدون سابق إعلام واتخاذ الإجراءات القانونية الجاري بها العمل ضد المصنع لحماية المحيط والصحة العامة بمنطقة القلعة الصغرى وتكون الوكالة في حل مما يمكن أن ينجر عن ذلك من تبعات.

عن الوكالة الوطنية لحماية المحيط



عن معمل الآجر القلعة الصغرى



ملحق لهذه الاتفاقية: مكتوب الوكالة الوطنية لحماية المحيط عدد 3073 بتاريخ 08 جوان 2016 المتعلق بالمصادقة على دراسة إزالة التلوث لمصنع الآجر بالقلعة الصغرى.

## السؤال الكتابي

### للنائب محمود العامري

**الموضوع:** سؤال كتابي الى السيدة وزيرة البيئة عملاً بأحكام الفصل 114 من الدستور والفصل 129 من النظام الداخلي لمجلس نواب الشعب .

تحية طيبة وبعد،

نلفت نظر السيدة الوزيرة الى وضعية محطة التطهير المتواجدة وسط حي الروابي من معتمدية القلعة الصغرى والتي تصدر عنها روائح كريهة تزكم الأنوف وتشكل مصدر قلق كبير للمتساكنين كامل اليوم هذا علاوة على احداثها أضرار جسيمة بالمحيط البيئي للمكان اذ أن المياه المعالجة يتم سكها بالوادي المجانب .

وعليه نسأكم سيدة الوزيرة عن الإجراءات التي ستتخذونها قصد نقله هذه المحطة الى مكان آخر بعيد عن المتساكنين .

وتقبلوا فائق عبارات الاحترام والتقدير

إجابة السيدة وزيرة البيئة

**الموضوع:** حول السؤال الكتابي للسيد النائب محمود العامري

**المرجع:** مكتوبكم بتاريخ 31 أكتوبر 2023

وبعد

تبعاً لمكتوبكم المشار إليه أعلاه والمتعلق بالسؤال الكتابي من طرف السيد النائب محمود العامري حول وضعية محطة التطهير المتواجدة وسط حي الروابي من معتمدية القلعة الصغرى، أتشرف بإفادتكم بما يلي :

نظراً لما شهدته مدينة القلعة الصغرى من توسع عمراني وحيث أصبحت المحطة التي تم إنجازها منذ سنة 1994 متاخمة للمنطقة السكنية، فقد أدرج الديوان الوطني للتطهير ضمن برامج التخلي عن هذه المحطة وتحويل المياه المستعملة ليقع معالجتها بالقرب الجديد للمعالجة بسوسة حمدون.

هذا وقد تم إدراج هذا المشروع الذي تبلغ كلفته حوالي 10 مليون دينار ضمن مخطط التنمية 2023-2025 ويتم حالياً البحث عن التمويلات لإنجازه .

والسلام

## السؤال الكتابي

### للنائب عادل ضياف

**الموضوع:** أسئلة كتابية بخصوص مشاكل الصرف الصحي

بمنطقة سيدي حسين .

عملاً بأحكام الفصل 114 من الدستور والفصل 129 من النظام الداخلي لمجلس نواب الشعب، أتشرف بأن أحيل إليكم أسئلة كتابية تتعلق بالبنية التحتية وبالتحديد بمشاكل الصرف الصحي بمعمدية سيدي حسين.

تحية وبعد،

تعتبر منطقة سيدي حسين من بين المناطق الشعبية ذات الكثافة السكانية المرتفعة لكنها تعاني من بنية تحتية مهترئة خاصة فيما يتعلق بشبكة التطهير وقنوات الصرف الصحي التي أصبحت غير قادرة على الاستجابة للضغط الكبير الناتج عن النمو الديمغرافي المتسارع مما تسبب في مشاكل بيئية متعددة نتيجة الفيضان المتكرر بالوحدات

قنوات الصرف الصحي بعدد الشوارع والأنهج خاصة داخل الأحياء المتاخمة لسيخة السيجومي وقد تسبب ذلك في مشاكل بيئية يمكن أن تتطور لتصبح كارثة صحية تهدد صحة وسلامة المواطن خاصة في ظل غياب برنامج واضح لحماية منطقة سيدي حسين من الفيضانات الموسمية، لذلك أسوق إلى سيادتكم بعض الاسئلة المتعلقة بالإشكال المذكور.

1-هل لدى وزاراتكم تفكير في بعث فرع للديوان الوطني للتطهير بمنطقة سيدي حسين من أجل تقرب خدمة للمواطن وريح الوقت أثناء التدخل وحماية المنطقة من فيضان مياه الصرف الصحي بعدد الأحياء .

يمثل مصب الفضلات ببرج شاكير كارثة بيئية وصحية بأتم معنى الكلمة من حيث الخطر المتزايد الذي يهدد المناطق المجاورة له كامل المنطقة من حيث الروائح الكريهة المنبعثة منه التي اقلقت راحة متساكني منطقة سيدي حسين والتلوث الحاصل للمائدة المائية جراء تسرب عصارة الفضلات للتربة واصابة عديد المواطنين بعدة امراض مزمنة التي أدت الى وفاة البعض منهم

2- فمتى سيتم غلق مصب الفضلات ببرج شاكير و إنهاء المعاناة اليومية للمواطنين وماهي الحلول والبدائل التي ستتوخاها وزاراتكم من أجل إحداث تنمية مستدامة بالمنطقة وتحويل هذه النعمة إلى نعمة .

في انتظار ردكم تقبلوا مني كل التقدير والاحترام. والسلام

إجابة السيدة وزيرة البيئة

**الموضوع:** حول السؤال الكتابي للسيد النائب عادل ضياف

**المرجع:** مكتوبكم بتاريخ 09 نوفمبر 2023

وبعد

تبعاً لمكتوبكم المشار إليه أعلاه، والمتعلق بالسؤال الكتابي من طرف السيد النائب عادل ضياف حول تواجد مقر للديوان الوطني للتطهير بمنطقة سيدي حسين السيجومي، أتشرف بإفادتكم بما يلي :

يتضمن الهيكل التنظيمي للديوان الوطني للتطهير دائرة استغلال خاصة بمنطقة سيدي حسين ومقرها الحالي هو المقر الإداري الموجود بشارع النخيل بالزهروني المتاخم لمنطقة سيدي حسين ويقوم الديوان بالتنسيق مع السلط المحلية بالبحث عن مقر إداري داخل منطقة سيدي حسين .

والسلام

بطاقة إجابة حول سؤال النائب بمجلس نواب الشعب

السيد عادل الضياف

**الموضوع:** حول الإجابة على السؤال الكتابي للنائب السيد عادل ضياف.

وبعد، تبعاً لمراسلة النائب السيد عادل ضياف وسؤاله حول غلق المصب المراقب ببرج شاكير، نتشرف بإحاطتكم علماً أنه يتم حالياً استغلال المصب المراقب بجبل شاكير من طرف شركة خاصة في إطار صفقة عمومية مضادة في الغرض وتتولى الوكالة الوطنية للتصرف في النفايات متابعة تنفيذ الصفقة المتعلقة باستغلال المصب المراقب طبقاً للمعايير الفنية المضبوطة بكراس الشروط الخاص بالصفقة وحسب طاقة استيعاب الخانات المخصصة لردم النفايات التي تمكن من القيام بعملية الاستغلال، كما تقوم مصالح الوكالة بمراقبة تنفيذ الجوانب الفنية والمالية المتعلقة بهذه الصفقة .

مع العلم أنه في نطاق المخطط الجهوي للتنمية (2016-2020) واستنادا على دراسة التصور العام لمنشآت التصريف في النفايات بولايات تونس الكبرى والتوجه الاستراتيجي لمنظومة التصريف في النفايات المنزلية والمشابهة التي ستعتمد على آليات جديدة كاللتمين وتوليد الطاقة، تمت برمجة إنجاز وحدتين لمعالجة وتثمين للنفايات المنزلية والمشابهة في شكل شراكة بين القطاع العام والخاص لتونس الشمالية (أريانة ومنوبة) ولتونس الجنوبية (تونس وبن عروس) وتم تخصيص اعتمادات بميزانياتي الاستثمار للوكالة لسنتي 2020 و2021 لإعداد الدراسات البيئية والجداول الفنية والاقتصادية والتنفيذية مع تأمين مسار القبول الاجتماعي، إلا أن السلط الجهوية والمحلية لم تتمكن من توفير المواقع الملائمة لإنجاز الوحدتين المبرمجتين إلى حد هذا التاريخ.

### السؤال الكتابي

#### للنائب صابر الجلاصي

عملا بأحكام الفصل 114 من الدستور والفصل 129 من النظام الداخلي

#### السؤال 1:

متى يتم اتمام المشروع المبرمج والخاص بربط حي التوفيق ( برج العامري/ منوبة) بشبكة التطهير والذي توقف منذ مدة؟

#### السؤال 2:

متى يتم ربط كل من الاحياء التالية الفجة وحميم وانتهاء الاشغال بكل من الطاحونة وبورقيبة وخاصة بعد تعطل الجزء الاخير من هذا المشروع؟

#### السؤال 3:

هل من حل للروائح المضرّة والكريهة الصادرة من مجمع بولينا المتواجد بمنطقة حميم والذي تمت مصالحكم زيارته سابقا وتوجيه تنبيه اليه لعدم احترام كراس الشروط؟

#### إجابة السيدة وزيرة البيئة

الموضوع: حول السؤال الكتابي للسيد النائب صابر الجلاصي

المرجع: مکتوبکم بتاريخ 27 أكتوبر 2023

وبعد،

تبعاً لمکتوبکم المشار إليه أعلاه، والمتعلق بالأسئلة الكتابية من طرف السيد النائب صابر الجلاصي، أشرف بإفادتکم بما يلي :

-بالنسبة لمشروع ربط حي التوفيق ببرج العامري بشبكة التطهير ونظراً لتوقف المشروع جراء وجود إشكال عقاري يتعلق بقطعة الأرض التي سيتم بناء محطة ضخ عليها وعلى إثر فض هذا الأشكال العقاري وتبعاً لمطالبة المقاتلة بتعويضات جراء توقف الأشغال، فإن الملف معروض حالياً على لجنة فض النزاعات بالحسنى برئاسة الحكومة للبت فيه وسيتم استئناف الأشغال في أقرب الآجال .

-سيتم إنجاز أشغال تطهير حي الطاحونة وبعض المساكن بحي بورقيبة بالمنافقية في إطار ميزانية المجلس الجهوي لولاية منوبة وسيتم الإعلان عن طلب العروض الخاص بهذا المشروع في أجل أقصاه شهر فيفري 2024.

-بالنسبة لأحياء الفجة وحميم فبي غير مبرمجة حالياً في برامج الديوان الوطني للتطهير وسيقع إدراجها في المشاريع المستقبلية حال توفر التمويلات .

والسلام

### السؤال الكتابي

#### للنائب احمد سعيداني

عملاً بالفصلين 114 من الدستور و129 من النظام الداخلي يهمني ان احيل عليكم السؤال الكتابي التالي:

الموضوع: سؤال كتابي لوزارة البيئة بخصوص عدم احترام النصوص التشريعية والترتيبية المتعلقة باستغلال المقاطع بولاية نابل سديتي الوزارة،

يتذمر متساكنو ولاية نابل من الاستغلال العشوائي للمقاطع بالنسبة للأشخاص غير المرخص لهم ومن استغلال المقاطع بصفة مخالفة للنصوص التشريعية والترتيبية المتعلقة باستغلال المقاطع بالنسبة للأشخاص المرخص لهم . ورغم توجه المتضررين بعدد العرائض لوالي نابل والمصالح الجهوية التابعة لوزارة الفلاحة ووزارة التجهيز ووزارة الداخلية إلا أنهم لم يحركوا ساكناً رغم علمهم بالتجاوزات الخطيرة المرتكبة من قبل مستغلي المقاطع المرخص لهم وغير المرخص لهم والأضرار الجسيمة التي الحقوها بالمتساكنين والغابات والمسالك الفلاحية والأشجار المثمرة والمزارع والمحيط والطريق التي تم تخريبها بصفة كبيرة من قبل الشاحنات الثقيلة وأشجار الزيتون التي تم قلعها . أن من أكبر مظاهر الفساد ان يتم السماح باستغلال مقاطع رمل وطين داخل البساتين والتجمعات السكنية والتسبب في أضرار جسيمة صحية وبيئية واقتصادية؟

وقد اتضح ان أكبر الأضرار لحقت بمتساكني العامة التابعة لمعتمدية نابل وجهة بوسهم وبرج حفيظ التابعة لمعتمدية بوعرقوب جراء استغلال أكثر من 10 مقاطع عشوائية ومقاطع مرخص لها في ظروف مشبوهة وفاسدة في دوس على النصوص التشريعية والترتيبية وكراس الشروط المتعلق باستغلال مقطع تقليدي الموضوع من قبل وزارة الشؤون المحلية والبيئة .

وباعتبار أن عدم اتخاذ أي اجراء لإيقاف الجريمة مرده وجود شبهات فساد كبيرة، هل ستبادرون بفتح تحقيق بخصوص هذا الفساد وباتخاذ الاجراءات القانونية ضد المتجاوزين والمتواطئين معهم كإحالة ملفاتهم الى النيابة العمومية وبإلزام مستغلي المقاطع بإصلاح الأضرار التي الحقوها بالبيئة والمحيط؟

أخيراً، نرجو منكم مدناً بقائمة المقاطع التقليدية والصناعية المرخص لها بولاية نابل في انتظار جوابكم، تقبلوا، سديتي الوزارة، فائق عبارات التقدير والاحترام .

#### إجابة السيدة وزيرة البيئة

الموضوع: حول سؤال كتابي توجه به السيد النائب أحمد سعيداني بخصوص الاستغلال العشوائي لمقاطع الرمال بمنطقة العامرة من ولاية نابل .

المرجع: مراسلتكم بتاريخ 16 نوفمبر 2023 .

المصاحيب: - قائمة في مقاطع الرمال التقليدية الناشطة وغير الناشطة المرخصة بالمناطق المذكورة،

-قائمة في المقاطع الصناعية المرخص فيها،

- ملخص لتقارير التفقد والمراقبة المتعلقة بمقاطع

الرمال المرخص لها وغير المرخص لها،

وبعد جوابا على تسائل النائب المحترم السيد أحمد سعيداني حول الأضرار الجسيمة الناجمة عن الاستغلال العشوائي لمقاطع الرمال بمنطقة العامرة من معتمدية نابل ومنطقتي بوسهم وبرج حفيظ من معتمدية بوعرقوب، أشرف بإفادتكم أنه بالرغم من المكانة الاقتصادية والقيمة المضافة الهامة لقطاع المقاطع ومساهمته في التنمية الاقتصادية والاجتماعية من خلال توفير المواد الإنشائية من حجارة ورمال وطين لإنجاز مشاريع البنية التحتية الأساسية من طرقات وجسور ومنشأة مائية وهيئة عمرانية... غير أن هذا القطاع يمثل عبئا على البيئة والمحيط حيث يتسبب في عدة إشكاليات ومخاطر وإزعاجات بيئية وتدهور المناظر والمشاهد الطبيعية والأراضي الفلاحية نتيجة إزالة الغطاء النباتي وبالتالي القضاء على عناصر التنوع البيولوجي والتوازنات البيئية المكونة للمنطقة الطبيعية .

واعتبارا لما سبق، ولإيجاد صيغة التناغم بين النمو الاقتصادي، المتمثل في تزويد السوق بالمواد الإنشائية بتعدد استعمالها، من جهة، وبين العناية بالمحيط وبجودة حياة المتساكنين من جهة أخرى، فإن القانون عدد 20 لسنة 1989 المتعلق بتنظيم كيفية استغلال المقاطع ألزم مستغلي المقاطع باحترام وتطبيق ما جاء ببند كراس شروط استغلال المقاطع بكل دقة ودراسة المؤثرات على المحيط التي يتم إعدادها في الغرض .

وبالنظر إلى الظروف الاستثنائية التي مرت بها البلاد التونسية إبان الثورة حيث تمت ملاحظة تعديات صارخة من قبل بعض مستغلي المقاطع على الموارد الطبيعية ومن بينهم مستغلي مقاطع الرمال بولاية نابل، وحرصا على مقاومة ظاهرة الاستغلال العشوائي لهذه المقاطع

ومزيد الحد من التعديات والأضرار بالبيئية من جراء تدهور الموارد الطبيعية ويهدف ترشيد استغلال المقاطع، فقد سعت مصالحنا الفنية الجهوية والمركزية، في إطار أشغال اللجنة الوطنية الاستشارية للمقاطع واللجنة الجهوية الاستشارية للمقاطع أوفي إطار اللجان الفنية لمتابعة ومراقبة استغلال المقاطع المنتصبة بولاية نابل، بالتعاون مع مصالح وزارة الفلاحة والموارد المائية والصيد البحري ووزارة التجهيز والإسكان ووزارة الداخلية (الحرس الوطني) من خلال فرقها الفنية المختصة إلى التصدي لهذه الظواهر المخلة بالبيئة وجمالية وجودة المحيط .

ويشار إلى أنه تم رصد العديد من التجاوزات تتمثل في استخراج عشوائي مكثف لمواد التربة من رمال وطين بأراضي فلاحية دون تراخيص مسبقة واستغلال مقاطع مهجورة دون أي صفة قانونية، مما تسبب في إلحاق أضرار بالمستغلات الفلاحية المجاورة وبالمائدة المائية، وبصفة عامة التعدي على الأراضي الفلاحية .

وقد تم تحرير عديد المخالفات والمحاضر العدلية في الغرض (تجدون صيغة هذا ملخص لتقرير التفقد والمراقبة المتعلقة بمقاطع الرمال بولاية نابل)، كما تمت دعوة المصالح المختصة للتدخل العاجل واتخاذ الإجراءات القانونية والإدارية اللازمة في الغرض .

وختاما، نوافيكم صيغة هذا للتفضل بالاطلاع بـ:

1.ملخص لتقارير التفقد والمراقبة المتعلقة بمقاطع الرمال المرخص لها وغير المرخص لها،

2. جدول يتضمن قائمتي مقاطع الرمال التقليدية النشطة وغير النشطة المرخصة،

3. قائمة المقاطع الصناعية المرخص فيها بولاية نابل .

والسلام



قائمة في مقاطع الرمال التقليدية الناشطة وغير الناشطة المرخصة بالمناطق المذكورة أعلاه والواردة  
بمسؤال السيد النائب:

ع/ر	إسم المستقل	عدد الترخيص (صنف تقني)	تاريخ الترخيص	المادة المستخرجة	مدة الإستغلال المرخص فيها	موقع المقطع
01	عبد السلام مراد	225227	2017/3/20	رمال	3 سنوات	هنشير الخروبة- بوعرقوب
02	محمد مراد	225234	2018/01/5	رمال	سنتين	هنشير الخروبة- برج حفيظ بوعرقوب
03	محمد علي منصور	225235	2018/02/12	رمال	سنتين	هنشير الخروبة- برج حفيظ بوعرقوب
04	الحبيب الأطرش	225237	2018/03/16	رمال	سنتين	هنشير الخروبة- برج حفيظ بوعرقوب
05	وليد مراد	225241	2019/06/17	رمال	سنة واحدة	هنشير الخروبة- برج حفيظ بوعرقوب
06	عادل بن رمضان	225243	2019/7/24	رمال	سنتين	برج حفيظ بوعرقوب
07	فيصل عيسى وكيل شركة نيوكورب	225244	2020	رمال	سنتين	المشروحة- بوعرقوب
08	بثينة العتروس وكيل شركة Tunisie sable	225245	23/8/2019	رمال	سنتين	طريق بوسهم-برج حفيظ- بوعرقوب

قائمة المقاطع الصناعية بولاية نابل

العدد	الولاية	المستعمدة	مكان المقطع	المادة	اسم المستقل	الوضعية النظرية	عدد الرخصة	إنتهاء مدة الترخيص	الإجمالي بالهكتار مدة الترخيص	المساحة الجبلية المقطع
1	نابل	البحرية	تلاف التوت	ح ق	شركة قطع الحجرية - ابراهيم القرائي	ملك الدولة	125021	10/05/1997	هكتار 10	هكتار 66
2	نابل	قرمالية	جبل طرف عين طاريق	ح	مصنف بن محمد بوش "SOMATP"	ملك خاص	125030	15/11/1997	هكتار 15	هكتار 66
3	نابل	قرمالية	جبل طرف - سبعة وحدان عين طاريق	ح	الشركة التونسية لامتلاك المقاطع "SOTECAR"	ملك خاص	125031	12/07/2020	هكتار 12	هكتار 66
4	نابل	قرمالية	مشارع بوزكري	ط	الشركة المغربية لتوريد الخرافة	ملك خاص	125041	09/03/1998	هكتار 9	هكتار 66
5	نابل	الحمات	جبل ازرق عمادة الجدي	ح	شركة تربية عديم بيت الجدي	ملك الدولة	125046	24/08/1998	هكتار 24	هكتار 66
6	نابل	قرمالية	جبل الطرية عمادة لندق الجدي	ح	شركة قطع بن مبارك وشركائه	ملك خاص + ملك الدولة	125051	27/09/2025	هكتار 27	هكتار 66
7	نابل	قرية	قصر علف	ح ق	محمد بن حسن الشاذلي	ملك خاص	125054	27/12/1998	هكتار 27	هكتار 66
8	نابل	قرمالية	جبل المقطع - حي سلطان	ح ر	الشركة الصناعية لتوريد الكلال - طارق بنعيسى	ملك الدولة	125065	22/09/2025	هكتار 22	هكتار 66
9	نابل	نابل	برج القامة عمادة القامة	ط	شركة التجهيز الجديدة محمد بن مسلم رجب	ملك خاص	125078	31/05/2000	هكتار 31	هكتار 66
10	نابل	قرية	قصر سدة عمادة بوز الحمات	ح ق	المقاي بن علي بن مسلم الجدي	ملك خاص	125084	14/07/2000	هكتار 14	هكتار 66
11	نابل	قرمالية	مشارع بن طلف عمادة الكريمة	ط	الشركة المغربية لتوريد الخرافة "S M P C"	ملك خاص	125086	31/01/2013	هكتار 31	هكتار 66
12	نابل	نابل	غار الطلل عمادة لوز	ط	محمد القوي بن صليح القرائي	ملك خاص	125089	04/09/2000	هكتار 4	هكتار 66
13	نابل	قرية	قصر علف	ح ق	جليل بن عمر الجدي	ملك خاص	125097	06/12/2000	هكتار 6	هكتار 66



13	هـ 19	نهاية الصلوحية	20/02/2019	125101	مالك خاص	شركة الناجور الجديد محمد بن سالم رجب	ط	برج القبة 1 - اسوار نابل	نابل	نابل	14
		نهاية الصلوحية	20/02/1998	125104	مالك خاص	شركة الناجور الجديد محمد بن سالم رجب	ط	وادي سوحل	نابل	نابل	15
		نهاية الصلوحية	10/03/2007	125105	مالك خاص	شركة الناجور الجديد محمد بن سالم رجب	ط	صرون	دار شعول القهري	نابل	16
	57	نهاية الصلوحية	11/02/2023	125126	مالك خاص	شركة الموند والأشغال العمومية "SOMATP" - أحمد بوزلفة	ح	هشور سن وديان - جبل الشريف صعدة عين مطوق	قربانية	نابل	17
	19	نهاية الصلوحية	26/09/2022	125131	مالك خاص	شركة القنطع الكبرى - البيلاني عطية -	ح	عين مطوق - جبل الشريف هشور سن وديان	قربانية	نابل	18
	38	نهاية الصلوحية	04/06/2017	125136	مالك الدولة	شركة معمل الزخام المركزي "SOMACE" مطرة بنت علي ماضي حرم محمد الشافي	ح ر	جبل مطوق كلال هي سلال صعدة عين الجديد	قربانية	نابل	19
		نهاية الصلوحية	08/09/2002	125145	مالك الدولة	عبد الله بن الصديق ثابت	ح	باليضاة 2 جبل الشروب منطقة لاني الجديد	قربانية	نابل	20
	4	نهاية الصلوحية	18/01/2009	125156	مالك خاص	الشركة الصناعية للجر والأوردي باني "SIBHON" فرحات ساسي	ط	لهورية أوز	نابل	نابل	21
		نهاية الصلوحية	04/05/2003	125165	مالك خاص	علي احمد	ر	هشور بوسهم برج حليل	بوعرقوب	نابل	22
		نهاية الصلوحية	19/01/2011	125176	مالك خاص	شركة الأخوة محمد ر عمرو وحيدة فرج الله حيدة فرج الله	ط	مراة و فرجان	الحاصلات	نابل	23
		نهاية الصلوحية	05/02/2004	125183	مالك خاص	شركة معمل الأجر المصري بقربانية نريد بن حمار	ط	عين مطوق	قربانية	نابل	24
	3	نهاية الصلوحية	19/10/2008	125187	مالك خاص	جميل بن عمر الخومي	ح ق	كسر خالب	قرية	نابل	25
	60	نهاية الصلوحية	17/10/2009	125195	مالك خاص	الشركة التونسية للأسان "SOTUSA" م ق محمد مود	ر	هشور الخربة برج حليل	بوعرقوب	نابل	26
		نهاية الصلوحية	25/09/2016	125200	مالك خاص	شركة نوب بريك "NOVA BRIQUE" محمد بن سالم بن رجب	ط	جبل مطوق	قربانية	نابل	27

	نهاية الصلوحية	14/06/2013	125228	مالك خاص	لبنى بنت كمال العليم	ح ق	قصر سعد	قرية	نابل	28
	نهاية الصلوحية	14/06/2005	125239	مالك خاص	السائق الحربي	ح ق	قصر سعد	قرية	نابل	29
	نهاية الصلوحية	10/11/2005	125241	مالك خاص	شركة الجاهزة المصرية بنى خيلو محمد الجيد	ط	فدان السوسى صحران	دار شعان القهري	نابل	30
	نهاية الصلوحية	30/01/2006	125246	مالك خاص	شركة معمل الأجر المصري بقرمينا دريد بن عبد	ط	بئر الزمان الهوارية	نابل	نابل	31
04 هـ 60	استمرار الصلوحية	17/08/2025	125249	مالك خاص	شركة زحام كلونة عبد الله مزارك	ح ر	جبل طلونة - نابل الجديد	قرمينا	نابل	32
	نهاية الصلوحية	10/11/2014	125273	مالك خاص	شركة الجاهزة المصرية بنى خيلو	ط	قصاصرة دار شعان القهري	دار شعان القهري	نابل	33
10 هـ 01 ص	نهاية الصلوحية	15/11/2018	125285	مالك خاص	شركة الأرض المنقطع - صلبو الأرض	ر	عقار الخربة - برج حظير بو عرقوب	بو عرقوب	نابل	34
	نهاية الصلوحية	18/09/2007	125286	مالك خاص	شركة مناطق البحر محمد أبو الهادي بن فضل و خيرة لاية	ر	عقار الخربة - برج حظير بو عرقوب	بو عرقوب	نابل	35
	نهاية الصلوحية	28/08/2013	125313	مالك خاص	شركة الجاهزة المنقطع - الميرك حاد	ح ق	بو كوكو - قرية	قرية	نابل	36
5 هـ	نهاية الصلوحية	03/12/2008	125317	مالك خاص	الصالح من التكتلي القرحي	ر	عقار القوط - عين كمينة - نابل	بو عرقوب	نابل	37
29 هـ 11	نهاية الصلوحية	09/06/2015	125319	مالك خاص	شركة المناطق بالوطن القلي - توفيق الطرابلسي -	ر	مناجحة نطق و المحيطات برج حظير - بو عرقوب	بو عرقوب	نابل	38
3 هـ 50	نهاية الصلوحية	14/04/2014	125321	مالك خاص	الشركة المغربية للمواد الخريفية "SMPC"	ر	عقار الطولبية - الكريمة - قرمينا	كرمينا	نابل	39
7 هـ	نهاية الصلوحية	24/03/2009	125333	مالك خاص	عبد القادر بن مسعود بن سالم	ر	برج حظير - بو عرقوب	بو عرقوب	نابل	40
3 هـ 11 ص	نهاية الصلوحية	16/11/2012	125335	مالك خاص	شركة فنان صند FINE SAND للطائر المصنوع والشمسي خيلو	ر	عقار الخربة - برج حظير بو عرقوب	بو عرقوب	نابل	41



5هـك	14/06/2009	125343	مالك خاص	شركة البحيرة التونسية - نجدة الناري	ط	هشتر صمرون - دار شبان النهري	نابل	42
4هـك أ	14/06/2009	125344	مالك خاص	المكي بن سالم الزاوي و فرحات سامي	ر	هشتر الخربة "الخبرية" 19 برج حبيب - بوعرقوب	نابل	43
5هـك 5	21/07/2009	125351	مالك خاص	لخمي بن حميد حبيب	ر	سابقة شلقاب و الحسابات برج حبيب - بوعرقوب	نابل	44
9هـك 6	28/03/2027	125361	مالك خاص	شركة الأطرش للنفط - سائر الأطرش	ر	هشتر الخربة - برج حبيب بوعرقوب	نابل	45
3هـك 15	20/06/2019	125365	مالك خاص	شركة مقاطع الوطن القليل - محمد بن خليفة بالحاج عمارة	ر	هشتر الخربة - برج حبيب بوعرقوب	نابل	46
1هـك 50	02/06/2019	125367	مالك الدولة	الشركة التونسية لاستغلال مقاطع الزخام "SONTECAM" - امكندر الشملحي	ح ر	جبل قطيع - فندق الجديد قرمالية	نابل	47
19هـك 51	11/05/2010	125371	مالك خاص	عبد السلام بن محمد براد	ر	برج حبيب - بن بورقية	نابل	48
8هـك 03	08/06/2010	125373	مالك خاص	فريد بن عبد القادر بنالحو	ر	هشتر الخربة - برج حبيب بوعرقوب	نابل	49
	14/12/2010	125383	مالك خاص	المصنف بن حميد بالحاج	ر	هشتر الخربة - برج حبيب بوعرقوب	نابل	50
5هـك	25/12/2011	125404	مالك خاص	شركة الباجورة التونسية نجدة الناري	ط	هشتر صمرون - دار شبان النهري	نابل	51
10هـك 36	06/09/2023	125411	مالك خاص	لخمي بن حميد النقي	ر	هشتر الخربة - برج حبيب بوعرقوب	نابل	52
30هـك	20/02/2019	125433	مالك خاص	شركة الفاني و ابنائه ونركه "SONAFIC"	ح	جبل طريف - عين طريق قرمالية	نابل	53
	25/05/2013	125441	مالك خاص	حمادي بن فريد الغول	ر	هشتر الطوف - عين كريمة - نابل	نابل	54
	17/09/2013	125453	مالك خاص	الشهر بنهية	ر	هشتر الطوف - عين كريمة - نابل	نابل	55

56	تليل	قرية	القرىوت - قرية	ر	عبد المجيد بن الصالح بدين	مالك خاص	125456	08/05/2019	نهاية الصلوحية
57	تليل	بوعرقوب	هشور القوط - عين كينة - تليل	ط	شركة البهجرة التونسية - ندبة الناري	مالك خاص	125457	30/04/2012	نهاية الصلوحية
58	تليل	قرمالية	الكرمية - قرمالية	ط	الشركة المغربية للمواد الخفيفة "SMPC"	مالك خاص	125458	28/08/2026	استمرار الصلوحية
59	تليل	قرمالية	هشور الجديد - قرمالية	ح	شركة زاوية القطيع	مالك الدولة	125459	22/10/2013	نهاية الصلوحية
60	تليل	بوعرقوب	برج حليظ	ر	شركة لقطع الناعية IDEALE - زينة بن براهيم	مالك خاص	125461	14/11/2013	نهاية الصلوحية
61	تليل	بوعرقوب	هشور الخربة	ر	الشركة التونسية للعمال SOTUSA	مالك خاص	125469	27/01/2021	نهاية الصلوحية
62	تليل	الحداد	مطوية مودة و فرجان	ط	شركة معمار و عمر و حديد لوج المم ق السيد حيدة فرج الله	مالك خاص	125477	29/07/2019	نهاية الصلوحية
63	تليل	قرية	قصر سعد - قرية	ح ق	شركة لقطع الخمر والوكة م ق السيد المار دافول	مالك خاص	125481	18/06/2022	نهاية الصلوحية
64	تليل	بوعرقوب	برج حليظ	ر	الشركة المصرية للقطع بوعرقوب القلي	مالك خاص	125490	20/07/2014	نهاية الصلوحية
65	تليل	قرمالية	فندق الجديد	ح	شركة الأتصال و الكراء - SOTRAVAL	مالك خاص - مالك الدولة	125495	23/08/2014	تاريخي و قبة
66	تليل	الحداد	سيون تليل	ط	شركة البهجرة التونسية ندبة الناري	مالك خاص	125498	29/09/2014	نهاية الصلوحية
67	تليل	قرمالية	الكينة	ط	الشركة المغربية للمواد الخفيفة "SMPC"	مالك خاص	125507	15/12/2020	نهاية الصلوحية
68	تليل	بوعرقوب	هشور الخربة	ر	شركة لقطع قرم بوج حليظ م ق السيد بن عبد السلام بوز و مراد بن سعد	مالك خاص	125516	28/03/2027	استمرار الصلوحية
69	تليل	بوعرقوب	برج حليظ	ر	محمد بن الهادي بفضيل	مالك الدولة	125530	31/05/2015	نهاية الصلوحية



3 هـك 20 أتر 70 ص	نهاية الصلوحية	27/06/2015	125535	ملك خاص	شركة تجميع قن على الرمال لأخوية - المتصرف القناني: إبراهيم بن عبد النبي	ر	الشروحة	بوعرقوب	تليل	70
5 هـك	استمر الصلوحية	04/05/2026	125537	ملك خاص	الشركة التونسية لصناعة المعدن م ق السيد عباد ملوي	ر	جبل المنار	الحدائق	تليل	71
7 هـك 08 أتر 94 ص	نهاية الصلوحية	10/04/2019	125545	ملك خاص	ألمني بن خديش حبيب	ر	بوسهم - منبجة - قطب والحصيات	بوعرقوب	تليل	72
5 هـك 08 أتر	نهاية الصلوحية	09/02/2016	125547	ملك خاص	صالح بن صالح الأسود	ر	منبجة - قطب - الحصيات	بوعرقوب	تليل	73
1 هـك 71 أتر 58 ص	استمر الصلوحية	24/09/2023	125599	ملك خاص	شركة النجاح للقطاع - مبروك بن عباد	ح ق	برنكر - قرية	قرية	تليل	74
16 هـك 27 أتر 91 ص	استمر الصلوحية	02/11/2026	125643	ملك خاص	شركة إسفلت و تال جميع منتجات القطاع - توفيق الطرابلسي -	ر	بوسهم - برج حبيب - بوعرقوب	بوعرقوب	تليل	75
14 هـك 13 أتر 72 ص	استمر الصلوحية	31/10/2026	125723	ملك خاص	وحيد بن مختار جلول	ر	الشروحة	بوعرقوب	تليل	76
14 هـك 13 أتر 72 ص	استمر الصلوحية	28/03/2027	125734	ملك خاص	الشركة التونسية لتكرير الرمال	ر	هشور الدريمايرج حبيب	بوعرقوب	تليل	77

## ملخص لتقارير التفقد والمراقبة المتعلقة بمقاطع الرمال المرخص لها وغير المرخص لها بمنطقة

العامرة معتمدية بوعرقوب من ولاية نابل:

قامت لجنة فنية مكونة من ممثلين عن وزارة البيئة ووزارة الفلاحة والموارد المائية والصيد البحري ووزارة التجهيز والإسكان ووزارة الداخلية (الحرس الوطني) بصفة دورية بزيارات ميدانية لعدد المناطق بولاية نابل لمعاينة المقاطع العشوائية ورصد المخالفات وقد تم رفع العديد من التقارير في شأنها إلى السيد والي الجهة لإتخاذ الإجراءات القانونية اللازمة. وتجدون طي هذا ملخص لما جاء بمحاضر المعاينات.

تاريخ المعاينة	المناطق التي تمت زيارتها	عدد المحاضر العدلية	موضوع المحضر العدلي أو المخالفة	إسم مرتكب المخالفة
2019/7/31	بني وائل برج حفيظ- بوعرقوب	تم تحرير محضر مخالفة	إستغلال عشوائي مكثف لمقطع رمال بدون ترخيص قانوني	السيد الهادي عمارة وشركائه
2019/7/31	بني وائل برج حفيظ- بوعرقوب	تم تحرير محضر مخالفة	إستغلال عشوائي مكثف لمقطع رمال بدون ترخيص قانوني وإلحاق اضرار بالمحيط الفلاحي	السيدان سعيد وخميس جليل
2019/7/31	بوسهم برج حفيظ- بوعرقوب	تم تحرير محضر مخالفة	إستغلال مقطع رمال تقليدي قبل الحصول على التراخيص الضرورية	السيدة بثينة العتروس
2019/7/31	بوسهم برج حفيظ- بوعرقوب	تم تحرير محضر مخالفة	إستغلال مقطع رمال بدون ترخيص قانوني وإلحاق اضرار بالمحيط الفلاحي	لطفي حفيظ
2019/7/31	هنشير قرط- نابل	تم تحرير محضر مخالفة	إستغلال مقطع رمال و طين بدون ترخيص قانوني وإلحاق اضرار بالمحيط الفلاحي	محمد قرط
2019/7/31	برج حفيظ- طريق الشنوة	تم تحرير محضر مخالفة	إستغلال عشوائي مكثف لمقطع رمال بدون ترخيص قانوني وإلحاق اضرار بالمحيط الفلاحي	محمد قرط



2019/10/31	برج حفيظ	محضر عدلي	مواصلة إستغلال مقطع دون ترخيص	محمد قرط
2019/10/31	برج حفيظ	محضر عدلي	مواصلة إستغلال مقطع رمال دون ترخيص	المنصف بن رمضان
2019/10/31	بوسهم - برج حفيظ	محضر عدلي	مواصلة إستغلال مقطع رمال دون ترخيص	معز بن سلطان
2019/10/31	بوسهم - برج حفيظ	محضر عدلي	إستغلال مقطع بعد إنتهاء مدة الترخيص	لطف القدي
2019/10/31	بوسهم - برج حفيظ	محضر عدلي	إستغلال مقطع بدون ترخيص	لطف القدي
2020/11/24	بوسهم - برج حفيظ	محضر عدلي	مواصلة إستغلال مقطع رمال دون ترخيص	محمد قرط
2020/11/24	بوسهم - برج حفيظ	محضر عدلي	مواصلة إستغلال مقطع رمال دون ترخيص	خالد بن سعد وخميس جليل
2020/11/24	بوسهم - برج حفيظ بوعرقوب	محضر عدلي	مواصلة إستغلال مقطع رمال دون ترخيص	سعيد بوسمينة
2020/11/24	بوسهم - برج حفيظ بوعرقوب	محضر عدلي	مواصلة إستغلال مقطع رمال دون ترخيص	محمد خريبيش
2020/11/24	بوسهم - برج حفيظ بوعرقوب	محضر عدلي	مواصلة إستغلال مقطع رمال دون ترخيص	الهادي عمارة
2020/11/24	بوسهم - برج حفيظ بوعرقوب	محضر عدلي	إستغلال مقطع رمال من الصنف الصناعي بترخيص منتهي الصلوحية	عبد السلام مراد
2020/11/24	بوسهم - برج حفيظ بوعرقوب	محضر عدلي	إستغلال مقطع رمال من الصنف التقليدي بترخيص منتهي الصلوحية	محمد مراد

ملاحظة : كافة المحاضر العدلية المذكورة مسجلة وموثقة لدى فرقة المتفجرات للحرس الوطني بنابل.

## السؤال الكتابي

للنائب أحمد سعيداني

عملاً بأحكام الفصل 114 من الدستور و129 من النظام الداخلي لمجلس نواب الشعب يهمني أن أحيل عليكم السؤال الكتابي الآتي :

إن مستوى الاحتقان قد بلغ أشده فيما يخص جمعية النادي الأهلي الماطري مع وجود شبهات حول :

أولاً: شبهة تلاعب واستيلاء على المال العام

ثانياً: شبهة تحقيق فوائد بعدم تضمين مساهمات أولياء منتسبي الجمعية ضمن التقارير المالية

ثالثاً: شبهة مسك واستعمال مدلس والترفيع غير المشروع بتوقيع بعض اللاعبين على أوراق بيضاء وتفاخيمهم فيما بعد بتضخيم منحهم

رابعاً: شبهة افتعال فواتير ووثائق طبية والتضخيم في قيمتها

بناء على ما تقدم هل تنوون فتح بحث لكشف الحقائق في جمعية ممولة من طرف المجموعة الوطنية

**إجابة السيدة وزير الشباب والرياضة**

**موضوع:** الإجابة على سؤال كتابي حول وضعية جمعية النادي الأهلي الماطري .

**المراجع:** مكتوبكم عدد 1545 المؤرخ في 06 أكتوبر 2023 والوارد علينا بتاريخ 06 أكتوبر 2023 تحت عدد 1073

تبعاً لإحالتكم المشار إليها بالمرجع أعلاه المتعلقة بالسؤال الكتابي للنائب بمجلس نواب الشعب السيد أحمد السعيداني حول وضعية جمعية النادي الأهلي الماطري، يشرفني إعلامكم أنه تمت إفادتنا من قبل كل الإدارة العامة للرياضة والمندوبية الجهوية للشباب والرياضة ببزرت بأنه تم تكليف مندوب رياضة للقيام بالتحريات والأبحاث الأولية حول التجاوزات المنسوبة للجمعية المعنية حيث تضمن التقرير المنجز من بله ما يلي :

**أولاً: بخصوص شبهة التلاعب والاستيلاء على المال العام :**

تم التصريح من قبل بعض الأولياء بما يلي :

-يتم دفع مبلغ شهري قيمته 30 دينار كدعم للجمعية .

-لاعبو صنفى الأواسط والأكابر لا يتقاضون أجورهم .

-دفع مبلغ مالي مقابل اجتياز اختبار للانضمام للجمعية .

**ثانياً: فيما يتعلق بشبهة تحقيق فوائد بعدم تضمين مساهمات**

**أولياء منتسبي الجمعية ضمن التقارير المالية :**

تم التأكيد على أنه لم تتم إثارة هذه الإشكاليات من طرف المنخرطين أو من قبل أي طرف آخر أحياء، رياضيين، أولياء خلال الجلسات العام السابقة والجلسة العامة الانتخابية المنعقدة بتاريخ 16 جانفي 2023 حيث تمت المصادقة بالإجماع على التقرير المالي في المقابل وبالتحري مع بعض أولياء بخصوص هذه النقطة تم التصريح بما يلي :

• يتم دفع مبلغ مالي مقابل تمارين أصناف المدارس والأداني والأصاغر دون الحصول على وصولات في الغرض .

• استيائهم من أداء الهيئة المديرية الحالية إثر الخروقات في التصرف المالي حسب تصريحاتهم .

**ثالثاً: فيما يخص شبهة مسك واستعمال مدلس والترفيع غير**

**المشروع :**

تبين من خلال التحري بخصوص هذه النقطة وفقاً لتقرير مندوب الرياضة أنه يتم توقيع بعض لاعبين على أوراق بيضاء ثم يتم تعميمها لاحقاً من قبل كاتب عام الجمعية وتضخيم مقدار المنحة الخاصة باللاعب .

**رابعاً: فيما يتعلق بشبهة افتعال فواتير ووثائق طبية :**

يتبين وفقاً لتقرير مندوب الرياضة التعامل مع صيدلية معروفة بمدينة ماطر ووجود شبهة في تضخيم الفواتير .

وتبعاً لما تقدم، قامت المندوبية الجهوية للشباب والرياضة ببزرت بإحالة نسخة من الملف الخاص بالجمعية المذكورة إلى التفقدية العامة للوزارة لاتخاذ الإجراءات والتدابير اللازمة في الغرض .

أفدناكم بهذا وفقاً لطلبكم.

والسلام

**السؤال الكتابي**

**للنائبة آمال المؤدب**

عملاً بالفصلين 114 من الدستور و129 من النظام الداخلي لمجلس نواب الشعب نتقدم بالسؤال الكتابي التالي إلى السيدة وزيرة المالية

**الموضوع:** حول كيفية احتساب اتعاب المهندسين حسب قانون المالية 2023

تحية طبية وبعد

السيدة وزيرة المالية الفاضلة،

في إطار قانون المالية 2023، وقع الترفيع في نسبة القيمة المضافة TVA من 13 % إلى 19 % ، تقتطع من أصل اتعاب المهندسين ولقد وقعت مراسلة وزارة الأشرف " وزارة التجهيز والإسكان " في العديد من المناسبات للنظر في وضعية المهندسين التي تفاقم مشاكلكم المالية حتى أصبح هنالك العزوف من المشاركة في اعداد الدراسات البنايات المدنية .

سيدتي الفاضلة،

لقد قمت بإلقاء سؤال شفاهي للسيدة وزيرة التجهيز والإسكان بالجلسة الحوارية بتاريخ 17 جويلية 2023 للاستفسار على ما الت عليه الوضعية وكانت الإجابة مفرحة حيث علمتني انه وقع اعداد قرار توضيحي لمسألة الاحتساب وهو بصدد الإصدار ولكن ما راعني وان عملية الاحتساب ستكون على قيمة المشروع ( hors taxe )، بمعنى أن المهندس سيكون في كل الحالات المتضرر وستطرح نسبة القيمة المضافة TVA من اعتابه والأصل وطبقاً لقانون 71/78 فان الاتعاب تحتسب على القيمة الجمالية للمشروع ( montant global des travaux ) بما ان قانون قيمة المضافة جاء سنة 1988 أي يعد 10 سنوات من امر عدد 71 لسنة 1978 المؤرخ في 26 جانفي 1978 والمتعلق بالموافقة على كراس الشروط الإدارية العامة للمنظم لمهام الهندسة وأشغال الهندسة العامة التي يقوم بها أصحاب الخدمات الخاضعون للقانون الخاص لإنجاز البناءات المدنية .

سيدتي الفاضلة،

الرجاء مدنا بالتوضيح حول كيفية الاحتساب، حيث أن وزارة التجهيز والإسكان بينت أنها استأنست برأي إدارة العامة للأداءات والاصل في الشيء أن عملية الاحتساب نسبة القيمة المضافة TVA تكون على القيمة الجمالية للمشروع (TTC) وأن الأداء على القيمة المضافة يتحملها الحريف بصفته المستهلك النهائي .

وفي انتظار ردكم تقبلوا منا سيدي الوزيرة فائق التقدير والاحترام .

#### إجابة السيدة وزيرة المالية

**الموضوع:** سؤال كتابي للسيدة آمال المؤدب عضو مجلس نواب الشعب حول كيفية احتساب أتعاب المهندسين المعماريين تبعاً لصدور قانون المالية لسنة 2023

**المرجع:** مکتوبکم عدد ص-2023-26-1903 بتاريخ 08 نوفمبر 2023

تبعاً لمکتوبکم المشار إليه بالمرجع أعلاه والمتعلق بالإجابة على سؤال السيدة النائبة المحترمة آمال المؤدب بخصوص طلب توضيحات حول كيفية احتساب أتعاب المهندسين تبعاً لأحكام الفصل 44 من قانون المالية لسنة 2023 المتعلق بالترفيغ في نسبة الأداء على القيمة المضافة من 13 % إلى 19 % بعنوان الخدمات المنجزة من قبل بعض أصحاب المهن غير التجارية .

يشرفني موافاتكم بما يلي :

ينص الأمر عدد 71 لسنة 1978 المؤرخ في 26 جانفي 1978 المتعلق بالموافقة على كراس الشروط الإدارية العامة المنظم لمهام الهندسة المعمارية وأشغال الهندسة العامة التي يقوم بها أصحاب الخدمات الخاضعون للقانون الخاص لإنجاز البناءات المدنية على ضبط أتعاب المهندسين والمهندسين المعماريين باعتماد نسبة مئوية للبنائيات دون بيان أن الأتعاب المذكورة خالية من الأداء أو متضمنة له باعتبار أن هذا النص صدر قبل دخول نظام الأداء على القيمة المضافة حيز التطبيق .

وعلى هذا الأساس فإن هذه الأتعاب تعتبر متضمنة للمعلوم على إسداء الخدمات الجاري به العمل في تاريخ 30 جوان 1988 وذلك بنسبة (5,5 %) بما في ذلك الأداء نفسه. ولم يطرح دخول نظام الأداء على القيمة المضافة حيز التطبيق أي إشكال باعتبار تقارب نسبة الأداء على إسداء الخدمات (5,5 %) مع نسبة الأداء على القيمة المضافة (6%) المطبقة ابتداء من غرة جويلية 1988 على نشاط المهندسين والمهندسين المعماريين خاصة وأنه تم اعتبار أتعاب المهندسين والمهندسين المعماريين متضمنة للأداء على القيمة المضافة .

ويجدر التذكير أنه سبق وأن تم الترفيع في نسبة الأداء على القيمة المضافة الموظفة على الخدمات المسداة من قبل أصحاب المهن غير التجارية حيث تم سنة 1996 الترفيع من 6 % إلى 10 % ثم إلى 12 % سنة 2007 وإلى 13 % سنة 2018 وإلى 19 % سنة 2023.

وقد استقر الفقه الإداري منذ التسعينات على اعتبار التسعيرات والمكافآت والأتعاب الراجعة لمسدي الخدمات المحددة بالنصوص الترتيبية المنظمة لها متضمنة للأداء على القيمة المضافة .

وتبعاً للترفيغ في نسبة الأداء على القيمة المضافة من 13 % إلى 19 % الموظف على الخدمات المسداة من قبل بعض أصحاب المهن غير التجارية بما في ذلك المهندسين والمهندسين المعماريين طرح إشكال يتعلق بطريقة احتساب الأداء على القيمة المضافة بعنوان الخدمات المسداة في إطار كراس الشروط الإدارية العامة الملحقة بالأمر عدد 71 لسنة 1978 المؤرخ في 26 جانفي 1978.

ولتوضيح قاعدة احتساب الأداء على القيمة المضافة لهذه الخدمات، تم اقتراح تنقيح الأمر المذكور في اتجاه اعتبار أتعاب المهندسين والمهندسين المعماريين خالية من الأداء على القيمة المضافة كقاعدة يوظف عليها الأداء المذكور بنسبة 19 % علماً وأن الأداء على القيمة المضافة يتحملة الحريف باعتباره المستهلك النهائي

والسلام

#### السؤال الكتابي

##### للنائب رمزي الشتوي

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

**الموضوع:** إدراج محمية دغومس ضمن المسالك السياحية .

**المرجع:** الفصل 114 و129 من النظام الداخلي لمجلس نواب الشعب

##### المصاحيب: بعض صور بالمحمية

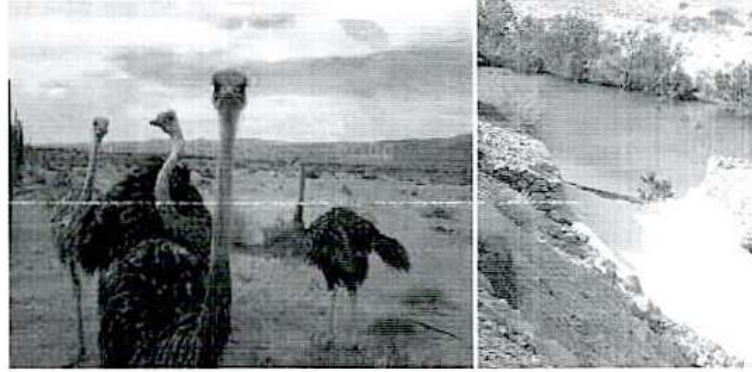
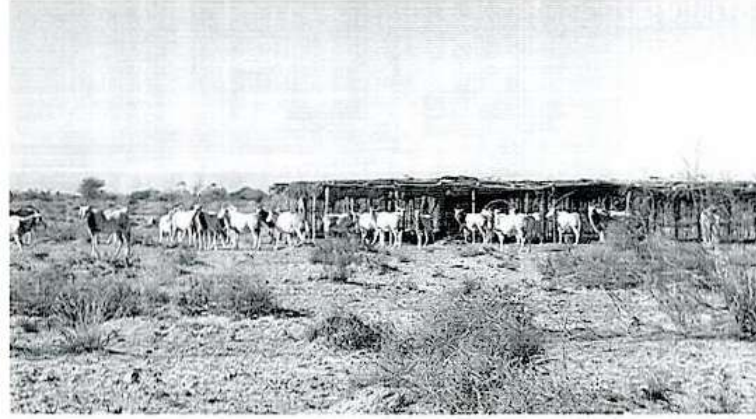
تحتية طيبة وبعد بعثت محمية دغومس الكائنة بولاية توزر 35 كلم على مدينة دقاش بمقتضى الأمر الرئاسي عدد 568 بتاريخ 29 مارس 2010 وانطلقت الأشغال منذ سنة 1995 وتتميز محمية دغومس بالتنوع الايكولوجي بها ثلاث منظومات بيئية وهي منطقة جبلية على مساحة 3800 هكتار والسهول 3 آلاف هكتار الى جانب المساحة المنخفضة الرطبة 1200 هكتار كما أنها تحتوي على أكثر من 200 نوع نباتي نادر كما تم إعادة توطين عدة حيوانات ك "مها أبو حراب" وغزال الدركاس وطيائر النعام ذو العنق الأحمر والأرو وابن أوى والضربان .... هذا ما يساهم في المحافظة على الحيوانات من الانقراض، وبالرغم من تنوع مخزونها النباتي والحيواني تقتصر الزيارات على الباحثين وبعض التلاميذ والطلبة كما تجدر الإشارة أن المحمية بها متحف تم تشييده سنة 2017.

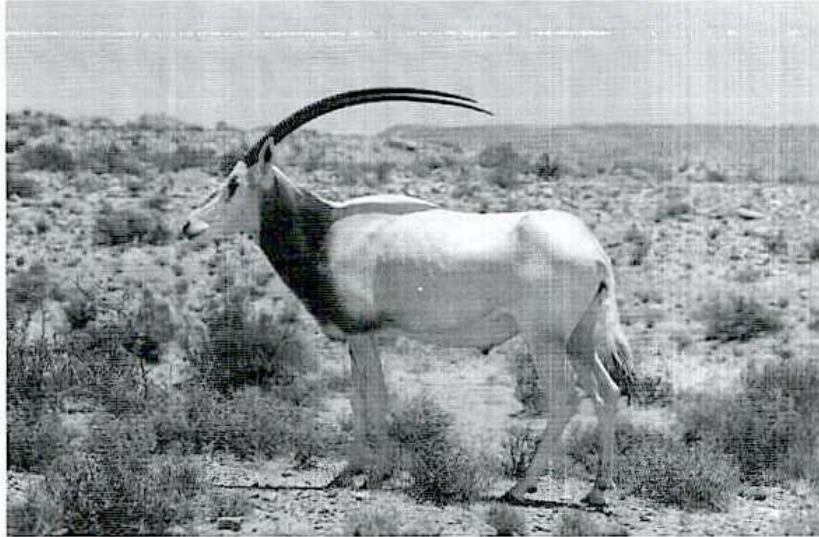
عملاً بالمرجع المذكور أعلاه أتقدم إلى سيادتكم بالسؤال التالي :

لماذا لا يتم إبرام اتفاقية بين وزارة الفلاحة ووزارة السياحة ووزارة الداخلية ووزارة البيئة قصد إدراج محمية دغومس من ولاية توزر في المسلك السياحي خاصة وأنها مصنفة الثالثة عالمياً من حيث التنوع البيولوجي؟

نرجو من سيادتكم التدخل مع الوزارات ذات الصلة قصد تذليل الصعوبات لتثمين هذا المكسب الوطني مع العلم أن السياحة الايكولوجية تعتبر منتج هام كما نحيطكم علماً أن عدة محميات تم استثمارها سياحياً بموجب اتفاقيات على غرار محمية اشكل في ولاية بئررت.

بعض الصور من محمية دغومس











www.majlis-nawab-shaib.com

## إجابة السيد وزير السياحة

### والصناعات التقليدية

السؤال الكتابي الذي تقدم به النائب المحترم السيد رمزي

الشتوي

حول إدراج محمية دغموس ضمن المسالك السياحية

تبعاً للسؤال الكتابي المتعلق بإدراج محمية دغموس ضمن

المسالك السياحية، يشرفني إفادتكم بالمعطيات التالية :

● قام الديوان الوطني للسياحة خلال الفترة الممتدة بين 2013 و2019 وبمقتضى اتفاقية الشراكة المبرمة بينه وبين الإدارة العامة للبيئة وجودة الحياة بوزارة البيئة والإدارة العامة للغابات بوزارة الفلاحة والموارد المائية والصيد البحري بإنجاز مشروع الهوض بالسياحة الايكولوجية ودعم التنوع البيولوجي الصحراوي "بكلفة تقدر بـ 9.05 مليون دولار من تمويل البنك الدولي منها 4.27 مليون دولار من الصندوق العالمي للبيئة يهدف للحفاظ وتأمين التنوع البيولوجي في ثلاث حدائق وطنية وهي بوهمة وجبيل ودغموس .

● يهدف المشروع لتأسيس منهجية جديدة للتصرف في المناطق المحمية تشمل تطوير السياحة الايكولوجية ومشاركة المجتمعات المحلية، حيث تم إحداث أكثر من 184 موطن شغل في الثلاثة مناطق من بينهم نساء وسباب بنسبة 33 %

● وتضمن المشروع إنجاز أشغال التهيئة داخل الحدائق الوطنية المعنية ومنها الحديقة الوطنية بدغموس أين تم تهيئة مسلك بيئي وبرج مراقبة وتصوير وبرك مياه للشرب وتهيئة متحف ايكولوجي وقلعة لعرض الأفلام الوثائقية وتركيز لوحات بيانية وإرشادية واقتناء وسائل نقل لفائدة الحديقة .

● تم اعداد دراسة حول استراتيجية الترويج والتسويق للسياحة الايكولوجية خاصة بالحدائق الوطنية المعنية .

● تم تكليف وكالات مختصة قصد تنفيذ الخطة الترويجية المنبثقة عن الدراسة، حيث قامت بإنجاز الأشربة الوثائقية التعريفية والومضات الشهرية الى جانب إعداد وتعليق الملصقات الشهرية المتعلقة بالترويج للسياحة الايكولوجية .

إلى جانب ذلك، فإن تطوير السياحة الايكولوجية من أولويات وزارة السياحة وهي تسعى لتطوير وتنمية السياحة الصحراوية والواحية ولعل الإجراءات التي تم اتخاذها خلال جلسة العمل الوزارية المنعقدة بتاريخ 06 جويلية 2023 والمخصصة للنظر في تنمية السياحة الصحراوية والواحية ( إجراءات تتعلق بالجوانب الهيكلية والمالية والإدارية للقطاع) من شأنها إحداث نقلة نوعية في النشاط السياحي بربوع الجنوب التونسي مما يترتب عنه ديناميكية النشاط الاقتصادي بالجهة إضافة الى مزيد تثمين الحديقة الوطنية بدغموس، ومن بين هذه الإجراءات :

✓ إرساء هيكل تصرف في الوجهة (DMO) خاص بتوزر يعنى ببناء سياحة واحة وصحراوية مستدامة .

✓ مراجعة خارطة المسالك السياحية.

### السؤال الكتابي

لنائب وليد حاجي

تبعاً للفصلين عدد 114 من الدستور و129 من النظام الداخلي

لمجلس نواب الشعب أقدم لسيداتكم بسؤال كتابي .

## الموضوع: تحسين خدمات مركز الشرطة الفنية بحاجب العيون

تحية طيبة،

أتشرف بإعلامكم أنّ وزارتك قامت بإحداث مركز الشرطة الفنية بحاجب العيون منذ سنة 2015 وتوفير آلة استخراج البطاقة عدد 3 إلا أن هذه الآلة لم يتم استغلالها إلى حد الآن ولم يتم تفعيل دورها بسبب نقص المعدات اللازمة والإطار العامل بالمركز واقتصر دور هذا المركز على الجانب الفني المتعلق بالجرائم .

ما هو برنامجكم لتحسين خدمات مركز الشرطة الفنية بحاجب العيون؟

إجابة السيد وزير الداخلية

### بطاقة

تتضمن إجابة على السؤال الكتابي للنائب "وليد حاجي"

عن دائرة العال حاجب العيون

### ملخص السؤال :

"حول برنامج الوزارة لتحسين خدمات مركز الشرطة الفنية بحاجب العيون خاصة وأن آلة استخراج البطاقة عدد 3 لم تدخل حيز الاستغلال بسبب نقص المعدات اللازمة والإطار العامل بالمركز ."

### نص الإجابة :

بعد التنسيق في الغرض مع الهياكل المعنية، أتشرف بإفادتكم بأن مركز الشرطة الفنية بحاجب العيون تم إحداثه منذ نوفمبر 2015 واقتصرت مهامه على الجانب الفني المتعلق بالمعينات الفنية الخاصة بالقضايا العدلية بمختلف أنواعها

بخصوص تحسين خدماته فيما يتعلق باستخراج بطاقات السوابق العدلية عدد 03 فإنه وبعد التنسيق مع السيد رئيس فرقة الشرطة الفنية والعلمية بالقيروان نفيديكم أن كل من مراكز الأمن والحرس الوطنيين بكل من العال، حاجب العيون، الوسلاتية وحفوز مرجع نظر منطقة الأمن الوطني القيروان الشمالية تحيل مباشرة إلى فرقة الشرطة الفنية والعلمية بالقيروان سنويا ما يقارب عدد 2900 مطلب أي بمعدل عدد 08 مطالب يوميا للحصول على بطاقات عدد 03 تحيلها للإنجاز وحيث يعتبر هذا العدد من المطالب ضئيلا لا يستدعي ضرورة تعزيز مركز الشرطة الفنية والعلمية بحاجب العيون بالتجهيزات والمعدات الفنية اللازمة في الوقت الحالي، وتتابع وزارة الداخلية بصفة مستمرة وضعية المركز موضوع الحال حيث قد قامت خلال سنة 2022 تبعاً لتقرير سابق لذات المركز بالتدخل للقيام بإصلاح وإعادة تثبيت جهاز " swich " الذي تعرض للتلف في وقت سابق .

هذا كما تجدر الإشارة أن مصالح وزارة الداخلية تعمل حالياً على تطوير منظومة جديدة للتعريف العدلي والتي ستسمح في محورها الأول من متابعة البطاقات عدد 03 رقمياً انطلاقاً من مراكز الشرطة والحرس الوطنيين مروراً بمراكز وفرق الشرطة الفنية والعلمية والذي سيمكن المركز موضوع الحال من تطوير وتحسين مجمل الخدمات المسداة لفائدة المواطنين حال دخول هذه المنظومة حيز التنفيذ .

هذا كما نشير إلى إن هذه المنظومة هي حالياً قيد التجربة على مستوى الإدارة الفرعية للتعريف العدلي وعدد من فرق الشرطة الفنية



والعلمية للوقوف على النقائص أو الإشكاليات التقنية لمعالجتها وتفاديها قبل الدخول في مرحلة الاستغلال الفعلي.

وعليه فإنه وبمجرد الانتهاء من هذه المرحلة سيتم ربط مراكز الأمن والحرس الوطنيين بهذه المنظومة مع تمكينهم من التجهيزات الإدارية اللازمة.

#### السؤال الكتابي

للنائب محمد بن سعيد

الموضوع: سؤال كتابي حول أحداث مركز للحماية المدنية بمعمودية تاكلسة .

تحية وبعد،

عملا بمقتضيات الفصل 114 من الدستور والفصل 129 من النظام الداخلي لمجلس نواب الشعب أتشرف بأن أقدم بسؤال كتابي لسيادتكم

نظرا لكثرة الحوادث بمختلف أشكالها (حوادث مرور، حرائق، حالات غرق...) بمعمودية تاكلسة وأمام تأخر التدخل اللازم وفي الوقت المناسب نظرا لعدم وجود مركز للحماية المدنية بالمعمودية المذكورة إضافة إلى عدم توفر قسم استعجالي بالمركز الوسيط الموجود حاليا وهو ما يستوجب نقل المصابين إلى المستشفيات المجاورة. كل هذه العوامل ساهمت بشكل مباشر في ازهاق العديد من الأرواح وهو ما جعل أهالي تاكلسة تطالب بإحداث هذا المرفق الهام لإنقاذ أرواح متساكني المنطقة .

فمتى سيتم تركيز مركز للحماية المدنية بمعمودية تاكلسة خاصة أمام توفر مبنى للغرض؟

وفي انتظار ردكم

تقبلوا منا جزيل عبارات الشكر والتقدير

والسلام

إجابة السيد وزير الداخلية

#### بطاقة

تتضمن إجابة على السؤال الكتابي للنائب محمد بن سعيد  
عن دائرة دائرة الهوارية تاكلسة

#### ملخص السؤال :

حول مدى إمكانية تركيز مركز للحماية المدنية بمعمودية

تاكلسة "

#### نص الإجابة :

بعد التنسيق في الغرض مع الهياكل المعنية، أتشرف بإفادتكم بأن الديوان الوطني للحماية المدنية يعتمد التحديد الحاجيات والأولويات بالنسبة للإحداثيات الجديدة من وحدات الحماية المدنية على "المخطط الوطني لتحليل المخاطر وتغطيتها" SNACR وهو دراسة فنية تضبط مجموعة المؤشرات الواجب أخذها بعين الاعتبار والتي تهدف أساسا إلى تقرب النجدة من المواطن واختزال أجال التدخل مع مراعاة الكثافة السكانية وطبيعة المخاطر المحتملة بالجهة المعنية .

وعليه وباعتبار خصوصيات مختلف معتمديات الوطن القبلي من ولاية نابل وخاصة من حيث الكثافة السكانية والمخاطر المحتملة وحجم طلبات النجدة، فإن وزارة الداخلية تعتزم إحداث وحدة جديدة للحماية المدنية بمدينة منزل بوزلفة لتصل حدود تدخلاتها إلى جهتي تاكلسة وبني خلاد.

يجري حاليا التنسيق مع الهياكل المتداخلة لاستكمال إجراءات تخصيص قطعة الأرض المبرمج استغلالها لقامة المشروع كما أنه يوجد بالديوان الوطني للحماية المدنية لجنة الإحداثيات للوحدات الجديدة تقوم بدراسة مثل هذه الطلبات وسيتم برمجة هذه الوحدة في المستقبل حسب أولويات الجهات.

الجمهورية التونسية

وزارة النقل

2023-12-28



**أجوبة على الأسئلة الموجهة من السيدات والسادة  
أعضاء مجلس نواب الشعب**

**(مناقشة مشروع ميزانية مهنة النقل – 2024)**

**الجلسة العامة: مساء يوم الأربعاء 29 نوفمبر 2023**

عدد مداخلات السيدات والسادة أعضاء مجلس نواب الشعب: 82 مداخلة

ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
1	محمود شلغاف	قرقنة	<p>1- بالنسبة للشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية: تأخير في الرحلات، تهاؤ السكّة ممّا تسبّب في حصول حادث، ظروف الرفاهة متعذّمة (عدم وجود أماكن مخصّصة للأمتعة):</p> <p>- بالنسبة للحادث، فسببه خطأ بشري حسب نتائج التحقيق.</p> <p>- بالنسبة للأماكن المخصّصة للأمتعة، فقد تعرض البعض منها إلى التخريب والسرقة وسيتم إعادة تركيزها.</p>	<p>1- إنّ تقادم الأسطول يتطلب على المدى القريب توفير إمكانيات مالية للصيانة وتوفير قطع الغيار وتهيئة القاطرات لتحسين نسبة الجاهزية.</p> <p>- تولّت الشركة ضبط برنامج صيانة دوري مع شركة أشغال السكك الحديدية وذلك في إطار الصفقات المبرمة في شهري جوان ونوفمبر 2023.</p> <p>كما تمّ ضبط برنامج شامل لتجديد السكّة، سيتمّ تنفيذه على مراحل طبقاً للأولويات، مع توفّر التمويلات اللازمة بالتنسيق مع وزارة الاقتصاد والتخطيط.</p>
			<p>2- تحولات الضّغط المفرط على استقبال وحدات الشركة وتواتر الرحلات لتلبية الطلب المتزايد في بعض الأحيان إلى عدم إيجاد الوقت الكافي لتنظيف السفينة بعد كلّ رحلة، وتعمل الشركة على تعزيز فرق النّظافة للتمكن من القيام بمهامهم في وقت قصير.</p> <p>- إنّ قدوم السفينة الجديدة يوم 8 ديسمبر 2023، سيخفّف من الضّغط على استعمال السفن الأخرى وسيسمح بإيجاد الوقت الكافي للقيام بعمليات النّظافة خلال مدّة رسو السفن بالميناء.</p> <p>- تعمل الشركة على مراجعة إجراءات منح الأولوية لصعود العربات التي تستدعي ذلك وسيتمّ التنسيق مع كلّ السلطات المحلية لاحترام هذه الإجراءات.</p>	<p>2- يحول الضّغط المفرط على استقبال وحدات الشركة وتواتر الرحلات لتلبية الطلب المتزايد في بعض الأحيان إلى عدم إيجاد الوقت الكافي لتنظيف السفينة بعد كلّ رحلة، وتعمل الشركة على تعزيز فرق النّظافة للتمكن من القيام بمهامهم في وقت قصير.</p> <p>- إنّ قدوم السفينة الجديدة يوم 8 ديسمبر 2023، سيخفّف من الضّغط على استعمال السفن الأخرى وسيسمح بإيجاد الوقت الكافي للقيام بعمليات النّظافة خلال مدّة رسو السفن بالميناء.</p> <p>- تعمل الشركة على مراجعة إجراءات منح الأولوية لصعود العربات التي تستدعي ذلك وسيتمّ التنسيق مع كلّ السلطات المحلية لاحترام هذه الإجراءات.</p>

ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ محمود شلغاف		3- دعم نيابة قرقنة بالحافلات لتأمين تنقل التلاميذ والطلبة في أحسن الظروف:	3- تولت الشركة الجهوية للنقل بولاية صفاقس توفير حافلتين مزدوجتين جديديتين لتعزيز أسطول نيابة جزيرة قرقنة وذلك فور تسلمها للدفعة الأولى من صفقة اقتناء الحافلات المزدوجة الجديدة. - بالنسبة لتأمين النقل المدرسي في أحسن الظروف، فقد تفتت برمجة عدد 05 حافلات مزدوجة وحافلتين 02 عاديتين. كما تجدر الإشارة أيضا أنه في إطار معاضدة مجهودات الشركات الجهوية للنقل ودعم العرض وتلبية الحاجيات الحينية لتنقلات المواطنين، تفتت الموافقة خلال جلسة عمل وزارة بتاريخ 6 سبتمبر 2022 على الترخيص لاقتناء 300 حافلة مستعملة من المزود الفرنسي RATP عن طريق التفاوض المباشر وذلك كحلٍ ظرفي ووفقا لمعايير مرجعية مضبوطة، وسيكون نصيب الشركة الجهوية للنقل بصفاقس منها 34 حافلة (12 عادية و22 مزدوجة).
			4- وضعيّة النقل بالمترو والحافلة بتونس الكبرى: اكتظاظ الأبواب دائما مفتوحة شبابيك الشذاكر المغلقة بعد الساعة 18 بالنسبة لشبكة المترو:	4- يتم تسجيل هذه الوضعيات نظرا لعدم ملائمة العرض لطلبات النقل المتزايدة بسبب نقص المعدات مقابل الكثافة السكانية التي تشهدها بعض الأحياء الشعبية. ممّا ينعّج عنه عدم إمكانية غلق أبواب الحافلات. كما تتسبب أعمال تخريب أنظمة التحكم الآلي في سير عربات المترو بأبواب مفتوحة، وتعمل الشركة لئلا في هذه النقائص على توفير العرض وتحسين جاهزية الأسطول من خلال تدعيم بعض خطوط الحافلات ومواصلة عمليات الصيانة بالنسبة لعربات المترو بعد إمضاء عقود اقتناء قطع الغيار الضرورية. بالنسبة للنقص المسجل في خلة قابض بالشبكة الجديدة، فإن شركة النقل بتونس تشهد نقصا فادحا في هذه الخطة بسبب توقف عملية

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
				<p>الانتداب منذ سنة 2020. ولذلك تم توجيه التصرف في الرصيد البشري حسب أولويات الاستغلال، من ذلك لم يتمكن 110 مراقبا ومتفقدًا من ممارسة خطتهم حسب الرتبة وواصلوا العمل حسب خططهم السابقة لبدء هذا الشغور جزئيا، وذلك بالإضافة إلى التوقف مؤقتًا على استغلال 46 شباك تذاكر في انتظار استئناف عملية الانتداب، علما وأن اقتطاع التذاكر يتم في معظم الأحوال داخل وسائل النقل.</p>
			<p>5- تأخر السفينة الجديدة للشركة الجديدة للنقل بقرقنة:</p>	<p>5- لقد تم استقبال السفينة "المحيط" بالميناء التجاري سيدي يوسف بصفاقس يوم 8 ديسمبر 2023 بعد استكمال كل الإجراءات، مع العلم وأن حالة الطقس تسببت في تأخير انطلاقها من اليونان.</p>

ع/د	الغائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
2	هالة جاب الله	سوسة - الرياض	1- استفعال الفساد بديوان البحرية التجارية والموانئ (شبهات بخصوص تدليس شهادات):	1- تم إيقاف مجموعة من الأعوان عن العمل بسبب الاشتباه في صحة شهادتهم (25)، وتمت إحالتها إلى وزارة التربية للتثبت منها، فأكدت سلامتها.
			2- معاليم وجدول تعريفات الخدمات البحرية التجارية:	2- إن وزارة النقل في طور استكمال مشروع أمر يتعلق بمراجعة المعاليم الموظفة على خدمات البحرية التجارية، حيث أعد ديوان البحرية التجارية والموانئ مشروع جدول معاليم للخدمات المسداة إلى السفن ورجال البحر مع اقتراح إرساء معاليم تأخذ في الاعتبار أصناف الخدمات والسفن ومراعاة الجانب الاجتماعي لنشاط الصيد البحري.
			3- تسجيل وترسيم عقود بيع السفن وانتقال ملكيتها:	3- لقد أحالت القوانين الجاري بها العمل تحرير عقود انتقال ملكية السفن إلى الإدارة المكلفة بالإدارة البحرية: ديوان البحرية التجارية والموانئ، حيث تتم إجراءات انتقال ملكية السفن طبقا للإجراءات التي تحددها مجلة التجارة البحرية ومجلة التنظيم الإداري للملاحة البحرية. وقد راجع الديوان الإجراءات وقام بإصدار مذكرة عمل لإحكام نقل الملكية وترسيم السفن وما يتبعها من ترايب (الترسيم، الزموم) ويجري العمل لاقتراح تحيينات للقوانين المنظمة لهذا الموضوع.
			4- مأل ملف سرقة المعدات وقطع الغيار من شركة النقل بالساحل أو آخر سنة 2018:	4- اتخذت الإدارة العامة لشركة النقل بالساحل جملة من الإجراءات لتفادي حصول هذه الإشكاليات مستقبلا. وتمت إحالة الملف إلى القضاء وتم الحكم بعدم سماع الدعوى تجاه المشتبه بهم.
			5- الفحص الفتي لعربات النقل العمومي غير المنتظم التي تستعمل غاز البترول المسيل:	5- بداية من شهر أوت 2005، وعلى إثر صدور منشور من الوزارة المكلفة بالصناعة والطاقة يقضي بالتوقيف الفوري لتوريد خزانات غاز البترول المسيل لاعتبارات اقتصادية، أفققت هذه الخزانات من السوق المحلية (وذلك إلى حدّ هذا التاريخ)، وأصبح يُستعمل بطرق غير قانونية.

ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+هالة جانب الله			<p>وبغاية ضمان السلامة على الطرقات، وفي إطار التوقي من المخاطر والتحديات المحتملة لاستعمال هذا الغاز بصفة غير قانونية، وقصد الرجوع إلى الوضعية القانونية، تم بتاريخ 8 أوت 2023 مراسلة مصالح الوكالة الفنية للنقل البري لمنع العربات المجيزة بصفة غير قانونية لاستعمال الغاز من إجراء الفحص الفني، وقد انجز عن ذلك احتقان واحتجاج أصحاب العربات المعنية.</p> <p>وبالتالي، لم يتم منع استعمال هذا الغاز إذا تم ذلك بصفة قانونية. مع الإشارة إلى أن دور الوكالة الفنية للنقل البري يقتصر بالنسبة للفحص الفني لهذه العربات على التثبت من مطابقة جهاز الغاز للقواعد الفنية والشروط الجاري بها العمل، كما أنه بإمكان أصحاب السيارات المجيزة بخزانات غاز تستجيب للشروط الفنية المطلوبة للاتصال مباشرة بمصالح الوكالة الفنية للنقل البري لتسوية وضعية سياراتهم.</p> <p>أما بخصوص توفير الخزانات والتثبت في مدى مطابقتها لقواعد السلامة الجاري بها العمل والكميات اللازمة من هذا الغاز والعدد الكافي من محطات التزويد، فإن هذه المسائل تندرج ضمن مشمولات وزارة الصناعة والمناجم والطاقة التي تمت دعوتها لإيجاد الآليات والحلول المناسبة لحل هذه الإشكالات في أقرب الأجل الممكنة بالتنسيق مع مصالح الوزارة والهياكل المعنية بالموضوع.</p> <p>وفي إطار متابعة هذا الملف، تم عقد جلستي عمل بوزارة الصناعة والمناجم والطاقة بتاريخ 10 أكتوبر و14 نوفمبر 2023 لإيجاد الحلول العملية والمناسبة. وجلسات العمل متواصلة في الغرض لحل الإشكالات بصفة جذرية وتسوية الوضعية الحالية.</p>



ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	مالة جاب الله		6- إسناد التكاليف لعدم مستحقها بشركة النقل بالساحل:	6- في ظل الشغور في بعض المهام المتصلة بنشاط الاستغلال والنقص في الموارد البشرية، وأمام حتمية حسن سير العمل وضمان إسداء أفضل الخدمات للمواطن، تمنح شركة النقل بالساحل تكاليف للأعوان من ذوي الخبرة والكفاءة دون تمكينهم من امتيازات مالية أو إدارية:
			7- قباض خزينة بتولون قيادة الحافلات:	7- نظرا للنقص الحاصل في عدد السواق والتأخير في إنجاز المناظرات، فإن مصالح الاستغلال تلجأ في بعض الحالات- وضمانا لاستمرار المرفق العام- إلى دعوة قابض الخزينة أو إلى رئيس المحطة لقيادة الحافلات، علما وأن كلاهما بحوزته رخصة سياقة مع مباشرة العمل في خطة سائق قبل التعيين كقابض خزينة أو كرئيس محطة.
			8- منظومات الفساد لازالت فاعلة في الإدارة بشركة النقل بالساحل وخاصة في وحدات التفقد والتدقيق الداخلي (تضارب مصالح):	8- تحرص شركة النقل بالساحل على التسيير طبقا للإجراءات والتراتيب الجاري بها العمل. وفي صورة الحصول على معلومات بخصوص تضارب مصالح على مستوى الإدارة، ندعو النائبة المحترمة إلى مزيد التوضيح بخصوص هذا الموضوع وتقديم مؤيداتها، إن وجدت، من أجل اتخاذ التدابير القانونية اللازمة.
			9- تعزيز النقل وتأمينه بعي الرياض - الزهور وتركيز واقبات لانتظار المسافرين بالمحطات:	9- تعترم إدارة الشركة تدعيم أسطولها خلال سنة 2024 بحافلات جديدة (100 حافلة). وبالتالي سيتم تدعيم حي الرياض - الزهور بالحافلات، مع الإشارة وأنه تتم حاليا تغطية المنطقتين في حدود الإمكانيات المتاحة. كما تجدر الإشارة أيضا أنه، في إطار معاضدة مجهودات الشركات الجوية للنقل ودعم العرض وتلبية الحاجيات الجينية لتنقلات المواطنين، تمت الموافقة خلال جلسة عمل وزارية بتاريخ 6 سبتمبر 2022 على الترخيص لاقتناء 300 حافلة مستعملة من المزود الفرنسي RATP عن طريق التفاوض



ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	مالة جاب الله			المباشر وذلك كحلٍ ظرفي ووفقا لمعايير مرجعية مضبوطة. وسيكون نصيب شركة النقل بالساحل منها 49 حافلة (14 عادية و35 مزدوجة). فيما يخصّ الواقيات، فقد برمجت شركة النقل بالساحل - في إطار حصّة سنة 2024- من تركيز واقيات جديدة على مستوى حيّ الرياض - الزهور وتجديد وصيانة بعض الواقيات الموجودة حالها.
			10- غياب تدخّلات الإدارة العامة رغم مرور 5 أشهر على تعيين رئيس مدير عام لها:	10- تمّ تعيين السيد الرئيس المدير العام لشركة النقل بالساحل في شهر جويلية 2023، حيث انكبت الإدارة العامة منذ ذلك التاريخ على الاستعداد للعودة المدرسية والجامعية 2024/2023 باعتباره أولوية مطلقة. كما عملت الشركة بعد 15 سبتمبر 2023 على التشخيص الدقيق لوضعية الشركة من جميع الجوانب وحرصت على عدم التسرّع لإضفاء النجاعة والفاعليّة على التعديلات والإصلاحات المزمع القيام بها يضمن النجاح المأمول للشركة، ومن ثمّ تقديم أفضل الخدمات للمواطن.

3	ماجدة الورغي	تينجة - منزل بورقيبة	1- الترخيص للمهنيين لتركيب معدّات غاز البترول المسيل كوقود على العربات:	<p>1- بداية من شهر أوت 2005، وعلى إثر صدور منشور من الوزارة المكلفة بالصناعة والطاقة يقضي بالتوقيف الفوري لتوريد خزانات غاز البترول المسيل لاعتبارات اقتصادية، افتقدت هذه الخزانات من السوق المحلية (وذلك إلى حدّ هذا التاريخ)، وأصبح يُستعمل بطرق غير قانونية. وبغاية ضمان السلامة على الطرقات، وفي إطار التوقّي من المخاطر والتحديات المحتملة لاستعمال هذا الغاز بصفة غير قانونية، وقصد الرجوع إلى الوضعيّة القانونية، تمّ بتاريخ 8 أوت 2023 مراسلة مصالح الوكالة الفنية للنقل البري لمنع العربات المجهزة بصفة غير قانونيّة لاستعمال الغاز من إجراء الفحص الفنيّ. وقد انجزّ عن ذلك احتقان واحتجاج أصحاب العربات المعنية. وبالتالي، لم يتمّ منع استعمال هذا الغاز إذا تمّ ذلك بصفة قانونية. مع الإشارة إلى أنّ دور الوكالة الفنية للنقل البري يقتصر بالنسبة للفحص الفني لهذه العربات على التثبّت من مطابقة جهاز الغاز للقواعد الفنية والشروط الجاري بها العمل. كما أنه بإمكان أصحاب السيارات المجهزة بخزانات غاز تستجيب للشروط الفنية المطلوبة الاتصال مباشرة بمصالح الوكالة الفنية للنقل البري لتسوية وضعية سياراتهم.</p> <p>أمّا بخصوص توفير الخزانات والتثبّت في مدى مطابقتها لقواعد السلامة الجاري بها العمل والكميات اللازمة من هذا الغاز والعدد الكافي من محطات التزويد، فإنّ هذه المسائل تندرج ضمن مشمولات وزارة الصناعة والمناجم والطاقة التي تمّت دعوتها لإيجاد الآليات والحلول المناسبة لحلّ هذه الإشكاليات في أقرب الآجال الممكنة بالتنسيق مع مصالح الوزارة والهيئات المعنية بالموضوع.</p> <p>وفي إطار متابعة هذا الملف، تمّ عقد جلستي عمل بوزارة الصناعة والمناجم والطاقة بتاريخ 10 أكتوبر و14 نوفمبر 2023 لإيجاد الحلول العمليّة والمناسبة. وجلسات العمل متواصلة في الغرض لحلّ الإشكاليات بصفة جذرية وتسوية الوضعية الحالية.</p>
---	-----------------	-------------------------	--	--

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ ماجدة الوريغي		2- حول النقل المدرسي ببعض مناطق معتمدية منزل بورقيبة وتينجة:	<p>2- بالنسبة لتلاميذ بئر صولة من معتمدية منزل بورقيبة، تؤمن الشركة الجهوية للنقل بولاية بنزرت تلاميذ بئر صولة إلى مؤسستهم التربوية والعودة بهم عبر سفرات نقل مدرسي منتظمة صباحية ومسائية على خط حبي المنار- بئر صولة - منزل بورقيبة.</p> <p>- بالنسبة لتلاميذ سيدي منصور من معتمدية منزل بورقيبة: تؤمن الشركة نقل تلاميذ سيدي منصور إلى مؤسستهم التربوية والعودة بهم عبر سفرات نقل مدرسي منتظم لخط الجاودة - منزل بورقيبة بنقطة التجميع مفترق سيدي منصور. إلى جانب تمكينهم من التنقل بالاشتراك المدرسي على خط منزل بورقيبة - تونس إلى غاية مؤسستهم التربوية ذهابا وإيابا. غير أنه توجد مسافة في حدود الكيلومتر ونصف بمنطقة جبلية وعرة متهرئة المسلك ولا تسمح بمرور الحافلات يقطعها التلاميذ للاتحاق بمحطة التجميع.</p> <p>مع العلم وأنه منذ بداية الموسم الدراسي 2021-2022، تكفلت جمعية خاصة للنقل المدرسي الريفي بنقل تلاميذ الابتدائي بسيدي منصور والاحتحات و برج والي، غير أنها انقطعت عن إسداء هذه الخدمات في وقت مبكر قبل انتهاء الموسم الدراسي 2022-2023، حيث انعقد آنذاك اجتماع مع السّلط الجهوية تمّ على إثره تأمين الشركة الجهوية للنقل بنزرت نقل تلاميذ الاحتحات و برج والي وتكفل "جمعية المدنية" بنقل تلاميذ سيدي منصور، إلا أنه بداية من الموسم الدراسي 2023-2024 سجلت "جمعية المدنية" صعوبات مع أصحاب سيارات النقل الريفي بسبب تأخير في خلاص مستحقّاتهم ممّا تسبّب في تأخير الإنجاز. وعلى إثر جلسة العمل المنعقدة بولاية بنزرت يوم</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ ماجدة الورغي			<p>الثلاثاء 24 أكتوبر 2023 بحضور كافة المتدخلين، تم الاتفاق على مواصلة تكفل "جمعية المدينة" بنقل تلامذة الابتدائي القاطنين بسيدي منصور.</p> <p>- بالنسبة لتلامذة "السودان" و"سوق الإثنين" من معتمدية منزل بورقيبة و"المسافتين" من معتمدية تينجة، تؤمن الشركة الجهوية للنقل بولاية بترت نقل تلاميذ هذه المناطق إلى مؤسساتهم التربوية والعودة بهم عبر سفرات نقل مدرسي منتظم لخط حي المنار - بتر صولة، غير أن المسالك المؤدية إلى هذه المناطق الريفية لا تسمح بوصول الحافلة إلى غاية مناطق سكنتهم وذلك بمعاينة مسؤولي الاستغلال بالشركة والسلط الجهوية.</p> <p>- بالنسبة لتلامذة "جومة" من معتمدية تينجة، تؤمن الشركة نقل تلاميذ هذه المناطق إلى مؤسساتهم التربوية والعودة بهم عبر سفرات نقل مدرسي منتظم لخطي البلاط - منزل بورقيبة بحساب 4 سفرات يومية من نقطة التجميع "مفترق بركان" مع الإشارة إلى أن الطرق الفاصلة بين نقطة التجميع المذكورة وجومة تبلغ كيلومترا واحدا تقريبا وهي وعرة وغير مهيئة لمرور الحافلات.</p> <p>- بالنسبة لتلامذة "جبل إشكل" من معتمدية تينجة، تؤمن الشركة نقل تلاميذ هذه المناطق إلى مؤسساتهم التربوية والعودة بهم عبر سفرات نقل مدرسي منتظم لخط الزعرور- منزل بورقيبة ، حيث تم التمديد في مسار هذا الخط بحوالي 3 كيلومترا سابقا إلى ما تسمح به الطريق غير أنه بقيت مسافة لا تسمح بمرور الحافلة تراوح 2 كيلومترا و على إثر جلسة العمل المنعقدة بولاية بترت يوم الثلاثاء 24 أكتوبر 2023 بحضور كافة المتدخلين تم الاتفاق على مواصلة تكفل جمعية</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ ماجدة الورغي			<p>"المدنية" بنقل تلامذة جبل إشكل من معتمدية تينجة على غرار ما تمّ اعتماده خلال الموسم الدراسي الفارط.</p>
			3- فكّ العزلة على المناطق المعزولة:	<p>3- كما تمّ بياحه أعلاه حول توقّر النقل بالمناطق المذكورة، فإنّه لا ينطبق عليها صفة مناطق معزولة باعتبارها مناطق بها تجمّعات سكانية متفرقة ذات مسالك ريفية لا تسمح بمرور حافلة أو تشكّل خطورة في مرور الحافلة، خاصّة عند تماطل الأمطار احتسابا للانزلاقات. ويتمّ التنسيق بشكل متواصل مع السلط الجهوية لهيئة المسالك بهذه المناطق حتّى يتسنى مرور الحافلات بها بكلّ مقوّمات السلامة المطلوبة، ويتمّ التمديد في مسالك الخطوط المعنية كلّما توقّرت الهيئة على غرار ما تمّ إنجازه بمناسبة العودة المدرسية للموسم 2023-2024 بكلّ من منطقة "القرو" بمعتمدية سجنان و "الحسائنية" بمعتمدية بنزرت الجنوبية.</p> <p>كما أنّ الشركة تعوّل على مساهمة الفاعلين في برنامج النقل المدرسي الريفي على المستوى الجهوي قصد مواصلة معاضدة مجهود الشركة في ضمان النقل المدرسي في أفضل الظروف لجميع التلاميذ وعلى الأقلّ عدم التخلّي عن تأمين المسالك المعتاد التعيّد بها من طرفهم على غرار منطقة "إشكل" في اتجاه منزل بورقيبة وماطر.</p>
			4- حول تخصيص أغلب أسطول الشركة لنقل عملة المصانع:	<p>4- لا يتمّ تخصيص أسطول معيّن لنقل العملة بصفة حصريّة، بل يتمّ توظيف عدد من الأسطول لنقل عملة المصانع ابتداء من الساعات المبكرة صباحا ( بداية من الساعة 5 صباحا) ليتمّ بعد ذلك استغلال الأسطول</p>



ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ ماجدة الوريغي			<p>لتأمين النقل المدرسي والنقل المنتظم، كما يتم توظيفه في الساعات المتأخرة من الليل (بداية من العاشرة ليلاً) لنقل العملة في مداومة الليالي و التمشي نفسه يتم اعتماده في السفرة المسائية.</p> <p>هذا مع الإشارة إلى أنّ توفير النقل لفائدة العملة بصفة تعاقدية لا يتم على حساب النقل المنتظم العادي والمدرسي اللذان يحظيان بالأولوية في برمجة الاستغلال، بل هو خيار تنظيقي لتنقلات العملة في اتجاه المناطق الصناعية ما يمكن من تقليص الاكتظاظ على الخطوط المنتظمة وتفاذي لجوء العملة إلى استعمال أكثر من خط للوصول إلى مقرات عملهم. ويندرج النقل العرضي ضمن مجال نشاط الشركة للمساهمة في إنعاش النسيج الصناعي والاقتصادي بولاية بئررت.</p> <p>كما نحيطكم علماً أنّ الشركة لم تستجب للعديد من طلبات النقل التعاقدية لفائدة العملة التي تترام أوقات سفرها مع النقل المنتظم العادي والمدرسي باعتبار طاقة أسطولها ومحدودية مواردها البشرية في الوقت الحالي.</p>
			<p>5- حول تسجيل تأخير في وصول تلاميذ معهدين (صباحاً) خلال الأسبوع السابق لجلسة مجلس نواب الشعب:</p>	<p>5- يؤمن نقل تلامذة المعهدين المذكورين بواسطة عدد 9 حافلات نقل حضري كبيرة، 6 منها مزدوجة. وبسبب بعض الأعطاب المفاجئة والمتتالية لحافلات أسطول نيابة منزل بورقيبة، تمّ فعلاً تسجيل تأخير في توقيت وصول بعض التلاميذ على الساعة الثامنة صباحاً، وقد تمّ إعلام مديري المعهدين والتنسيق معهما في الغرض وتمّ تجاوز هذا الإشكال مع التعهد بصيانة الحافلات التي تعرّضت إلى أعطاب.</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ ماجدة الورغي		6- محدودية الزيارات لمواكبة وضعية النقل بولاية بتزرت:	6- عملا بتوصيات سلطة الإشراف، تتابع الإدارة الجهوية للنقل ببتزرت - كغيرها من الإدارات الجهوية بكافة جهات البلاد- أنشطة قطاع النقل ببتزرت بصفة يومية وذلك عن طريق إجراء زيارات ميدانية للمنشآت ومحطات النقل البري ومناطق الجولان بمختلف المعتمديات، حيث تم تنظيم زيارات متابعة ميدانية على مدى أشهر مارس وأفريل وماي وجوان 2023، وتم إجراء زيارات ميدانية لكافة معتمديات الولاية بمناسبة العودة المدرسية وذلك أيام 14 و15 و16 سبتمبر 2023، وعلى ضوءها تم التنسيق مع مصالح الشركة الجهوية للنقل ببتزرت وجميع الأطراف المتدخلة لتلافي الثغرات وتجاوز الإشكالات المطروحة قدر الإمكان، هذا إضافة إلى تنظيم دوريات مراقبة أسبوعية مشتركة مع سلط الأمن والحرس الوطنيين، كما تم بتاريخ 18 أكتوبر 2023 التنسيق مع ولاية بتزرت واقتربت الإدارة الجهوية للنقل ببتزرت توجيه استمارة في شكل استبيان لتشخيص حاجيات المعتمديات فيما يتعلق بالنقل المدرسي والجامعي، حيث تمّت مراسلة كل من المندوبية الجهوية للتربية بولاية بتزرت في الغرض بتاريخ 19 أكتوبر 2023 والشركة الجهوية للنقل ببتزرت بتاريخ 20 أكتوبر 2023، لتشخيص العرض والصعوبات المطروحة في النقل المدرسي والجامعي.  وبناء على ذلك، التّأمت جلسة عمل بمركز ولاية بتزرت بتاريخ 20 نوفمبر 2023، تم خلالها عرض الإشكالات المسجلة وطرح الحلول المناسبة لها.

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
4	سامي رايس	دارشعبان الفهري - بني خيار	1- ضعف في الحوكمة والتصرف حيث عدم استقرار وتواتر المسؤولين الجهويين؛ منذ سنة 2011 إلى سنة 2023 عدد 11 مدير عام؛	1- نظرا لما شهدته تونس خلال العشرية الأخيرة، فقد تأثرت جل القطاعات من بينها قطاع النقل، ولغرض إجراء الإصلاحات الضرورية للإنقاذ، تعمل وزارة النقل على تجسيد رؤيتها الإستراتيجية في أفق 2040، ترتكز على 10 محاور أساسية يتصدرها محور ترشيد الحوكمة ودعم الإصلاحات الهيكليّة التي من شأنها إضفاء التوازن المأمول والاستقرار لتأمين أفضل الخدمات و ضمان المردودية اللازمة للشركات الوطنية والجوية للنقل والمحافظة على ديمومتها.
			2- معدّل عمر أسطول الحافلات للشركة الجهوية للنقل بولاية نابل يتراوح بين 13 سنة إلى 20 سنة؛	2- رغم تقادم الأسطول نسبياً، تحرص الشركة الجهوية للنقل بولاية نابل على تقديم خدمات في مستوى تطلّعات المواطنين وخاصة تأمين النقل المدرسي كأولوية قصوى، رغم النقص في الأسطول وصعوبة التزوّد، أحيانا، بقطع الغيار لصيانة الحافلات المعطّلة جزاء الاعتداءات المتكرّرة وتمزأ البنية التحتية بالجهة. وأمام هذه الوضعيّة، سيتمّ تعزيز أسطول الشركة الجهوية للنقل بولاية نابل باقتناء 9 حافلات عادية جديدة (نقل بين المدن) خلال موفّي شهر ديسمبر 2023، كما تجدر الإشارة أيضا أنّه، في إطار معاضدة مجهودات الشركات الجهوية لنقل ودعم العرض وتلبية الحاجيات الحثيثة لتنقلات المواطنين، تمّت الموافقة خلال جلسة عمل وزارية بتاريخ 6 سبتمبر 2022 على الترخيص لاقتناء 300 حافلة مستعملة من المزوّد الفرنسي RATP عن طريق التفاوض المباشر وذلك كحل ظرفي ووفقا لمعايير مرجعية مضبوطة، وسيكون نصيب الشركة الجهوية للنقل بولاية نابل منها 32 حافلة (10 عادية و 22 مزدوجة).



ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ سامي رايس		3- تراكم مستحقّات الشركة لدى بعض الوزارات مقابل ارتفاع الديــــون لدى المؤسسات العمومية:	3- تمّ إمضاء اتفاقيات في الغرض مع الهياكل المعنية وتمّ الشروع في استخلاص أقساط منها في انتظار استكمال البقية على مراحل.
			4- طلب إحداث خط ثان لمدينة الصمعة وديارين سالم وغرداية نظرا للحاجيات الملحة للمواطنين:	4- تؤمن الشركة الجوية للنقل بولاية نابل سفرات منتظمة بتواتر سفرة كل ساعة على خط الصمعة نابل بواسطة عدد 02 حافلات مزدوجة نقل حضري. كما تمّ تدعيم خط غرداية - نابل بسفرة إضافية منذ بداية السنة الدراسية الحالية، وتنطلق على الساعة 08:00 صباحا من منطقة غرداية لتخفيف الاكتظاظ وهي مخصصة لنقل التلاميذ والعملة الذين يباشرون بعد الساعة 08:30 صباحا. وسيتم تدعيم فرع نابل بحافلتين مزدوجتين من الحافلات المستعملة خلال مفتتح السنة الدراسية القادمة لتعزيز النقل الحضري والمدرسي في منطقتي غرداية والصمعة وديار بن سالم.
			5- فرض الانضباط على العاملين بالشركات من أجل احترام مواعيد نقل المواطنين والمحافظــــة على الأسطول:	5- تؤمن الشركة دوريات مراقبة بصفة مستمرة على الطرقات وبمحطات الانطلاق وتعمل على فرض الانضباط. كما يتم رفع كل التجاوزات المسجلة لاتخاذ الإجراءات التأديبية في شأنها وفق التّراتيب والإجراءات الجاري بها العمل. هذا بالإضافة إلى إصدار المذكرات وإجراء اللقاءات المباشرة مع الأعوان لتحسيسهم بضرورة التحلي بالانضباط والمحافظة على الأسطول من خلال ترشيد السياقة والعناية اللازمة بنظافة الحافلات.

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ سامي رايس		6- إسناد تراخيص النقل الجماعي أو تغيير النشاط:	6- إن مسألة إسناد التراخيص الخاصة بالنقل الجماعي أو بتغيير النشاط يرجع بالنظر إلى السادة الولاة طبقا للتراتب الجاري بها العمل، ووزارة النقل حريصة على الإسناد وتغيير النشاط لتلبية حاجيات التنقل وفكّ العزلة ببعض المناطق.

ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
5	ثامر المزهود	قابس الجنوبية	1- بناء استراتيجية قطاع النقل بجميع أصنافه للنهوض به من خلال مراجعة القوانين والتشريعات وملاءمتها للتطورات الراهنة والقيام بالإصلاحات اللازمة:	<p>1- يتم العمل على المراجعات الشاملة أو تنقيح بعض النصوص القانونية لتكون ملائمة ومتناغمة مع الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية وذلك في إطار مقارنة استشرافية لممارسة أنشطة قطاع النقل البري والبحري والجوي وفي مجال اللوجستية.</p> <p>ولتحقيق المتطلبات الدولية التي فرضها تطور هذا المجال، تم إعداد مشاريع نصوص تشريعية وترتيبية تهدف إلى مراجعة وتحسين النصوص النافذة وذلك كما يلي:</p> <p>- بالنسبة لمجال النقل البري : تم إعداد مشروع قانون يتعلق بتنقيح وإتمام مجلة الطرقات وذلك بهدف ملاءمة أحكامها مع الاتفاقيات الدولية، وخاصة منها اتفاقيتي فيينا لسنة 1968 المتعلقة بالجولان على الطرقات وعلامات الطريق والتي صادقت عليهما الجمهورية التونسية بمقتضى القانون عدد 64 لسنة 2002 المؤرخ في 23 جويلية 2002 وبمقتضى الأمر عدد 2102 لسنة 2002 المؤرخ في 23 سبتمبر 2002.</p> <p>ويهدف المطابقة مع المعايير الدولية المتعلقة بالتكوين في مجال قواعد الجولان والسلامة على الطرقات وفي مجال الحصول على رخص السياقة. تمّت مراجعة بعض النصوص التطبيقية لهذه المجلة، حيث صدر الأمر الحكومي عدد 510 لسنة 2021 المؤرخ في 18 جوان 2021 المتعلق بضبط أصناف رخص السياقة وشروط تسليمها وصلاحيتها وتجديدها والذي تضمن إجراءات تتعلق بكيفية إجراء الاختبارات النظرية والتطبيقية للحصول على مختلف أصناف رخص السياقة بهدف الرّفع من مستوى الكفاءة والتكوين في هذا المجال.</p> <p>كما تجدر الإشارة بأن وزارة النقل تتوجّه أيضا إلى مراجعة تشاركية شاملة للقانون عدد 33 لسنة 2004 المؤرخ في 19 أفريل 2004 المتعلق بتنظيم</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	ثامر المزهود			<p>النقل البري، تأخذ بالاعتبار التطورات والأتماط الجديدة والتوجهات الإستراتيجية في مجال النقل وفقا لمقاربات جديدة:</p> <p>- بالنسبة لمجال الطيران المدني، تم إعداد مشروع قانون يتضمن مراجعة شاملة لمجلة الطيران المدني وذلك في إطار ضمان الملاءمة مع المعايير والقواعد الفنية المعتمدة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي، كما تهدف هذه المراجعة إلى تطبيق الأحكام الواردة بالاتفاقيات الدولية، وخاصة التعديلات المتعلقة باتفاقية الطيران المدني الدولي الممضاة بشيكاغو في 7 ديسمبر 1944 وملاحقها والتي انخرطت فيها الجمهورية التونسية بمقتضى القانون عدد 122 لسنة 1959 المؤرخ في 28 سبتمبر 1959.</p> <p>- بالنسبة لمجال النقل البحري والموانئ البحرية التجارية، وفي إطار العمل على ملاءمة التشريع والتراتيب التي تنظم هذا المجال مع الاتفاقيات الدولية، تتولى المصالح المختصة لوزارة النقل حاليا مراجعة بعض النصوص الترتيبية الثافذة، حيث تم إعداد مشروع قرار يتعلق بضبط أنموذج شهادة التأهيل الطلي لرجال البحر المبائشرين لوظائف على متن سفن البحر الملزمة بمسك دفتر للطاقم ومدة صلوحيها وشروط الحصول عليها وذلك تطبيقا للأحكام الواردة باتفاقية العمل البحري MLC المصادق عليها بمقتضى القانون الأساسي عدد 44 لسنة 2016 المؤرخ في 6 جوان 2016.</p> <p>هذا، وتجدر الإشارة إلى أنه سبق وأن تم إصدار الأمر الحكومي عدد 365 لسنة 2017 المؤرخ في 1 مارس 2017 المتعلق بضبط شروط مباشرة الوظائف لرجال البحر على متن سفن البحر الملزمة بمسك دفتر للطاقم والمراقبة المتعلقة بها والذي يتلاءم في محتواه مع الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين</p>

ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	ثامر المزهود			<p>STCV المصادق عليها بمقتضى القانون عدد 46 لسنة 1994 المؤرخ في 9 ماي 1994 ، علما وأنه تم تنقيح وإتمام هذا الأمر بمقتضى الأمر عدد 836 لسنة 2022 المؤرخ في 14 نوفمبر 2022.</p> <p>- وبالنسبة لقطاع اللوجستية والنقل متعدد الوسائط، تم بمقتضى مقرر وزير النقل عدد 145 بتاريخ 23 جوان 2022 إحداث فريق عمل لتطوير اللوجستية والنقل متعدد الوسائط لتقديم التصورات والمقترحات والبرامج لتطوير اللوجستية والنقل متعدد الوسائط بالتنسيق مع الهياكل المعنية والفاعلين الاقتصاديين.</p>
			<p>2- تعقيب حول إجابة وزارة النقل بخصوص استعمال الغاز البترولي المسال GPL في سيارات التاكسي وسيارات تعليم السياقة: احترام القانون والدعوة لتشريك كل الأطراف المتداخلة لإيجاد الحلول الملائمة، من بينها العمل على استيراد السيارات المستعملة للطاقة الكهربائية:</p>	<p>2- إن مسائل توفير الخزانات والتثبت في مدى مطابقتها لقواعد السلامة الجاري بها العمل والكميات اللازمة من هذا الغاز والعدد الكافي من محطات التزويد تدرج ضمن مشمولات وزارة الصناعة والمناجم والطاقة التي تفت دعوتها لإيجاد الآليات والحلول المناسبة لحل هذه الإشكاليات في أقرب الآجال الممكنة بالتنسيق مع مصالح الوزارة والهياكل المعنية بالموضوع.</p> <p>وفي إطار متابعة هذا الملف، تم عقد جلستي عمل بوزارة الصناعة والمناجم والطاقة بتاريخ 10 أكتوبر و14 نوفمبر 2023 لإيجاد الحلول العملية والمناسبة. حيث اتجه رأي مصالح هذه الوزارة مبديا إلى توفير الخزانات بصفة تدريجية من قبل مصنعين محليين لتسوية وضعية سيارات المعنيين بالأمر مع العمل على الترخيص لمحطات جديدة للترؤد بهذا الغاز. وجلسات العمل متواصلة في الغرض لحل الإشكاليات بصفة جذرية وتسوية الوضعية الحالية بالتنسيق مع جميع الأطراف المتداخلة في الموضوع.</p> <p>ولالإشارة، فقد وضعت وزارة النقل استراتيجية للمساهمة في تجسيم الانتقال الإيكولوجي والانتقال الطاقوي ودعم استعمال الطاقة النظيفة</p>



ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ ثامر المزهود			التي تحددها الإستراتيجية الوطنية في مجال الطاقية، وقد عثر العديد من الممولين على استعدادهم لمساندة الانتقال الطاقى في مجالات التنقلات الحضريّة للنقل بكل أنماطه، مع التأكيد على توفير مواصفات السلامة الشاملة.
			3- الاستظهار بأصل بطاقة عدد 3 استنادا إلى قرار وزير النقل المؤرخ في 22 جويلية 2016 المتعلق بضبط شروط وأساليب إسناد بطاقات الاستغلال للعربات المستخدمة في أنشطة النقل العمومي للأشخاص والنقل السياحي وكراء السيارات الخاصة وكراء عربات نقل البضائع على الطرقات التي يفوق وزنها الجملي المرخص فيه 12 طنا ونقل البضائع على الطرقات لحساب الغير بواسطة عربات يفوق وزنها الجملي المرخص فيه 12 طنا. وبالتالي تم اتخاذ هذا الإجراء للتقيد بالتراتب القانوني في المجال.	3- يتم اعتماد أصل بطاقة عدد 3 استنادا إلى قرار وزير النقل المؤرخ في 22 جويلية 2016 المتعلق بضبط شروط وأساليب إسناد بطاقات الاستغلال للعربات المستخدمة في أنشطة النقل العمومي للأشخاص والنقل السياحي وكراء السيارات الخاصة وكراء عربات نقل البضائع على الطرقات التي يفوق وزنها الجملي المرخص فيه 12 طنا ونقل البضائع على الطرقات لحساب الغير بواسطة عربات يفوق وزنها الجملي المرخص فيه 12 طنا. وبالتالي تم اتخاذ هذا الإجراء للتقيد بالتراتب القانوني في المجال.
			4- مراجعة القانون عدد 33 لسنة 2004 المؤرخ في 19 أفريل 2004 المتعلق بتنظيم النقل البري في اتجاه اعتماد التشاركية وفقا لمقاربات جديدة:	4- تم التوجه إلى مراجعة شاملة للقانون عدد 33 لسنة 2004، يأخذ بالاعتبار التطورات والأنماط الجديدة والتوجهات الإستراتيجية في مجال النقل.
			5- إلغاء عدّة خطوط بالنسبة للشركة الجهوية للنقل بقابس:	5- تحرص الشركة الجهوية للنقل بولاية قابس على تقديم خدمات في مستوى تطلعات المواطنين وخاصة تأمين النقل المدرسي كأولوية قصوى، رغم النقص في الأسطول وصعوبة التزود، أحيانا، بقطع الغيار لصيانة الحافلات المعطلة جراء الاعتمادات المتكررة ونهرا البنية التحتية. وأمام هذه الوضعية، سيتم تعزيز أسطول الشركة الجهوية للنقل بقابس باقتناء حافلات جديدة، كما تجدر الإشارة أيضا أنه في إطار معاضدة مجهودات الشركات الجهوية للنقل ودعم العرض وتلبية الحاجيات الحينية لتنقلات المواطنين، تمت

ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ ثامر الزهرود			<p>الموافقة خلال جلسة عمل وزارية بتاريخ 6 سبتمبر 2022 على الترخيص لاقتناء 300 حافلة مستعملة من المزود الفرنسي RATP عن طريق التفاوض المباشر وذلك كحلٍ ظرفيٍّ ووفقاً لمعايير مرجعية مضبوطة، وسيكون نصيب الشركة الجهوية للنقل بقابس منها 25 حافلة مزدوجة.</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
6	عبد القادر بن زيتب	سليمان	1- التّفويت في المَعَدّات وفي قطع الغيار التي زال الانتفاع بها:	<p>1- تفعيلًا للتوصية المنبثقة عن جلسة العمل الوزارية المنعقدة بتاريخ 06 سبتمبر 2022 بخصوص التّفويت في قطع الغيار القديمة والجديدة التي زال الانتفاع بها وذلك عن طريق المراكنة بين الشركات الوطنية والجهوية للنقل البري وفي إطار إحكام تنسيق العملية تم:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ إصدار المنشور عدد 178 بتاريخ 11 جويلية 2023 وتم توجيهه إلى الشركات الجهوية والوطنية للنقل البري للعمل به.</li> <li>■ ضبط مختلف الأحكام المتعلقة بعملية تنظيم التصرف في قطع الغيار ضمن هذا المنشور والمتمثلة أساساً في:</li> </ul> <p>أ- تحديد صنف قطع الغيار طبقاً للشروط التالية:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- تأكد زوال الانتفاع بها من طرف الشركة المُقوّتة وتبئّن الحاجة إليها من قبل الشركة المقتنية.</li> <li>- عدم ورودها ضمن عناصر الأصول التي يُمكن أن تُمثل وحدة استغلال مستقلة والمُرتبطة مباشرة بعملية الاستغلال والتي ينتج عن التّفويت فيها تراجعاً هاماً في نشاط الشركة.</li> <li>- ورودها ضمن عناصر الأصول التي لا تستوجب التمتع بامتيازات.</li> </ul> <p>ب- المصادقة على عملية التّفويت:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- يتولى مجلس إدارة الشركة المُقوّتة، المُصادقة على قرار التّفويت.</li> <li>- تتعَيّد الشركة المُقوّتة وجوباً باحترام المقتضيات المتعلقة بالسلامة وجودة الخدمات وحسن التصرف في قطع الغيار موضوع عملية التّفويت.</li> </ul> <p>ج - عملية تقييم قطع الغيار:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- تتم عملية التقييم حصرياً من طرف المصالح المختصة لوزارة أملاك الدولة والشؤون العقارية.</li> <li>- تتولّى الشركة الراغبة في التّفويت مراسلة الإدارة الجهوية لأموال الدولة والشؤون العقارية بالولاية</li> </ul>



ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ عبيد القادر بن زينب			<p>التي يوجد بها مقرها مع إرفاق مراسلتها بقائمة دقيقة وشاملة في العناصر المزمع تقييمها مُمضاة وجوبا من طرف الرئيس المدير العام للشركة المعنية.</p> <p>هذه الآلية التفويت المعتمدة: يُمكن لشركات النقل وبصفة استثنائية إحالة قطع الغيار الجديدة أو المستعملة الخاصة بالحافلات والتي لم تعد في حاجة إليها إلى الشركات التي تحتاجها وذلك على وجه البيع عبر آلية التفاوض المباشر طبقا للترتيب الجاري بها العمل.</p> <p>د - متابعة ملف التفويت:</p> <p>- يجب على الشركات المعنية بعملية التفويت (الشركة المُفَوِّتة والشركة المُقْتَنِيَة) إبرام عقود كتابية فيما بينها، تتضمن تحديدات تتعلق بالخصائص الفنية لقطع الغيار وبكمياتها وبأثمانها وبكل عنصر هام في عملية التفويت. كما يتعين على الشركات المعنية تأمين متابعة دقيقة لجميع مراحل التفويت تُدَوَّن بسجلات متابعة يتم تحيينها بصفة متواصلة.</p> <p>وتجدر الإشارة إلى أنّ وزارة النقل في تنسيق متواصل مع الشركات الوطنية والجهوية للنقل ومع مصالح أملاك الدولة والشؤون العقارية للعمل على مزيد تفعيل أحكام هذا المنشور. وقد تم بتاريخ 03 أكتوبر 2023 عقد جلسة عمل مع جميع الأطراف المتدخلة بما في ذلك ممثل وزارة أملاك الدولة والشؤون العقارية بهدف التّخفيف من الإشكاليات التطبيقية لنصّ المنشور المذكور والحثّ على تفعيل أحكامه.</p> <p>أما بالنسبة للمعدات التي زال الانتفاع بها، فإنّ وزارة النقل تولي مسألة التصرف في المعدات الخارجة عن الخدمة والمواد التي زال الانتفاع بها بشركات النقل الأهمية البالغة والأولية القصوى، وقد تمّ إعداد خطة متكاملة في هذا المجال واتخاذ العديد من</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ عبيد القادر بن زينب			<p>الإجراءات العملية بخصوص التصرف في هذه المعذات، وتركز الخطّة المعتمدة على ضرورة إيجاد الحلول الكفيلة بالتفويت في هذه المعذات بالإضافة إلى تقديم تصوّرات لتثمينها وإعادة استغلالها في إطار الاقتصاد الدائري أو في إطار تطوير الموارد الذاتية للمؤسسات العمومية بهدف تنقية وإخلاء الفضاءات، بما يراعي مواصفات السلامة والصحة المهنية، مع العمل على تقليص آجال التنفيذ إلى أدنى حدّ ممكن.</p> <p>ونظرا لأهمية المعذات التي زال الانتفاع بها وتراكمها خلال عديد السنوات، فإنّ الإجراءات المتخذة تبقى غير كافية نظرا لصعوبة وتعقّد إجراءات التصرف في هذه المعذات وتعدّد الإشكاليات الإدارية والقانونية التي تواجهها الشركات للتفويت فيها.</p> <p>وبهدف تجسيم خطة العمل المعتمدة لتجاوز الإشكاليات المطروحة وبلوغ الأهداف المنشودة بالنسبة لكل شركات القطاع وبكافة المواقع مع العمل على تقليص آجال التنفيذ إلى أدنى حد ممكن، تتمثّل أهم المقترحات العملية في تمكين شركات النقل من التفويت والرفع لمختلف المواد والمعدّات التي زال الانتفاع بها لفائدة الشركة التونسية لصناعة الحديد "الفولاذ" بخصوص المعدّات والمواد التي تستجيب لمتطلبات الاستغلال من قبلها وذلك بالتفاوض المباشر وفي إطار اتفاقيات ثنائية تبرم في الغرض مع اعتماد الأسعار المرجعية التي تتعامل بها الشركة التونسية لصناعة الفولاذ مع تجار الخردة.</p> <p>كما سيتمّ النظر في إمكانية تحديد الآليات الكفيلة بتسهيل عمليّات البيع والتقليص</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	عبد القادر بن زينب			<p>في الأجل الإدارية المستوجبة عند الإعلان عن بنة عمومية، بالإضافة إلى الترخيص في التقويت للمواد والمعدات التي زال الانتفاع بها والتي لم تعد صالحة للاستعمال بشركات النقل لفائدة هياكل عمومية أخرى دون مقابل لإعادة استغلالها لأغراض مختلفة وإعداد برنامج يتضمن مقترحات وتصورات عملية من قبل كل الهياكل المتدخلة أو المعنية لتثمين هذه المعدات ليتم عرضه بعد ذلك للمصادقة والاعتماد.</p>
			<p>2- توفير خزانات الغاز المسال للمهنيين وإيجاد صيغة قانونية للاستعمال:</p>	<p>2- بخصوص توفير الخزانات والتفتت في مدى مطابقتها لقواعد السلامة الجاري بها العمل والكميات اللازمة من هذا الغاز، فإن هذه المسائل تندرج ضمن مشمولات وزارة الصناعة والمناجم والطاقة التي تفت دعوتها لإيجاد الآليات والحلول المناسبة لحل هذه الإشكاليات في أقرب الأجل الممكنة بالتنسيق مع مصالح الوزارة والهياكل المعنية بالموضوع.</p> <p>وفي إطار متابعة هذا الملف، تم عقد جلستي عمل بوزارة الصناعة والمناجم والطاقة بتاريخ 10 أكتوبر و14 نوفمبر 2023 لإيجاد الحلول العملية والمناسبة، وجلسات العمل متواصلة في الغرض لحل الإشكاليات بصفة جذرية ونسوية الوضعية الحالية.</p> <p>وللإشارة، فقد وضعت وزارة النقل استراتيجية للمساهمة في تجسيم الانتقال الإيكولوجي والانتقال الطاقوي ودعم استعمال الطاقة النظيفة التي تحددها الإستراتيجية الوطنية في مجال الطاقة. وقد عبّر العديد من الممولين على استعدادهم لمساندة الانتقال الطاقوي في مجالات التنقلات الحضريّة للنقل بكن أنماطه، مع التأكيد على توفر مواصفات السلامة الشاملة.</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ عبد القادر بن زينب		3- إشكال تنقل التاكسي الفردي بين ولايتي نابل وسوسة:	3- يتم العمل على مراجعة الدائرة المشتركة بين ولايتي نابل وسوسة. وتم عقد اجتماعات على مستوى الوزارة لتقريب وجهات النظر بين الطرفين. وفي صورة الاتفاق بين الولايتين على التعديل المقترح من طرف ولاية نابل، سيتم مراجعة قرار وزير النقل المؤرخ في 11 ديسمبر 2004 المتعلق بتحديد دوائر النقل الحضري التي تتجاوز حدود الولاية وبالترخيص للسادة الولاة في إسناد تراخيص نقل عمومي غير منتظم للأشخاص على الطرقات بواسطة سيارات "التاكسي" الفردي و"التاكسي" الجماعي و"التاكسي" السياحي للمقيمين بولاياتهم تخول العمل بمناطق تتجاوز حدود الولاية.
			4- توفير النقل الحديدي بين سليمان وحمام الشط:	4- قامت الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية بمراسلة شركة تونس للشبكة الحديدية السريعة في الغرض بما أن الجزء المعني يعتبر امتدادا للخط "أ" وهو الخط الأول من خطوط الشبكة الحديدية السريعة وسيتم التنفيذ بعد القيام بالدراسات اللازمة لذلك.

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
7	الطبيب الطالبي	الفيروان الجنوبية	1- استراتيجية قطاع النقل:	<p><u>1-1: الرؤية الاستراتيجية لقطاع النقل على المدى القريب والمتوسط:</u></p> <p>- النهوض بمنظومة التنقلات الحضرية:</p> <p>- مواصلة تدعيم وتطوير شبكات النقل الحديدي للأشخاص والبضائع.</p> <p>- تهيئة الموانئ والمطارات والمعابر الحدودية البرية وتحسين المردودية والخدمات بها وتطوير مشاريع الشراكة بين القطاع العام والخاص في مجال البنية الأساسية.</p> <p>- تطوير وتجديد أسطول النقل بمختلف أنماطه والاتجاه نحو استغلال وسائل نقل مستدامة.</p> <p>- دعم النهوض بمنظومة اللوجستية لمساندة بقية القطاعات الاقتصادية.</p> <p>- إعادة هيكلة عدد من الشركات العمومية التي تعاني صعوبات مالية حادة.</p> <p>- اعتماد تطبيقات التكنولوجيات الحديثة والنهوض بجودة الخدمات وتوفير السلامة الشاملة.</p> <p>- تحسين النجاعة الطاقية لقطاع النقل وإرساء نقل مستدام.</p> <p>- مراجعة الإطار القانوني وملاءمته مع متطلبات القطاع.</p> <p><u>1-2: الرؤية الاستراتيجية لقطاع النقل على المدى المتوسط والبعيد:</u></p> <p>ترتكز الرؤية الاستراتيجية في أفق 2040 على 10 محاور أساسية:</p> <p><b>المحور 1:</b> ترشيد الحوكمة ودعم الإصلاحات الهيكلية:</p> <p><b>المحور 2:</b> تطوير منظومة اللوجستية والنقل متعدد الوسائط:</p> <p><b>المحور 3:</b> تطوير أنظمة النقل الذكي:</p> <p><b>المحور 4:</b> تعزيز البنية التحتية والتجهيزات وضمان استدامتها:</p>

ع/د	الفائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	الطبيب + الطالب			<p><b>المحور 5:</b> تحسين الانتاجية والتخفيض في كلفة النقل من خلال الانفتاح على المنافسة؛</p> <p><b>المحور 6:</b> فكّ العزلة عن الجهات والرفع من مساهمة خدمات النقل في مجهود التنمية؛</p> <p><b>المحور 7:</b> إيجاد موارد مالية مستدامة ومبتكرة؛</p> <p><b>المحور 8:</b> تحسين النجاعة الطاقية لقطاع النقل وإرساء نقل مستديم؛</p> <p><b>المحور 9:</b> الرفع من مستويات الأمن والسلامة في قطاع النقل؛</p> <p><b>المحور 10:</b> تدعيم الكفاءات واليهوض بمنظومة التكوين والرسكلة في مجال النقل.</p>
			<p>2- مآل مشروع الميناء بالمياه العميقة بالنفيضة:</p> <p>2- تمّ تحيين دراسات الجدوى الاقتصادية للمشروع من طرف مكتب دولي سنة 2018 وإعداد ملف طلب عروض والإعلان عنه لإنجاز المرحلة الأولى بصيغة «EPCF»: هندسة وبناء وتمويل. كما تمّ فرز العروض التي وردت على شركة ميناء النفيضة وتقييمها وعرض نتائجها على الهيئة العليا للطلب العمومي التي عيّنت بتاريخ 5 أكتوبر 2023 عن عدم موافقتها على اقتراح شركة ميناء النفيضة لإسناد صفقة إنجاز أشغال المرحلة الأولى لأفضل عرض اعتباراً لعدم وضوح طريقة التمويل المشروطة ولوجود بعض الإخلالات الفنية في منهجية التقييم.</p> <p>وتعمل شركة ميناء النفيضة ووزارة النقل حالياً على مواصلة إجراءات إنجاز المشروع الذي أصبح ضرورة قصوى للاقتصاد التونسي وذلك بالتّابع المنهجية التالية:</p> <p>1- مواصلة البحث عن مستثمر استراتيجي للتّعهد بتمويل وإنجاز وتشغيل المشروع في إطار شراكة طبقاً للتّشريع الجاري به العمل؛</p> <p>2- أو مراجعة الخصوصيات الفنية للمشروع بما يتماشى مع حاجيات الاقتصاد الوطني وإنجازه</p>	



ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ الطبيب الطالبي			<p>طبقا للإجراءات المعمول بها في مجال إنجاز وتشغيل الموانئ البحرية التجارية.</p> <p>وتواصل وزارة النقل وشركة ميناء النفيضة التقدم في القيام بالإجراءات المتعلقة بتصفيحة الحوزة العقارية والتنسيق على مستوى دراسة وإنجاز الأشغال الخارجة عن حوزة المشروع للزيت مع الشبكات.</p>
			<p>3- ثورة في السكك الحديدية لاستعادة نسق نقل الفسفاط والبضائع وكذلك نقل المسافرين:</p>	<p>3- أدرج موضوع نقل الفسفاط ضمن أشغال مجلس الأمن القومي اعتبارا لأهمية هذا النشاط على مستوى الاقتصاد الوطني. وفي هذا الإطار، اتخذت الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية خلال سنة 2023 كل الإجراءات لتحسين مؤشرات نقل الفسفاط.</p> <p>- يمكن تحقيق نتائج أفضل إذا ما تمّ تدارك بعض الإشكاليات التي تؤدي إلى إلغاء السفريات، 36% منها يعود إلى عدم إبقاء الشركة التونسية الهندية للأسمدة (تيفارت) بتعهداتها، و 26,7% منها يعود إلى الصّعوبات في مجال تعبئة القطارات على مستوى مراكز الشحن التابعة لشركة فسفاط قفصة.</p> <p>وتتمثل الإشكاليات التي تحول دون تحقيق هدف نقل 10 الاف طنّ يوميا في:</p> <p>-عدم القدرة المالية لتوفير قطع الغيار لعربات الفسفاط.</p> <p>-حالة سيئة للقاطرات القديمة المستعملة لنقل الفسفاط بين المتلوي وكاف الدور وقفصة وصهيب.</p> <p>- التوقف المتواتر لمعمل تيفارت عن التفريغ وعدم استعادته لنشاطه العادي.</p> <p>- المشاكل الاجتماعية بمنجم المتلوي ورفض استلام العتاد في عديد من المرات.</p>



ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	الطبيب الطالبي			<p>- الحرارة المرتفعة خلال شهري جويلية وأوت وزحف الرمال على السكّة.</p> <p>ولتجاوز هذه الإشكاليات وتحقيق الأهداف المرسومة، تعهدت الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية بالتنسيق مع الشركات الأخرى المعنية بتنفيذ البرنامج التالي:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ الرفع من جاهزية العربات والقاطرات لنقل الفسفاط:</li> <li>▪ استكمال صيانة 400 عربة:</li> <li>▪ البحث عن التمويل لاقتناء قطع الغيار وتنفيذ برنامج الاستثمار المتمثل في اقتناء 600 عربة بالتنسيق مع شركة فسفاط قفصة والمجمع الكهيميائي التونسي لتأمين نقل ما بين 8 إلى 10 ملايين طن سنوياً.</li> <li>▪ اقتناء 200 عربة إضافية و10 قاطرات في أفق سنة 2030 لمعالجة ارتفاع إنتاج الفسفاط (ما يفوق 10 مليون طن) وإمكانية دخول مناجم جديدة طور الاستغلال (نفطة-توزر، المكناشي، جدليان، القلعة الخصبة).</li> <li>▪ تأهيل البنية الأساسية للسكّة الحديدية (مثلث الفسفاط): <ul style="list-style-type: none"> <li>- مضاعفة الخط 21.</li> <li>- مضاعفة الخط 13 و17 من قفصة إلى الجمادة.</li> <li>- تهيئة ورشات صفاقس وقفصة والمتلوي.</li> <li>- تهيئة الخط 6 والخط 15 إلى حدود القصرين للاستعداد لنقل الفسفاط من جدليان والقلعة الخصبة.</li> </ul> </li> </ul>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ الطيب الطالببي			وللاشارة، فإنّه خلال الفترة الممتدة من بداية شهر جانفي إلى غاية 15 ديسمبر 2023، تمّ نقل حوالي 1.614.000 مليون طن من الفسفاط بواسطة السكة الحديدية، مقابل حوالي 1.366.000 مليون طن خلال نفس الفترة من سنة 2022، ليسجل النقل الحديدي للفسفاط نسبة ارتفاع في الكميات المنقولة تقدر بـ 18.15%.
			4- ربط القيروان بخط حديدي:	<p>4- الخطّ الحديدي القلعة الصغرى-القصرين مروراً بالقيروان: تمّ الانتهاء من الدراسة الأولية للجزء الرابط بين القلعة الصغرى والقيروان. وتقوم الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية حالياً بالدراسات المعمّقة لهذا الجزء، كما تقوم بدراسة أولية للجزء الرابط بين القيروان والقصرين.</p> <p>الخطّ الحديدي النفیضة - القيروان: شهِدت صفقة الدراسات تعطيلات في مرحلتها الثانية بسبب معارضة بعض الفلاحين على المسار المتفق عليه مع السُلط الجهوية بولاية القيروان، حيث تمّ منع إنجاز الأشغال الطبوغرافية.</p> <p>وإثر عقد عدّة جلسات مع كل الأطراف المتداخلة لتجاوز العراقيل، تمّ القيام بالأشغال الطبوغرافية التي انتهت خلال شهر ماي 2023، إلّا أنّ مكتب الدراسات رفض استئناف الدراسة مطالبا بمراجعة الأثمان أو فسخ الصفقة. وبالتالي فإنّ الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية ساعية إلى إيجاد الحلول الممكنة لحلحلة هذا الإشكال.</p>

ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	الطبيب الطالبي		<p>5- وضعيّة الشركة الجهوية للنقل بالقيروان:</p> <p>- الشركة تحقّق أرباحا كبيرة:</p> <p>- حافلات قديمة تؤمّن نقل التلاميذ:</p> <p>- المساحة الشاسعة لولاية القيروان والبنية التحتيّة المتهترئة، تجعلان مهمّة نقل التلاميذ صعبة:</p> <p>- طلب ترخيص استثنائي لاقتناء حافلات جديدة:</p>	<p>5- لا تحقّق الشركة أرباحا كبيرة، لكن تسعى الإدارة إلى المحافظة قدر الإمكان على التوازنات المالية قصد خلاص الأجور حفاظا على مناخ سليم داخل المؤسسة وخلاص المزوّدين لتأمين صيانة الأسطول والسير العادي للعمل:</p> <p>- يتكوّن الأسطول من 164 حافلة، منها 85 حافلة يتراوح عمرها بين 14 سنة و04 أشهر، و35 حافلة يتراوح عمرها بين 15 و19 سنة و44 حافلة فاق عمرها 20 سنة، وذلك بسبب تأخّر إنجاز الاستثمارات نظرا للوضعيّة المالية للشركة، هذا إضافة إلى غلاء ثمن الحافلات وعزوف المزوّدين عن المشاركة في طلبات العروض، حيث تمّ تسجيل عدد 03 طلبات عروض متتالية غير مثمرة، كما أنّ طلب العروض الرابع لم يشارك فيه سوى مزوّد وحيد في القسط عدد 1 الخاص بالحافلات العادية وعددها 7، في حين كانت النتيجة لبقيّة الأقساط -المتعلقة بـ 03 حافلات صغيرة الحجم و16 حافلة مزدوجة- غير مثمرة.</p> <p>وأمام هذه الوضعيّة، ستعزّز الشركة الجهوية للنقل بالقيروان أسطولها باقتناء حافلات جديدة، حيث أنّه يوجد طلب عروض مثير لاقتناء عدد 07 حافلات عادية والملف معروض حاليا على اللّجنة العليا للمصفقات، كما تمّ إدراج برنامج استثمارات بميزانية سنة 2024 لاقتناء عدد 16 حافلة نقل حضري عادية وعدد 03 حافلة نقل حضري مزدوجة وعدد 03 حافلة صغيرة الحجم لتدعيم وتحسين أسطول الشركة، ويبقى إشكال تمويل هذه الاستثمارات مطروحا في ظلّ عزوف البنوك عن تقديم عروض في الغرض. كما تجدر الإشارة أيضا أنّه في إطار معاضدة مجهودات الشركات الجهوية للنقل ودعم العرض وتلبية الحاجيات الجنيّة لتنقلات المواطنين، تمّت الموافقة خلال جلسة عمل وزارية بتاريخ 06 سبتمبر 2022 على</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ الطبيب الطالبي			<p>الترخيص لاقتناء 300 حافلة مستعملة من المزود الفرنسي RATP عن طريق التفاوض المباشر وذلك كتحل ظرفي ووفقا لمعايير مرجعية مضبوطة، وسيكون نصيب الشركة منها 20 حافلة (7 عادية و13 مزدوجة).</p> <p>- تتميز ولاية القيروان بشساعتها حيث يمتد قطرها على 150 كم، كما أن 70 % من مساحتها مناطق ريفية، إضافة إلى البنية التحتية المتهترئة، مما يؤثر على سلامة المعدات ويؤدي إلى تواتر الأعطاب.</p> <p>وفي هذا الصدد، يتجه مزيد تفعيل النقل الريفي المدرسي باعتبار وأن الحافلات تضطر إلى الدخول إلى مسالك ريفية وعرة لتأمين نقل عدد قليل من التلاميذ، حيث أنه بالإمكان أن يؤمن النقل الريفي نقل التلاميذ إلى الطريق الرئيسية لتتكفل الحافلة فيما بعد بنقلهم إلى مؤسساتهم التربوية. مع الإشارة وأن الشركة الجهوية للنقل بالقيروان حريصة على التنسيق مع السلط الجهوية للتدخل قصد صيانة المسالك والطرق التي تمر منها الحافلات.</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
		المحمدية		
8	فخري عبد الخالق		1- ماهي استراتيجية وزارة النقل:	<p><b>1-1 الرؤية الاستراتيجية لقطاع النقل على المدى القريب والمتوسط:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- النهوض بمنظومة التنقلات الحضرية:</li> <li>- مواصلة تدعيم وتطوير شبكات النقل الحديدي للأشخاص والبضائع.</li> <li>- تهيئة الموانئ والمطارات والمعابر الحدودية البرية وتحسين المرفودية والخدمات بها وتطوير مشاريع الشراكة بين القطاع العام والخاص في مجال البنية الأساسية،</li> <li>- تطوير وتجديد أسطول النقل بمختلف أنماطه والاتجاه نحو استغلال وسائل نقل مستدامة.</li> <li>- دعم النهوض بمنظومة اللوجستية لمساندة بقية القطاعات الاقتصادية.</li> <li>- إعادة هيكلة عدد من الشركات العمومية التي تعاني صعوبات مالية حادة.</li> <li>- اعتماد تطبيقات التكنولوجيات الحديثة والنهوض بجودة الخدمات وتوفير السلامة الشاملة.</li> <li>- تحسين النجاعة الطاقية لقطاع النقل وإرساء نقل مستدام.</li> <li>- مراجعة الإطار القانوني وملاءمته مع متطلبات القطاع.</li> </ul> <p><b>1-2 الرؤية الاستراتيجية لقطاع النقل على المدى المتوسط والبعيد:</b></p> <p>ترتكز الرؤية الاستراتيجية في أفق 2040 على 10 محاور أساسية:</p> <p><b>المحور 1:</b> ترشيد الحوكمة ودعم الإصلاحات الهيكلية:</p> <p><b>المحور 2:</b> تطوير منظومة اللوجستية والنقل متعدد الوسائط:</p> <p><b>المحور 3:</b> تطوير أنظمة النقل الذكي:</p>

ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	فخري عبد الخالق			<p><b>المحور 4:</b> تعصير البنية التحتية والتجهيزات وضمن استدامتها:</p> <p><b>المحور 5:</b> تحسين الانتاجية والتخفيض في كلفة النقل من خلال الافتتاح على المنافسة:</p> <p><b>المحور 6:</b> فكّ العزلة عن الجبات والرفع من مساهمة خدمات النقل في مجهود التنمية:</p> <p><b>المحور 7:</b> إيجاد موارد مالية مستدامة ومبتكرة:</p> <p><b>المحور 8:</b> تحسين النجاعة الطاقية لقطاع النقل وإرساء نقل مستديم:</p> <p><b>المحور 9:</b> الرفع من مستويات الأمن والسلامة في قطاع النقل:</p> <p><b>المحور 10:</b> تدعيم الكفاءات والهوض بمنظومة التكوين والرسكلة في مجال النقل.</p>
			<p>2- معاناة سكان المحمدية التي تعد 120000 مواطن للتنقل إلى العاصمة. وقد تمّ الاتصال بالرئيس المدير العام الذي أعطى تعليماته لتوفير سفرات إضافية:</p>	<p>2- تمّ تدعيم خط المترو رقم 6 بواسطة حافلة مكنت من تأمين: * سفرتين صباحيتين، الأولى على الساعة 06:00 صباحا والثانية على الساعة 07:30 انطلاقا من المحمدية (سبالة الشيخ). * ثلاث سفرات مسائية على الساعة: 13:30 و 16:00 و 18:15 انطلاقا من محطة برشلونة.</p>
			<p>3- دعم النقل بالمحمدية والإسراع في إنجاز خط حديدي RFR:</p>	<p>3- تمّ تدعيم أسطول الحافلات المخصصة لهذا الخطّ بحافلتين إضافيتين. - الخطّ «C» للشبكة الحديدية السريعة RFR تمّت برمجته في القسط الثاني للمشروع وهو قسط هام للغاية. وللإشارة فقد اجتمعت اللجنة العليا للتسريع في إنجاز المشاريع العمومية يوم 10 نوفمبر 2023 بخصوص المشاريع التي شهدت تأخيرا في الإنجاز وأقرّت تعيين دراسات القسط الثاني من الشبكة الحديدية السريعة والبحث عن التمويل لإنجاز الخطوط المتبقية، من بينها خطّ تونس - المحمدية.</p>

ع/د	الفائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	فخري عبد الخالق		4- مزود إسناد تراخيص التاكسي الجماعي لتأمين التنقلات بجهة المحمدية:	4- بالنسبة لتراخيص التاكسي الجماعي داخل حدود الولاية فإنها من مشمولات السادة الولاية. أما في صورة تجاوزها حدود ولاية بن عروس، فإنه يتم تدارس تحديد الخطوط بالتنسيق بين الولايات المعنية ويتم عرض مقترحاتهم على أنظار اللجنة التنسيقية. وفي هذا الإطار، يجري حاليا التنسيق مع الأطراف المعنية في الغرض وسيتم عرض هذه النقطة على أنظار اللجنة التنسيقية في اجتماعاتها القادمة.



ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
9	سويرين مرابط	السيجومي - الزهور	<p>1- حول تدمير الجالية بمتريال بخصوص إلغاء الرحلات الجوية وارتفاع التعريفات:</p> <p>2- حول التأخير في صرف التعويضات - RFR:</p> <p>3- تأخير إنجاز قسطنط الخط «D» من شبكة RFR:</p>	<p>1- لم تلغ شركة الخطوط التونسية أية رحلة على خط متريال منذ سنة 2022، بل بالعكس تم تعزيز هذا الخط ببرنامج 04 رحلات خلال فترة الذروة و03 رحلات خارج الموسم الصيفي. وتعتبر التعريفات على متن الخطوط الجوية التونسية في اتجاه كندا جد تنافسية مقارنة بتعريفات الشركات الأخرى وخاصة التعريفات المخصصة للجالية التونسية بمناسبة العودة الصيفية.</p> <p>2- إن الإجراءات المتبعة والتي أقرتها اللجنة العليا لقيادة المشروع برئاسة الحكومة في 20 ديسمبر 2018 تتمثل في:</p> <p>- <b>أولاً:</b> * تحديد قائمة المستحقين من طرف لجنة جهوية يصادق عليها والي الجهة.</p> <p>* إذن على العريضة لتعيين خبير أو أكثر لتحديد قيمة الأضرار.</p> <p>* طلب اعتمادات وفتحها حسب المبالغ المقترحة بالاختبارات.</p> <p>* صرف تسبقة في حدود 5% ومتابعة الإجراءات القضائية لصرف بقية المستحقات.</p> <p>(صدور حكم نهائي ويات).</p> <p>- <b>ثانياً:</b> أو اللجوء مباشرة إلى التقاضي من طرف المتضرر والحصول على حكم نهائي بالتعويض يتم تنفيذه على الشركة.</p> <p>3- أشرف السيد رئيس الحكومة يوم 10 نوفمبر 2023 بقصر الحكومة بالقصبة، على الاجتماع الأول للجنة العليا لتسريع إنجاز المشاريع العمومية ويوم 15 ديسمبر 2023 على الاجتماع الثاني للجنة. وتناول الاجتماع المصعوبات التي تعيق التقدم في تنفيذ جملة من المشاريع المتعلقة بقطاعات النقل والبنية التحتية من بينها الخط «D». وقد أذن</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+سيرين مرايط			السيد رئيس الحكومة، باقتراح من السيد وزير النقل، باستكمال الأشغال الجارية على مستوى مدينة باردو حتى يتسنى الانطلاق التدريجي في استغلال الخط «D» لمشروع الشبكة الجديدة السريعة بداية من شهر سبتمبر 2024، واستغلاله بصفة كلية خلال سنة 2026.
			4- طلب تعويض لمقهي "هيكل" بالملأسين:	4- في شهر جوان 2022 اختار صاحب مقهي هيكل اللجوء مباشرة إلى القضاء وقام باختبار، والقضية لا زالت جارية: ملاحظة: تسبب صاحب المقهي في تعطيلات رغم أن الحكم لم يصدر بعد. وللاشارة، يتم سنويا ترسيم اعتمادات بعنوان التعويضات وتناهمز حوالي 2 مليون دينار سنة 2023، ويتم صرفها بعد التوصل بكافة الوثائق اللازمة والمتعلقة بتقديم قيمة التعويض من قبل خبراء أملاك الدولة أو عن طريق القضاء، ويتم على هذا الأساس التعويض لمن تضررت أملاكهم أو مصالحهم من هذا المشروع.
			5- طلب تمويل النادي الأولمبي للنقل وتمكين لاعبيه من مجانية التنقل:	5- طبقا لأحكام الأمر عدد 5183 لسنة 2013 المؤرخ في 18 نوفمبر 2013 المتعلق بضبط معايير وإجراءات وشروط إسناد التمويل العمومي للجمعيات، فإن كل جمعية راغبة في التمويل العمومي، تتقدم بمطلب يتضمن مجموعة من الوثائق. كما يتم إحداث لجنة فنية بكل منشأة تضم مجموعة من الأعضاء ممثلين عن سلطة الإشراف والمنشأة المعنية ومراقب المصاريف ومراقب الدولة. تقوم اللجنة بدراسة كل الطلبات وتقوم بإسناد التمويل حسب الملفات وفي حدود الميزانية المرسودة بكل منشأة أو بميزانية الوزارة، وهو إجراء يهم كل الجمعيات على حد السواء. - ستوحي شركة النقل بتونس إعداد مقترح لتمكين لاعبي النادي الأولمبي للنقل من التنقل المجاني على أنظار مجلس الإدارة.

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
10 - ثابت العابد	حي الخضراء - المنزه	1- إن الشركات الوطنية والجهوية للنقل البري لا تحقق أرباحا. نظرا لغياب الحوكمة واعتماد نفس المنوال وطريقة الإدارة هي نفسها: وبالتالي، فإن الحل يكمن في النظر في إحداث شركات أهلية وعقد شراكات مع القطاع الخاص:	1- يتطلّب إحداث شركة لنقل الأشخاص إنجاز دراسة جدوى تقدّر الطلب والخطوط المزمع استغلالها حسب التهيئة العمرانية بالولاية والتجمّعات السكنية والمرافق. وتحدّد حجم العرض ومبلغ الاستثمار، مع التأكّد من الجدوى الاقتصادية.	1- يتطلّب إحداث شركة لنقل الأشخاص إنجاز دراسة جدوى تقدّر الطلب والخطوط المزمع استغلالها حسب التهيئة العمرانية بالولاية والتجمّعات السكنية والمرافق. وتحدّد حجم العرض ومبلغ الاستثمار، مع التأكّد من الجدوى الاقتصادية.
				<p>- تجدر الإشارة إلى أنّه منذ سنة 1963، تاريخ إحداث الشركات الجهوية للنقل، لم يتمّ إحداث شركة جديدة باستثناء الشركة الجهوية للنقل بـسليانة سنة 2017 في شكل شركة ذات مساهمة عمومية. كما عبّرت بعض الولايات عن رغبتها في إحداث شركات جهوية للنقل مثل المبدية والمنستير وزغوان وسيدي بوزيد وتوزر وقبّاني وتطاوين دون القيام بدراسات جدوى.</p> <p>وبالتالي، سيتمّ تقييم التجربة التي تمّ اتّباعها بالنسبة للشركة الجهوية للنقل بولاية سـليانة، خاصّة على مستوى الجدوى الاقتصادية والتنسيق والتكامل بين الولايات وترشيد الاستثمار وتحسين الخدمات والنظر في إمكانية الاستجابة للرغبات التي عبّرت عنها بعض الولايات ودراسة المقترحات المتعلقة بالشراكة مع القطاع الخاص.</p> <p>يرجع اختلال التوازن المالي الذي تشهده الشركات الوطنية والجهوية للنقل أساسا إلى الفارق الكبير بين كلفة النقل والتعريفية المطبقة مراعاة للجانب الاجتماعي للنقل خاصّة على مستوى النقل المدرسي والنقل المجاني للأسلاك النشيطة.</p> <p>وتعمل وزارة النقل على الإسراع في إعداد ونشر النصوص التطبيقية للقانون عدد 33 لسنة 2004 المؤرخ في 19 أفريل 2004 المتعلق بتنظيم النقل البري، بـخصوص تمويل النقل العمومي لتجسيم مساهمة المستفيدين من خدمات النقل من هذا التمويل، مع اقتراح إحداث صندوق</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ ثابت العابد			<p>لتمويل النقل الحضري على مستوى قانون المالية لسنة 2024 بتمويل أولي بـ 01 مليون دينار، إضافة إلى برامج حوكمة التصرف في الشركات الوطنية والجهوية والتي ترمي خاصّة إلى ترشيد النفقات والضّغط على الكلفة.</p> <p>أما في ما يخصّ بعث الشركات الأهلية في مجال النقل، فإنّ وزارة النقل تدعّم هذا التوجّه، مع التأكيد على دراسة الجدوى والتّجاعة واحترام الإجراءات القانونية التي تنظّم القطاع، وخاصّة عناصر السلامة.</p> <p>وفي إطار مزيد النقاش والجوار حول مختلف النقاط والجوانب، ستنظّم وزارة النقل قريبا ملتقى لتقديم الرؤية والتوجّه الإستراتيجي لقطاع النقل واللوجستية وسيتمّ التطرّق فيه إلى موضوع إحداث الشركات الأهلية.</p>
			<p>2- تشغّب الإجراءات وطول مكوث الحاويات بميناء رادس:</p> <p>بلغ مكوث الحاويات بالموانئ خلال سنة 2022 معنّ 17 يوما وتتوزّع هذه المدة بين إجراءات الشّحن والتفريغ والتّرصيف بالمسطحات والقيام بعمليات التجارة الخارجية من قبل المؤرّد والمراقبة الديوانية.</p> <p>ويتعّد بعض المؤرّدين ترك حاوياتهم بالميناء لعدّة أسباب منها عدم الاستظهار بالوثائق اللازمة أو عدم توفّر الاعتمادات لدفع معاليم النقل البحري والعبور من الميناء والأداءات الديوانية أو لعدم توفّر فضاءات الخزن لدى المؤرّد.</p> <p>ولتقليص هذه المدة والضّغط على كلفة العبور، توصّلت لجان المجموعات المينائية إلى إقرار عدّة إجراءات، منها:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- رقمنة كامل إجراءات التجارة الخارجية عبر منظومة شبكة تونس للتجارة الخارجية؛</li> <li>- العمل ببيان الجمولة المسبّق لكي يستعدّ مقاول الشّحن والتفريغ بميناء الوصول والمؤرّد لقبول البضاعة؛</li> </ul>	

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
+ ثابت العابد				<ul style="list-style-type: none"> <li>- القيام بكل الإجراءات مسبقاً، وبالتالي رفع البضاعة مباشرة بعد تفريغها من السفينة؛</li> <li>- تشجيع الموردين على تهيئة فضاءات خاصة بهم لخزن بضائعهم؛</li> <li>- الشروع في الحوار مع مصالح الديوانة التونسية لإحداث فضاءات خارج حرم الميناء تحت المراقبة الديوانية، بما يعرف بالموانئ الجافة. ووضع الإطار القانوني المناسب لذلك على مستوى مراجعة مجلة الديوانة.</li> </ul>
			3- بخصوص موضوع تعطيل العمل بمنظومة TOS:	3- بالنسبة لمنظومة التصرف في الحاويات والمجمرات TOS بميناء رادس، فإن الشركة التونسية للشحن والتصدير أبرمت عقد صيانة للمنظومة واقتناء التجهيزات والتطبيقات التي أصبحت تستوجب التطوير واستكمال العمل بكل مكوناتها.
			4- الاستفسار حول فتح خط مباشر نحو الصين والمطالبة بإلغاء التأشيرة:	4- نعتزم فتح خط في اتجاه الصين سيكون مع أواخر سنة 2024 برمجة رحلات "شارتر" بالتعاون مع منظم رحلات صيني وبداية من سنة 2025 ستم برمجة خط منتظم. - تم إمضاء مذكرة تفاهم في شهر نوفمبر 2023 مع الديوان الوطني التونسي للسياحة، مطار بيكين والاتحاد الدولي للمدن السياحية لتطوير السياحة بين تونس والصين من خلال فتح خط مباشر بين البلدين في أواخر سنة 2024 أو بداية 2025.
			5- هل تم شراء الطائرات أو كرائها لمدة 10 سنوات، ثم تتم إعادة تهيئتها، مما تسبب في كلفة باهضة تساوي ثمنها الفعلي؟	5- تندرج عملية كراء الطائرات في إطار التمشي العام الذي اقترحتته شركة الخطوط التونسية منذ سنة 2017 لاستكمال مخطط أسطولها لسنة 2008 والذي تبين الحاجة الملحة لوضعه حيز التنفيذ خاصة على إثر أزمة كوفيد-19. وعلى ضوء دراسة جدوى مالية وتقنية، تأكدت سلامة هذا الخيار في ظل الظروف المالية الصعبة



ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
+	ثابت العابد			<p>التي تميز بها الشركة خاصة مع تقلص فرص التمويل البنكية التي تتطلبها عمليات اقتناء الطائرات أو إصلاح الطائرات المتقادمة. وبعد الحصول على جميع المصادقات واستكمال جميع إجراءات المصنّفات، استعملت الشركة شكلين مختلفين من الكراءات انطلاقاً من سنة 2021:</p> <p>- بيع وإعادة تأجير 5 طائرات من طراز A320 NEO على مدة 12 سنة، كانت تدرج في إطار العقد الذي أبرمته الخطوط التونسية مع المصنّع أرباص سنة 2008</p> <p>- كراء طائرات من طراز NEO A320 على مدة 6 سنوات في إطار تعزيز الأسطول انطلاقاً من سنة 2023.</p> <p>وقد مكّن هذا الخيار من:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• تفادي المخاطر المنجزة عن مزيد تأخير أو إلغاء صفقة 2008 مع المصنّع أرباص والتي كانت ستكلف الشركة خسائر مالية تقدر بحوالي 300 مليون دينار.</li> <li>• استرجاع مبالغ التسبقة التي دفعتها شركة الخطوط التونسية بخصوص الخمس طائرات NEO A320 في إطار صفقة البيع وإعادة التأجير والتي مكّنت الشركة من دعم السيولة المالية خلال الفترة الصعبة ما بعد الكوفيد.</li> <li>• تجنب الاقتراض البنكي عند تسلم الطائرات والذي تزايدت تكلفته خاصة مع ارتفاع سعر الفائدة وهامش الربح البنكي خلال السنوات الأخيرة.</li> <li>• تمكين الشركة من التجديد المستمر لأسطولها وتفادي التكاليف الباهظة للصيانة خاصة عند تجاوز الطائرات سن 14 سنة.</li> <li>• تحسين الخدمات من خلال التجديد المستمر للطائرات.</li> </ul>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
+ ثابت العابد			6- الاستفسار حول السيارات والحافلات الكهربائية:	6- تركز استراتيجية وزارة النقل فيما يتعلق بالتنقلات الحضرية على الدافع نحو تجسيم الانتقال التكنولوجي والمحافظة على البيئة والتشجيع على استعمال الطاقات النظيفة والمتجددة وكهربية التنقلات الحضرية. وقد تم إقرار تخصيص 25% من نسبة الاقتناءات الجديدة وتعزيز الأسطول بالحافلات الكهربائية، إضافة إلى التشجيعات التي تضمنها قانون المالية لسنة 2024 حول التشجيع على استعمال السيارات الكهربائية.



ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
11-	فاطمة المسدي	صفاقس الجنوبية	1- وضعيّة الطائرات المصرية:	<p>1- تمّ إصدار مقرر من وزير النقل تحت عدد 317 بتاريخ 2 ديسمبر 2022 يتعلّق بتشطيط الطائرتين المصريتين من السجلّ الوطني للطائرات المدنية منذ شهر ديسمبر 2022.</p> <p>- في مرحلة أولى، طلبت شركة "سياف" المصرية المالكة للطائرتين من طراز Embraer 170 والمسجلتين TS IJA و TS IJB، شطيطهما واستردادهما لعدم قيام شركة "ياسمين للطيران" بخلاص معالم الكراء. ونظراً لعدم اكتمال الملف وعدم توصّل الشركتين إلى اتفاق بينهما، ظلت الطائرتان محتجزتين في تونس.</p> <p>وفي مرحلة ثانية، تمّ إبرام اتفاقية بين شركة "سياف" المصرية وشركة "ياسمين للطيران" لفسخ عقد الكراء بالتراضي واكتمال الملف، إلا أن عملية إلغاء التسجيل توقّفت بسبب الاعتراض التحفظي المقدّم من طرف الديوانة التونسية لعدم خلاص شركة "الياسمين للطيران" للمعالم الديوانية وهي مسألة بصدد المعالجة بالتنسيق مع وزارة المالية.</p>
			2- وضعية لزمّي شركة ناف TAV:	<p>1-2: بالنسبة للجانب الفني:</p> <p>يقوم ديوان الطيران المدني والمطارات بمراقبة حسن تطبيق مقتضيات عقد لزّمة مطار المنستير -حبيب بورقيبة وذلك عبر فرق عمل من الديوان متعددة الاختصاصات عبر عمليات مراقبة بصقة متواصلة في المجالات التالية:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- الهندسة المعمارية،</li> <li>- البيئة والتنمية المستدامة،</li> <li>- البنية التحتية ومسالك الطائرات،</li> <li>- التجهيزات الكهربائية، التكييف ومعدات المطارات،</li> <li>- التجهيزات والاتصالات،</li> <li>- جودة الخدمات،</li> <li>- سلامة منطقة التحركات،</li> <li>- النظافة وشروط حفظ الصحة،</li> <li>- الأمن والسلامة،</li> </ul>

ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
+ قاطمة المسدي				<p>- المجال الإداري والتسويقي والمالي.</p> <p>وقد تم القيام بـ 17 عملية مراقبة ميدانية خلال سنتي 2022 و2023، كما تم توجيه تنبيه إلى شركة "تاف تونس" في بعض المناسبات لتحميلها المسؤولية ومطالبها برفع الإخلالات واحترام الأجل. كما تقوم الإدارة العامة للطيران المدني بعمليات مراقبة في المجالات ذات الاختصاص.</p> <p>2-2: بالنسبة للجانب المالي:</p> <p>- اعتبارا للصعوبات المالية والاقتصادية التي تعيشها شركة "تاف تونس" منذ سنة 2020 جراء تداعيات الجائحة الصحية "كوفيد-19" والحرب الروسية الاكرانية وتأثيرها السلبي على الحركة الجوية، مما جعل الشركة المستغلة لمطاري المنستير - حبيب بورقيبة والنفيضة- الحمامات غير قادرة على احترام تعدياتها التعاقدية، حيث طالبت طبقا لمقتضيات العقدين في عدة مناسبات بمراجعة مقتضيات العقدين لاستعادة التوازن الاقتصادي والمالي لعقدي اللزمتين.</p> <p>- تم بتاريخ 6 جوان 2023، عقد اجتماع في الغرض برئاسة السيد وزير النقل، والتطرق خلاله للصعوبات المالية والاقتصادية التي تعيشها شركة TAV، واستقر الرأي على مباشرة المفاوضات بين جميع الأطراف المتعاقدة قصد إيجاد حلول موضوعية لاستعادة التوازن الاقتصادي والمالي للزمتين، مع المحافظة على مصالح الدولة التونسية.</p> <p>- تمت مطالبة الهيئة العامة للشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص IGPPP بموافقة ديوان الطيران المدني والمطارات برأيها.</p> <p>وتبعاً لرأي الهيئة العامة للشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص بخصوص إمكانية القانونية المتاحة لمعالجة الملفين في نفس الإطار وبصفة متوازنة، ونظراً للتربط العضوي بين اللزمتين (لزمة مطار المنستير - الحبيب بورقيبة،</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإيجابية
	+ فاطمة المسني			<p>المسند من طرف ديوان الطيران المدني والمطارات، ولزمة مطار النفيضة - الحمامات، المسند من طرف وزارة أملاك الدولة والشؤون العقارية، فإنه يتم حاليا الإعداد لإحداث لجنة تتركب من ممثلي جميع الوزارات والهيئات المعنية بالملف وبمساعدة خبراء وممثل عن مصالح القانون والتشريع برئاسة الحكومة، قصد تمثيل الدولة التونسية خلال إجراءات التفاوض مع شركة "تاف تونس".</p> <p>3- تأخر مشروع المنظومة الجديدة للاستخلاص الجديدة للاستخلاص بشركة النقل بتونس:</p> <p>3- يشهد مشروع المنظومة الجديدة للاستخلاص الجديدة للاستخلاص بشركة النقل بتونس:</p> <p>- نظرا لسقوط عقد التمويل مع البنك الدولي، تم الحصول على تمويل جديد من طرف البنك الوطني الفلاحي، لذلك لم يتسن إصدار الإذن بالمصلحة إلا في شهر أوت 2013.</p> <p>- اعتبارا لعدم جاهزية البنية التحتية اللازمة لتركيز المنظومة (هندسة مدنية، كهربائية وشبكية)، تم إصدار اذن بإيقاف الأشغال في جويلية 2014.</p> <p>- تم الانتهاء من تجهيز البنية التحتية في موفى سنة 2018.</p> <p>- تمت دعوة المزود أواخر سنة 2018 لاستئناف الأشغال، وقد طالب هذا الأخير بعقد ملحق بهم أساسا تحوير آليات الخلاص وتغيير الفصل المتعلق بالاستلام الوقي من خلال تشغيل المنظومة على جزئين.</p> <p>كما تجدر الإشارة إلى أنه تم تكوين لجنة فنية وطنية في مدى ملاءمة الجوانب الوظيفية للمنظومة للمتطلبات الحالية بالنظر إلى المدة المنقضية من إبرام العقد والتأكد من سلامة البنية التحتية للمشروع إلى حين إبداء الرأي في مشروع الملحق.</p> <p>- إثر جلسة متابعة انعقدت في 29 مارس 2023، تم تكوين لجنة فنية داخلية للنظر في الجوانب</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
+ فاطمة المسدي				الإدارية والترتيبية، وقدمت تقريراً أولياً في 31 مارس 2023، ثم اجتمعت خلال شهري جوان وسبتمبر 2023. - تقوم اللجنة الفنية حالياً بإعداد تقرير للبت نهائياً في مشروع الملحق (الأسبوع الأول من جانفي 2024).
			4- استعمال القازوال في الحافلات:	4- اعتماداً على كراس الشروط الموافق عليها عند اقتناء الحافلات الجديدة/ المستعملة من نوع Euro 5 والتي تستوجب استعمال وقود من نوع قازوال 50، تم استبدال القازوال العادي بالقازوال 50 خلال إبرام العقد للسنوات 2023 و 2024 و 2025.
			5- أعوان الحماية والتأمين بشركة النقل بتونس (الانتداب + غياهم على الشبكة):	5- تم انتداب 114 عون منظومة أمنية على ثلاث مراحل (19 عوناً سنة 2014 و 32 عوناً سنة 2016 و 63 عوناً سنة 2021) لمباشرة العمل على شبكة الحافلات والشبكة الحديدية. ويتم توزيع الأعوان حسب جدول حصص عمل بالتداول بمعدل 8 ساعات في اليوم للحصة الواحدة، مع الإشارة إلى أنهم يحملون شارات يدوية مميزة بشعار شركة النقل بتونس وعبارة "الحماية والتأمين" لتمييزهم عن أعوان الشرطة بالمحطات وداخل وسائل النقل وذلك في انتظار اقتناء الزي الموحد قريباً. وتتمثل مهامهم في: • تأمين وحماية المعدات والأعوان والمسافرين بالمحطات ووسائل النقل. • التوجيه والإرشاد. • تأمين غلق الأبواب ومرافقة عربات المترو والتصدي إلى أعمال التخريب والنشل والاعتداء على المرفق العمومي للنقل (محطات وحافلات وعربات مترو وقطار ت.ج.م) بالاشتراك مع شرطة النجدة (مصلحة حماية وسائل النقل).

ع/د	الناخب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
+ فاطمة المسدي			6- يخص موضوع الترخيص لشركة طيران سيفاكس:	<p>6- جوابا على أسئلة شفاهية تقدّمت بها السيدة النائب، عن دائرة صفاقس الجنوبية، توصّلنا به بتاريخ 10 جويلية 2023 ضمن مراسلة مجلس نواب الشعب الصادرة تحت عدد 26-2023-849-3000 بتاريخ 06 جويلية 2023، نفيدكم بما يلي:</p> <p><b>أولا: بالنسبة للتّرخيص لشركة سيفاكس بكراء طائرة ليست على ملكها إلى شركة طيران نيجيرية:</b></p> <p>- إنّ التّراخيص الوطنية والدولية تسمح بكراء شركة طيران لطائرة ليست على ملكها طالما أنّ الطائرة مسجلة بالسجل الوطني للطائرات المدنية وحاملة لعلامات جنسية شركة الطيران المعنية وهو إجراء تقوم به بعض الشركات الوطنية وجُلّ الشركات في العالم.</p> <p>- تجدر الإشارة أيضا إلى أنّ عقود كراء الطائرات على المستوى الدولي تختلف وفق عديد الوضعيات ذات العلاقة أساسا بالجوانب الاقتصادية ومسؤوليات مستغلي النقل الجوي ونوعية وخصوصية العمليات موضوع عقود الكراء أو الاستئجار. وفي إطار ممارسة نشاطها كناقل جوي، قامت شركة سيفاكس إيرلاينز باستئجار طائراتها طبقا للإجراءات القانونية المستوجبة في الغرض بعد القيام بجميع عمليات التفقّد والتدقيق الوثائقي والميداني لهذه الطائرات.</p> <p>وعلى إثر ذلك، وبعد قبول الطائرات فنيا باعتبارها استوفت شروط السلامة المستوجبة، تم تسجيلها بالدفتّر التونسي لتسجيل الطائرات المدنية لدى مصالح ديوان الطيران المدني والمطارات طبقا لأحكام مجلة الطيران المدني وخاصة الفصل الرابع منها. وباعتبار أن هذه الطائرات أصبحت مسجلة وطنيا، وبالتالي خاضعة لإشراف ورقابة مصالحنا ومستغلة من قبل شركة وطنية مرخص لها وحاملة لشهادة مشغل جوي AOC وفقا للتراخيص الوطنية</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
+ فاطمة المسدي				<p>والدولية، فيخول لها طبقا للترتيب المعمول بها وطنيا ودوليا إيجار طائراتها حسب الصيغ التجارية التي تعيها، وقد اختارت شركة سيفاكس إيرلاينز للغرض صيغة (ACMI Maintenance and Aircraft Crew insurance)، وهي صنف متفرع على ما يعرف بـ (Wet Lease)، وهو ما يعني استغلال طائرات شركة سيفاكس إيرلاينز بنيجيريا باعتماد رخصة المشغل الجوي التونسية والذي تبقى بمقتضاه هذه الطائرات حتى بالمحطات الخارجية مسجلة بتونس وخاضعة لإشراف ورقابة مصالح الطيران المدني التونسي بصفة دائمة ومستمرة في مختلف مجالات الاستغلال والصيانة والعمليات الجوية والتكوين والتأمين، وذلك بعد موافقة سلطة الطيران النيجيرية التي مكنتها من حقوق النقل الجوي، وللتذكير، فإن هذا الإجراء تقوم به مختلف الشركات التونسية وأخرها شركة الطيران الجديد Nouvelair عبر تأجير إحدى طائراتها بالمملكة المغربية (Droit de Trafic).</p> <p><b>ثانيا: كيف لشركة طيران متحصلة على ترخيص ألا تقوم بنشاطها موضوع الترخيص لفترة فاقت 06 أشهر؟</b></p> <p>- إن ممارسة نشاط النقل الجوي مرتبط بحصول الشركة على رخصة استغلال جوي، والتي يتم منحها أو تجديدها وكذلك سحبها طبقا لأحكام مقرر وزير النقل عدد 166 لسنة 2009 المؤرخ في 8 أكتوبر 2009 المتعلق بشروط الحصول وطرق تسليم وسحب رخصة الاستغلال الجوي، الذي نصت الفقرة 6.1 منه على أنه يتم سحب رخصة الاستغلال الجوي في صورة عدم ممارسة الناقل الجوي لنشاطه لمدة تفوق الـ 06 أشهر.</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
+ قاطمة المسدي				<p><u>ملاحظة:</u> لم تسجل مصالحنا مثل هذه الحالات (شركة سيفاكس أمنت رحلتين خلال آخر رخصة استغلال تحصّلت عليها).</p> <p><u>ثالثا: كيف يتم تشغيل نيجيريين لدى شركة طيران تونسية وهي شركة سيفاكس؟</u></p> <p><u>في حين أنها تدعي الحفاظ على مواطني التشغيل التونسية؟ ما هو السبب وراء ذلك؟ هل رخصت السلطات التونسية لتشغيل نيجيريين لدى شركة سيفاكس؟</u></p> <p>- إن مجال تدخّل مصالح الطيران المدني التونسي بوزارة النقل يتعلّق أساسا بمسار الحصول على الإجازات والكفاءات المتعلقة بها ومراقبتها وذلك وفق النصوص القانونية التي تضبط شروط تسليم هذه الإجازات. فمثلا، بالنسبة لطيار خطّ طائرة (قائد طائرة)، تمّ ضبط شروط منح الإجازة بمقتضى قرار وزير تكنولوجيات الاتصال والنقل المؤرّخ في أول جويلية 2003 والنصوص المنقّحة والمتّمة له وأخرها قرار وزير النقل واللّوجستيك المؤرّخ في 05 نوفمبر 2020.</p> <p>وفيما يخصّ الإجازات الأجنبية، فقد أورد القرار المذكور بابا خامسا يتعلّق بتسليم إجازة طيار خطّ طائرة على أساس إجازة طيار خطّ طائرة أجنبية. وعليه، فإن المصالح المكلفة بالطيران المدني بوزارة النقل تسلم اعتمادا وقتيا على إجازة أجنبية لمدة سنة قابلة للتجديد مرة واحدة لنفس المدة في صورة تقديم المعني بالأمر مطلبا طبقا للترتيب الجاري بها العمل.</p> <p>- تجدر الإشارة أنّ اعتماد إجازات أجنبية هو إجراء معتمد من قبل جلّ الدول الموقّعة على اتفاقية الطيران المدني الدولي باعتبار أن مجال الطيران المدني يركّز على مبدأ المعاملة بالمثل والاعتراف المتبادل بإجازات أعوان الطيّران المدني ووثائق الطائرات المسلّمة من قبل سلطات</p>



ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
+	فاطمة المسدي			<p>الطيران المدني طبقا للاتفاقية المذكورة. وهو ما سمح وبسمح بالاعتراف بإجازات أعوان الطيران المدني التونسيين لدى الدول الأجنبية ويمثل فرصة كبيرة لتشغيل التونسيين بالخارج (عدد كبير من أعوان الطيران المدني يباشرون عملهم بالخارج). وبالتالي فإن تشغيل شركة تونسية للأحيين أجنب يندرج في هذا الإطار واستجابة لحاجيات عاجلة متصلة باستغلال الطائرات، وهو إجراء تقوم به أغلب الشركات الوطنية (شركة الطيران الجديد، شركة الخطوط التونسية السريعة، الشركة التونسية للنقل والخدمات الجوية، شركة سيفاكس أرلاينز).</p> <p>بالنسبة لشركة سيفاكس، وطبقا للتراتب الجاري بها العمل، فقد سبق منح ترخيص وقي لاعتماد إجازات طيارين نهجيين لممارسة امتيازات إجازة على طائرات مستغلة من قبل الشركة المذكورة على غرار ما هو معمول به مع بقية الشركات الوطنية وطبقا للتراتب الجاري بها العمل.</p> <p><u>ملاحظة:</u> إن مسألة تشغيل الأجانب يخضع لجملة من النصوص القانونية الأخرى على غرار مجلة الشغل الصادرة بمقتضى القانون عدد 27 لسنة 1966 المؤرخ في 30 أفريل 1966 وخاصة الباب السابع منها وكذلك القانون عدد 7 لسنة 1968 المؤرخ في 08 مارس 1968 المتعلق بحالة الأجانب بالبلاد التونسية.</p> <p>رابعا: كيف ملّك بالإشراف على الطيران المدني أن يمنح ترخيصا يسمح فيه لسيفاكس بإعادة كراء طائرة على ملك الغير، هل لديه السلطة القانونية لإمضاء مثل هذه التراخيص: تضارب مصالح؟</p> <p>- إن الموافقة على كراء طائرات شركة سيفاكس يندرج في إطار تفعيل رخصة الاستغلال الجوي لشركة سيفاكس وفقا لبرنامج إنقاذها المصادق عليه بمقتضى حكم من المحكمة المختصة، على</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ قاضمة المسدي			<p>أن يتم في مرحلة أولى كراء الطائرات، خاصة وأن استغلال هذه الطائرات وكما سبق الإشارة إليه ضمن التساؤل الأول يتم من قبل شركة سيفاكس إيرلاينز بنيجيريا باعتماد رخصة المشغل الجوي التونسية، والذي تبقى بمقتضاه هذه الطائرات - حتى بالمحطات الخارجية - مسجلة بتونس وخاضعة لإشراف ورقابة مصالح الطيران المدني التونسي بصفة دائمة ومستمرة في مختلف مجالات الاستغلال والصيانة والعمليات الجوية والتكوين والتأمين. وذلك بعد موافقة سلطة الطيران النيجيرية التي مكنتها من حقوق النقل الجوي (Droit de Trafic).</p> <p>- وتجدر الإشارة إلى أن القيام بإجراءات الموافقة على كراء الطائرات وغيرها من المهام ذات العلاقة بمجال الطيران المدني من مشمولات مصالح الإدارة العامة للطيران المدني وذلك بعد التثبت من استيفاء الشروط والإجراءات المستوجبة في الغرض، طبقا لمقتضيات الأمر عدد 410 لسنة 2014 المتعلق بتنظيم المصالح المركزية لوزارة النقل، الشيء الذي تتولى مصالحنا القيام به تحت إشراف المكلف بالإشراف على الإدارة العامة للطيران المدني المخول له إمضاء الموافقات الإجرائية وفق الترتيب والإجراءات المعمول بها من قبل مصالح الطيران المدني والتي لا تتطلب سلطة تقديرية لمنحها، حيث أنها متصلة بالتصريف اليومي والروتيني لنشاط الإدارة العامة للطيران المدني والتي تندرج ضمن مهام مصالح الإدارة العامة للطيران المدني المنصوص عليها بالأمر عدد 410 لسنة 2014 سابق الذكر بما في ذلك كراء شركات وطنية للطائرات المستغلة من قبلها والمسجلة بالسجل الوطني للطائرات المدنية وذلك حسب صيغة (ACMI : Aircraft Crew : Maintenance and Insurance) باعتبارها صنف متفرع على ما يعرف بـ Wet Lease، ووفق عقد كراء</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
+	فاطمة المسدي			<p>يعقد بين الطرفين. وللتذكير، فإن هذا الإجراء تقوم به مختلف الشركات التونسية وآخرها شركة الطيران الجديد بالمغرب.</p> <p>- كما أن مصالحنا تتولى في نفس الإطار إعطاء الموافقة للشركات الوطنية على استئجار طائرات بصيغة ACMI وذلك في إطار التصريف اليومي وفق الصلاحيات الممنوحة لها بمقتضى الأمر عدد 410 لسنة 2014 المتعلق بتنظيم المصالح المركزية لوزارة النقل، في حين تبقى التراخيص ذات الطابع الترتيبي لدى وزير النقل على غرار تراخيص تعاضل النشاط (النقل الجوي، الصيانة، الخ).</p> <p>خامسا: ماهي وضعية السلامة داخل شركة سيفاكس؟ وهل قامت وزارة النقل بكل الإجراءات القانونية لتقييم مستوى السلامة أم لا؟ أين التقارير الفنية؟</p> <p>- إن شركة سيفاكس تستجيب لمقتضيات السلامة، شأنها شأن بقية الشركات الوطنية، وذلك وفق تقارير الرقابة التي تؤمنها مصالحنا من قبل مدققين مؤهلين:</p> <p>- إن المصالح المكلفة بالطيران المدني بوزارة النقل وفي إطار إشرافها على السلامة، تقوم بمنح أو تجديد رخص الاستغلال الجوي لكل الشركات العاملة في قطاع الطيران المدني طبقا للشروط والإجراءات المنصوص عليها بالترتيب الجاري بها العمل، وتبعا للقيام بعملية تدقيق في تشمل مختلف المجالات الفنية (العمليات الجوية، التكوين، منظومة ضمان المطابق، منظومة التصريف في السلامة، التصريف في ملاحه الطائرات، العمليات الأرضية) والتي تهدف إلى تحديد النقائص وأوجه القصور الفنية قصد ضبط البرامج التصحيحية من قبل المستغل الجوي التي تتضمن آجال تنفيذ وإجراءات تتلاءم مع فئة الإخلالات وأهميتها ونوعية المخاطر ذات الصلة بها. علما وأنه في صورة التأكد من عدم قدرة</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+	قاطمة المسدي		<p>الشركة على معالجة الإخلالات المتعلقة بالسلامة أو عدم التزامها بذلك، فإن الإدارة العامة للطيران المدني تتخذ بشأنها التدابير الملائمة في الغرض. وبالتالي، فإن تقييم مستوى السلامة يتم بصفة دورية من قبل المصالح المختصة بالإدارة العامة للطيران وذلك للتحقق من تواصل استجابة المستغل للشروط المنصوص عليها بالتشريع والالتزام الجاري بها العمل. ويمكن الاطلاع على التقارير الفنية اللازمة المتوفرة بمصالح الإدارة العامة للطيران المدني.</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
12	نبیه ثابت	دقاش - حامة الجريد - تمغزة	1- انطلاق الرحلات: من توزر نحو صفاقس وسوسة والمنستير في توقيت مبكر جدًا. لا يتلاءم مع حاجيات المواطنين خاصة الطلبة: 2- حالة الأسطول المخصص لجهة توزر سيئة: 3- طلب توفير النقل لمعتمدية تمغزة وتكثيف عدد الرحلات الرابطة بمدينة توزر:	1- تؤمن الشركة الجهوية للنقل "القوافل" - قفصة حاليا نقل مسافرين من جهة توزر عبر 4 خطوط طويلة بصفة منتظمة وهي: - نقطة - صفاقس 3:00 - نقطة - سوسة 7:00 - توزر - المنستير 2:30 - توزر - جربة 6:00 2- بالنسبة لخط توزر - قابس فهو متوقف حاليا نظرا للتعبد بصيانة الحافلة المخصصة له، علما وأنه يتم تأمينه ضمن خط توزر - جربة. ونظرا لبعد المسافة بين مدينتي توزر ونقطة والمدن الأخرى المذكورة أعلاه، فإن توقيت انطلاق الحافلات يعتبر مناسباً جداً باعتبار أن العديد من المسافرين يقومون برحلاتي الذهاب والعودة في نفس اليوم إما للعلاج أو للتجارة، وتنطلق هذه الحافلات سواء من مركز مدينة توزر أو مركز مدينة نقطة باعتبار أنهما المدينتين الأكثر كثافة سكانية بالولاية. 3- بالنسبة لوضعية النقل بمعتمدية تمغزة، فإن نقل المسافرين العاديين يتم ربطه يوم الاثنين ويوم السبت بالنقل المدرسي بعدد 2 حافلات، أما بقية الأيام فيتم تأمينه بحافلة واحدة وبسفرة واحدة نظرا لبعد المسافة وصعوبة الطريق بالإضافة إلى عدم تسجيل المردودية المرجوة. كما أن الشركة الوطنية للنقل بين المدن تؤمن سفرة يومية: دقاش - تونس وحزوة - تونس وتمغزة - تونس. وقد برمجت الشركة خلال سنة 2024 تجديد عدد من الحافلات منها حافلة صغيرة من نوع otocar سيتم تخصيصها لمعتمدية تمغزة ومتابعة مردوديتها، مع العلم وأنه يتوفر عدد 64 رخصة

ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ نبيه ثابت		4- تم إلغاء الرحلات بمطار توزر نقطة الدولي حول النقل من تونس العاصمة إلى مدينة توزر:	لواج شريط أزرق، تتضمن نقطة تمغزة، وعدد 16 رخصة نقل ريفي.
			5- حول النقل من تونس العاصمة إلى مدينة توزر:	4- يؤمن مطار توزر نقطة الدولي 4 رحلات منتظمة في اتجاه تونس أيام الأربعاء والخميس والجمعة والأحد، كما يتم تأمين رحلتين منتظمتين لباريس - أورلي وذلك يومي الإثنين والجمعة. كما أنه وفي تطوير العلاقة مع شركات الطيران لتنمية شبكة الطيران وفتح خطوط جوية جديدة، يعمل ديوان الطيران المدني والمطارات حاليا على تحفيز شركات النقل الجوي لبرمجة رحلات جوية بالمطارات الداخلية. وقد سجل الديوان خلال شهر ماي 2023 أول حضور له في معرض "Routes" - وهو ملتقى عالمي تحضره آلاف شركات النقل الجوي- للتعريف بمطار توزر نقطة الدولي. وكانت شركة النقل الجوي TRANSAVIA ضمن قائمة الشركات التي تم اللقاء مع ممثليها، وبالتالي تم بعث أول خط جوي (باريس-توزر) يوم 30 أكتوبر 2023.
			6- وصول القطار الى توزر:	5- تؤمن الشركة الوطنية للنقل بين المدن 06 سفرات يومية بين تونس وولاية توزر: - 03 سفرات: تونس- توزر - 02 سفرتان: تونس - نقطة عبر توزر - 01 سفرة واحدة: تونس - حزمة عبر توزر أما بخصوص السفرة نقطة- توزر- سوسة فهي متوقفة حاليا، والشركة بصدد دراسة إعادة تشغيلها عند اقتناء حافلات جديدة.
			7- ماذا بعد انتهاء لزمة شركة النقل المريح:	6- تم الشروع في إصلاح الخط الحديدي في إطار صفقة بصدد التنفيذ، ومن المتوقع إعادة هذا الخط خلال النصف الثاني من سنة 2024.
				7- الشركة الوطنية للنقل بين المدن مستعدة لتأمين السفرات التي كانت تؤمنها شركة النقل المريح، وقد جهزت المعدات والعتاد اللازم لذلك.



ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
13	رضا الدلاعي	نفزة - عمدون	1- مشروع محطة القطارات بباجة معطل منذ سنة 2015 بسبب عدم خلاص المقاول:  2- إعادة تشغيل الخط رقم 2 للسكك الحديدية الرابط بين ولاية بنزرت (ماطر- سجنان) وولاية جندوبة (طبرقة) عبر ولاية باجة (نفزة- وشتاتة):	1- تم تأخير خلاص المزود في بعض الفواتير نظرا لطول الإجراءات وليس لنية عدم الخلاص. وقد شرعت الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية في تلافي التأخير. حيث تحسنت نسبة الإنتاج لتمر من 60% في 2022 إلى أكثر من 80% في سنة 2023 والمتابعة متواصلة لإنهاء الاشغال خلال الثلاثي الأول من سنة 2024.  2- هذا الخط توقف عن العمل جزئيا منذ سنة 1997 بسبب إنجاز سد سيدي البراق على طول حوالي 10 كلم من السكة، ثم توقف بصفة نهائية منذ سنة 2005. - تمت برمجة مشروع إعادة تشغيل الخط الحديدي رقم 2 على طول 103 كلم بكلفة جملية تقدر بـ 661 مليون دينار، ونشرت الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية خلال شهر فيفري 2018 طلب عروض للقيام بالدراسات الفنية والاقتصادية المعقدة للمشروع. وتم خلال شهر ديسمبر 2018 إسناد صفقة الدراسات إلى مكتب دراسات، حيث قام بتسجيلها بتاريخ 13 مارس 2019 وشرع في القيام بالدراسات بتاريخ 25 مارس 2019 لمدة 12 شهرا. - خلال شهري جوان وجويلية 2020، تم القيام باستشارات عمومية تشاركية في الولايات المعنية (بنزرت وباجة وجندوبة). - تمت المصادقة على المرحلة الأولى من الدراسة خلال شهر فيفري 2021 وتم الانطلاق في المرحلة الثانية خلال شهر جويلية 2021 وهي حاليا بصدد الإنجاز ومن المنتظر الانتهاء منها خلال الثلاثي الثاني لسنة 2024.



ع/د	التأنيب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ رضا الدلاعي		3- استكمال إنجاز أشغال محطة النقل البري بباجة: بلغت نسبة الأشغال 90 %:	<p><u>3- المكونات:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- مبنى إداري تبلغ مساحته حوالي 400 مترا مربعا به مكاتب إدارية وشبابيك ومخلات تجارية.</li> <li>- منطقة خارجية تبلغ مساحتها حوالي 5300 مترا مربعا تتكون من أرصفة للنزول والصعود ومنطقة خزن الحافلات ومأوى لسيارات التاكسي ومنطقة خضراء.</li> </ul> <p><u>القيمة التقديرية للمشروع:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- الدراسات والمراقبة: 40 ألف دينار.</li> <li>- الأشغال: 1.500 ألف دينار باحتساب الملحق.</li> </ul> <p><u>المدة التعاقدية للإنجاز:</u> 270 يوما باعتبار الأحد والعطل الرسمية.</p> <p><u>انطلاق الأشغال:</u> 18 جويلية 2018.</p> <p><u>نسبة تقدم الأشغال:</u> حوالي 90%.</p> <p><u>مراحل تقدم الأشغال:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- انتهت الأشغال الخاصة بـ"الليقة" والعزل:</li> <li>- انتهت أشغال التليط:</li> <li>- انتهت أشغال الدهن والسقف المزوق بالجبس:</li> <li>- تم تمرير الأسلاك الكهربائية والقنوات الخاصة بقسط السوائل:</li> <li>- تم تركيز التجهيزات الصحية:</li> <li>- تم إنجاز أشغال طبقة القاعدة وطبقة الأسس والطبقة الاسفلتية:</li> <li>- تم إنجاز أشغال تليط الأرصفة ووضع الحواشي:</li> <li>- انتهت أشغال ربط المحطة بشبكة تصريف المياه المستعملة:</li> <li>- انتهت أشغال الألمنيوم:</li> <li>- تم إصلاح أشغال الطبقة العازلة:</li> <li>- تم إعادة تركيز الحديد المطروق بالسياج.</li> <li>- يصعد تركيز أبواب السياج الخارجي.</li> <li>- يصعد رفع النقائص المدونة بمعايير الجلسات.</li> </ul>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ رضا الدلاعي			<p>كما تجدر الإشارة إلى أنّ إنجاز هذا المشروع قد شهد تأخيراً نتيجة لتقصير المقاول خلال إنجاز الأشغال من ناحية، وعدم إخلاء الشركة الجبوية للنقل بولاية باجة للفضاء المخصص للمحطة من الحافلات الراجعة لها بالنظر من ناحية أخرى، علماً وأنّ الوكالة الفنية للنقل البري قد راسلت السّلط الجبوية والشركة الجبوية للنقل بولاية باجة في عديد المناسبات، الشيء الذي تسبّب في عدم إنجاز الأشغال الخاصة بالهيئة الخارجية للمحطة، بالإضافة إلى تقاعس مكتب الدراسات في الهيكل والطرق والشبكات المختلفة لإبداء رأيه حول عدد من الإشكاليات وعزوف مكتب الدراسات في الكهرباء والحماية من الحرائق والنسائل عن حضور جلسات العمل بحضيرة المشروع.</p> <p>كما تمّ بتاريخ 22 جوان 2022 و 10 فيفري 2023 توجيه مذكرات تنبيه إلى وكيل "شركة الحامدي للأشغال العامة" نظراً للتأخر الكبير في إتمام إنجاز الأشغال ورفع التناقض المسجلة بمختلف محاضرات جلسات العمل. فتّم على إثر ذلك ملاحظة تقدّم طفيف على مستوى الإنجاز حيث أنّ المقاوله تواجه صعوبات مالية حالت دون إتمامها للأشغال بالنسبة المطلوب.</p> <p>- تمّ التنبيه على المقاول من طرف الوكالة الفنية للنقل البري بضرورة استئناف إنجاز الأشغال و تمّ تحديد موعد آخر بتاريخ 29 نوفمبر 2023، إلّا أنّه لم يستجب لذلك، ممّا دفع إلى الاتجاه نحو فسخ الصفقة و إعداد استشارة لإنجاز الأشغال المتبقية، كما تمّ تكليف حراس للقيام بحراسة مقر المحطة.</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ رضا الدلاعي		4- مشروع المنطقة اللوجستية مجاز الباب-قبلاط:	<p>4- يندرج المشروع ضمن المشاريع المقترحة من قبل الجهة لتطوير اللوجستية على مستوى البنية التحتية والخدمات بهدف الارتقاء بالتنمية بولاية باجة.</p> <p>وفي هذا الإطار، تم اتخاذ جملة من الإجراءات وأخرى من المزمع اتخاذها قصد استحداث إجراءات تجسيم هذا المشروع والمبينة كالآتي:</p> <p>✓ تم الحصول على موافقة اللجنة الوطنية المكلفة بتكوين مخزون عقاري لبعث مناطق لوجستية بعد التثبت من استجابة الموقع المقترح للمقاييس المعتمدة لبعث المناطق اللوجستية:</p> <p>✓ تم إدراج الموقع ضمن الدفعة الثانية للمناطق اللوجستية المبرمجة على المدى المتوسط والبعيد التي ستشملها الأشغال الطبوغرافية المختلفة (TPD).</p> <p>✓ تم التنسيق مع المصالح المعنية بوزارة أملاك الدولة والشؤون العقارية لتخصيص قطعة الأرض لفائدة وزارة النقل قصد إنجاز هذه المنطقة اللوجستية:</p> <p>✓ بعد استكمال إنجاز الأشغال الطبوغرافية المختلفة، سيتم الشروع في إجراءات إحداث دائرة متختر عقاري للموقع (PRF) لفائدة وزارة النقل:</p> <p><u>ملاحظة:</u> تعمل المصالح المعنية بوزارة النقل على إعداد ملف إحداث شركة/وكالة تعنى بتطوير اللوجستية بمختلف مكوناتها. وستتولى هذه الشركة/الوكالة الإشراف على تجسيم الشبكة الوطنية للمناطق اللوجستية بما في ذلك منطقة مجاز الباب من ولاية باجة.</p>

ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ رضا الدلاعي		5- طلب إحداث نيابة للشركة الجبهوية للتنقل بباجة بمعية عمدة من ولاية باجة:	5- تدرس الشركة الجبهوية للتنقل بولاية باجة إحداث نيابتين جديدتين على المدى المتوسط بكل من عمدة وقبلاط، ويتطلب الأمر في مرحلة أولى توفير مخزون عقاري يخصص للنيابة وكذلك مأوى لحافلات الشركة. إلا أن الشركة تغطي حاليا المنطقة بشكل كاف عن طريق حافلاتها والتي لا تقل عن 06 حافلات تؤمن 08 خطوط، وهذه الحافلات تابعة لنيابة باجة المدينة والتي تبعد 16 كم فقط عن معمية عمدة.

					الطاقة النظيفة "0 Carbone"، وينتظر الإعلان عن طلب العروض خلال سنة 2024: * سفينة لنقل الركاب والمجرورات ROPAX، بكلفة تقديرية تناهز 350 مليون أورو وبطاقة استيعاب 3000 مسافرا + 550 سيارة
--	--	--	--	--	--

3000 مسافرا + 550 سيارة

نقل المجرورات RORO،  
"النقل الأخضر" وبكلفة 75  
لواحدة  
التونسية للملاحة لها  
وقد تقدّمت بطلب لوزارة  
إمكانية منح ضمان الدولة  
لهذه الاقتناءات.

ع/ر	النايب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
14	عمّـر البرهومي	فرنسا 2	1- أسطول الشركة التونسية للملاحة:	<p>1- السفينة CARTHAGE: تعوّل الشركة التونسية للملاحة أساسا على هذه السفينة خارج موسم الذروة لما لها من ميزات خاصّة على مستوى استهلاك المحركات والانبعاثات، كما أنّ طاقتها تتناسب مع حجم الحركة خارج موسم الذروة.</p> <p>2- السفينة TANIT: تتميّز هذه السفينة بالسرعة وبطاقة استيعاب كبرى. وفي المقابل، يعتبر استغلالها مكلف نسبيا لاستهلاكها المفرط للمحركات. ويتمّ استغلالها خلال مواسم الذروة وبصفة غير منتظمة خلال السنة وعند الحاجة، كما يتمّ تأجيرها أحيانا.</p> <p>3- تلتجى الشركة التونسية للملاحة أحيانا إلى استئجار السفن لتعزيز طاقتها خلال الموسم الصيفي (تمّ القيام باستشارة لاستئجار سفينة لموسم 2024). وفي صورة الحصول على سفينة مناسبة، سيتمّ الرفع من العرض بصفة كبيرة.</p> <p>4- برمجت الشركة التونسية للملاحة ضمن مخطّتها الاستثماري اقتناء 3 سفن تعتمد على الطاقة النظيفة "0 Carbone"، وينتظر الإعلان عن طلب العروض خلال سنة 2024: * سفينة لنقل الركاب والمجرورات ROPAX، بكلفة تقديرية تناهز 350 مليون أورو وبطاقة استيعاب تقديرية أولية بحوالي 3000 مسافرا + 550 سيارة و 180 مجرورة</p> <p>* عدد 02 سفن لنقل المجرورات RORO، تستجيب لمواصفات "النقل الأخضر" وبكلفة 75 مليون أورو للسفينة الواحدة</p> <p><u>ملاحظة:</u> الشركة التونسية للملاحة لها الاستقلالية المالية، وقد تقدّمت بطلب لوزارة المالية قصد دراسة إمكانية منح ضمان الدولة بعنوان التمويل البنكي لهذه الاقتناءات.</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	عمري البرهمومي		2- صفر "0" استثمارات في برنامج مجال النقل الجوي:	2- إن الاستثمارات في مجال النقل الجوي تتم عن طريق موارد المؤسسات والمنشآت العاملة في القطاع، حيث تمت برمجة استثمارات بحوالي 800 م.د خلال الفترة 2023-2025. - منح الاستثمار أو الاستثمارات في مجال النقل الجوي غير محمولة على ميزانية الدولة، بل على الموارد الذاتية للفاعلين العموميين في هذا المجال، وهما شركة الخطوط التونسية وديوان الطيران المدني والمطارات. - يتم بعنوان ميزانية الدولة رصد اعتمادات بقيمة 10 م.د لفائدة شركة الخطوط التونسية السريعة كمنحة تعويض للنقل الجوي الداخلي.
			3- وضعيّة المطارات الداخلية:	3- رغم تكبد خسائر سنوية بالمطارات الداخلية قدرت سنة 2022 بـ 45 مليون دينار نتيجة مصاريف الاستغلال للمحافظة على الجاهزية العملياتية للمطارات من ناحية. وتواتر سياسة الإغفاء (ما عدى مطار صفاقس - طينة) من المعالم الخاصة بالمطارات وبخدمات الملاحة الجوية من ناحية أخرى. يواصل ديوان الطيران المدني والمطارات برمجة استثمارات في سنة 2024 تقدر بـ 15 مليون دينار. - في إطار التوجه الإستراتيجي الجديد لتنشيط المطارات الداخلية يعمل الديوان على ما يلي: * تشجيع القطاع الخاص للاستثمار بالمطارات الداخلية وذلك في إطار لزمات على غرار تركيز مراكز صناعية ولوجستية ذات علاقة بالطيران بهدف تحسين مردود الأنشطة غير الطيران. * اعتماد سياسة تسويقية للمطارات الداخلية بالتنسيق مع جميع المتدخلين بالقطاع السياحي إيماناً منا بأنّ تنشيط المطارات الداخلية مرتبط أساساً بجاذبيّة الجبهات التي تخدمها المطارات. وبالتالي، فإنّ الإستراتيجية التي يجب اعتمادها تتطلب تعزيز التفاعل والتأؤم بين قطاعي النقل والسياحة لخلق خيارات سفر إضافية من خلال



ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ عمر البرهموي			<p>الترويج للوجهات السياحية وتوفير خيارات أكثر ملائمة للسفر وتحسين التجربة السياحية التونسية لتوفير فرص واعدة لنمو إضافي للربط الجوي.</p> <p>* تطوير العلاقة مع شركات الطيران لتنمية شبكة الطيران وفتح خطوط جوية جديدة: يعمل الديوان حاليا على تحفيز شركات النقل الجوي لبرمجة رحلات جوية بالمطارات الداخلية. في هذا الإطار، سجل الديوان خلال شهر ماي 2023 أول حضور له في معرض "Routes" وهو ملتقى عالمي بين آلاف شركات النقل الجوي للتعريف بمطار توزر- نفطة والجهات التي تخدمها. وكانت شركة النقل الجوي TRANSAVIA ضمن قائمة الشركات التي تم اللقاء مع ممثلها وبالتالي تم بعث أول خط جوي (باريس- توزر) يوم 30 أكتوبر 2023.</p> <p>* تسويق الوجهة عبر موقع الواب Marketing digital: جذب السياح وتحفيز الطلب على السياحة بالمناطق الداخلية بتسويق الوجهة عبر الإنترنت بمحتوى تسويقي محسن لأداء المطارات الداخلية والسياحة. تعتمد هذه العملية بشكل كبير على تسويق الصور ومقاطع الفيديو القابلة للتحميل والأدلة والخرائط الرقمية. ستتم هذه العملية عبر موقع الواب الجديد للمطارات الداخلية للترويج للجهات عبر المعالم والأنشطة بها.</p> <p>* التسويق الجهوي Marketing territorial من خلال:</p> <p>- وضع استراتيجية تسويقية للمطارات الداخلية بالتنسيق مع جميع الهياكل المحلية وخاصة منها قطاع السياحة لتسويق الوجهات مع إبراز مؤهلاتها ومميزاتها في المجالات الاقتصادية والاجتماعية ولجذب الاستثمارات عبر مقارنة الشراكة بين القطاعين العام والخاص باعتبارها فرصة لإنجاز العديد من المشاريع.</p>



ع/د	النايب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	عمير البرهموي			<p>- إعداد ندوات تحضيرية بالمطارات الداخلية خلال سنة 2024 تحت شعار "المطار في خدمة المسافر والجهة" الهدف منها:</p> <p>✓ دعوة جميع الجهات المعنية إلى المشاركة في دعم مجهود الديوان لتنمية أنشطة المطارات:</p> <p>✓ البحث عن سبل الارتقاء بأداء المطارات بما يساهم في دفع الحركة السياحية والتصديرية والاقتصادية في الجهات الداخلية:</p> <p>✓ البحث عن الطرق المثلى لتطوير أنشطة المطارات الداخلية:</p> <p>✓ تعميق الحوار والتفكير في أدوار المطارات الداخلية بهدف الاستغلال الأمثل لها.</p>
			4- الإشكاليات المتعلقة بالمتطقلين والمظاهر المخلّة بمحيط ميناء حلق الوادي:	<p>4- في إطار تقييم الموسم لنشاط عبور المسافرين قدومًا وعودة عبر ميناء حلق الوادي، وإيجاد الحلول اللازمة لمجابهة ظاهرة وجود متطقلين بمحيط الميناء، ممّا يخلّ براحة المسافرين وبسهولة الحركة للسيارات، تمّ عقد جلسات تشخيص وتقديم حلول تمّ الشروع في تنفيذها للإعداد للموسم القادم ولكامل السنة نظراً لارتفاع نشاط المسافرين الذي يتجاوز 700 ألف مسافر و350 ألف سيارة، وتمّ اعتماد ما يلي:</p> <p>* تركيز مثال جولان وفضاءات قبل الدخول إلى الميناء، يتمّ عزلها عن الفضاءات العامة وتحويل مكاتب التسجيل، بما يمكن من سهولة أكر وتضادي الاكتظاظ بمحيط الميناء مع فصل حركة المسافرين بين مختلف النّافلين البعريّين (CTN والناقلين الأجانب):</p> <p>* تركيز كاميرات بالفضاء الخارجي وتمكين السّلط المعنية من مراقبة حينية للمحيط الخارجي لميناء حلق الوادي:</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ عمر البرهومي			* الشروع في تطوير منظومة رقمية لتمكين المسافرين من خدمات عن بعد تحد من الانتظار وتريح الوقت وتعطي أكثر راحة للمسافرين.

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
15	مليك كمنون	ساقية الزيت	1- إخراج البسكك الحديدية من صفاقس؛  2- منات الملبارات تصرف على شركة ميترو صفاقس، ولم يتم إنجاز هذا المشروع إلى حد الآن؛	1- يتطلب هذا الإجراء دراسة معمقة بناء على التوجّهات العامة للدولة في مجال النقل الحديدي.  2- شهد مشروع المترو الخفيف بصفاقس تأخيرا في آجال إنجازه، ويرجع ذلك بالأساس إلى العوامل التالية: - صيغة إنجاز المشروع في إطار الشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص والتي تتطلب إنجاز جملة من الدراسات الإضافية التي تزامنت مع جائحة الكوفيد 19 واستغرقت أجالا تعتبر نسبيا هامة لإنجاز الدراسة الأولية ودراسة الانعكاسات المالية للمشروع، بالإضافة إلى إجراءات المصادقة وأجال إبداء رأي الهيئة العامة للشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص ووزارة المالية مثلما تنصّ عليه النصوص التشريعية الجاري بها العمل في هذا الصدد، مع الإشارة إلى أنه يتم لأول مرة في تونس اعتماد آليات الشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص لمشروع من هذه النوعية ومن هذا الحجم: - على مستوى تحرير الحوزة العقارية للمشروع: تمّ تسجيل تأخير على مستوى إصدار تقارير الاختبارات الخاصة بالعقارات المشمولة بحوزة المشروع والمعنية بالانتراع وهي إشكاليات في طريقها إلى الحل بصفة تدريجية: - على مستوى تحويل شبكات المستلزمين العموميين المتداخلة مع مسار الخط الأول للمترو الخفيف: رفض الديوان الوطني للتطهير واتصالات تونس التعهّد بدراسات تحويل شبكاتهما وطلبنا من شركة المترو الخفيف بصفاقس إنجاز هذه المهمة على عكس باقي المستلزمين العموميين والخواص الذين تعهّدوا بالمهمة باعتبار اختصاصهم في الغرض. ورغم كافة المحاولات والتدخلات، فإنّ شركة المترو الخفيف بصفاقس لم تجد منذ سنة 2020

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ مليك كمون			<p>تفاعلا إيجابيا سواء من طرف المصالح الجهوية أو المركزية للهياكل المتداخلة. ولتجاوز هذا الإشكال، وبحثا عن حلول عملية وفقا للإجراءات الجاري بها العمل، وحتى لا يتحتمّ—— المشروع المزيد من التأخير، بادرت شركة المترو الخفيف بصفافيس بنشر إعلان طلب عروض بتاريخ 06 جوان 2023 قصد التعاقد مع مكتب دراسات لاستكمال الدراسات المتعلقة بتحويل الشبكتين المذكورتين أنفا على أن يتم عرض مخرجات هذه الدراسات وجوبا على مصادقة المستثمرين العموميين المعنيين اللذان قبلا بهذا التمشي، كما يتم العمل حاليا على تذليل الصعوبات التي تعترض الإنجاز وإيجاد الحلول العملية الكفيلة بالتسريع في تجسيم المرحلة الأولى من المشروع. ونذكر من بين الإجراءات المتخذة:</p> <p>- إحداث لجنة على مستوى وزارة النقل تضم جميع الهياكل المعنية يعهد إليها تقديم الدعم والمساندة لشركة المترو الخفيف بصفافيس في تنفيذ المرحلة الأولى من المشروع وخاصة تذليل الصعوبات التي يمكن أن تعترض الإنجاز:</p> <p>- التباحث مع بعض المؤسسات المالية الدولية بخصوص تقديم الدعم والمساندة الفنية لمراقبة هذا المشروع وفقا لصيغة الشراكة، وتجدر الإشارة في هذا الصدد إلى أن البنك الإفريقي للتنمية عبر مؤخرا عن رغبته في تقديم الدعم الفني لشركة المترو الخفيف بصفافيس ووزارة النقل في مسار إنجاز المشروع ضمن شراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص. وقد تم توجيه طلب في الغرض لمصالح وزارة الاقتصاد والتخطيط قصد الاستفادة من آليات المساندة التي يوفرها هذا البنك. ويمكن، في صورة تظافر جهود الجميع، العمل على الإعلان عن طلب التعبير عن الرغبة لإنجاز القسط الأول من</p>

ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
				مشروع مترو صفاقس خلال السداسي الأول من سنة 2024.
16	عبد القادر عمار	سوسة المدينة - سيدي عبد الحميد	1- حول تقاطع السكّة مع الطريق الحزاميّة بولاية سوسة:  2- حسن التصرف في المعدات والتّجهيزات التي زال الانتفاع بها:	1- هذا الملفّ في طور الدّراسة والتنسيق بين جميع الأطراف المتداخلة (ولاية سوسة، بلدية سوسة، وزارة التّجهيز، الشركة الوطنيّة للمسك الحديدية التونسية وممثلي شركة النقل بالساحل) لإيجاد حل لهذا الاشكال قريبا.  2- تولى وزارة النقل مسألة التصرف في المعدات الخارجة عن الخدمة والمواد التي زال الانتفاع بها كل الشركات الوطنية والجهوية للنقل الأهمية البالغة والأولوية القصوى. وقد تمّ إعداد خطة متكاملة في هذا المجال واتخاذ العديد من الإجراءات العملية بخصوص التصرف في هذه المعدات. وتتركز الخطة المعتمدة على ضرورة إيجاد الحلول الكفيلة بالتّفويت في هذه المعدات بالإضافة إلى تقديم تصوّرات لتثمينها وإعادة استغلالها في إطار الاقتصاد الدائري أو في إطار تطوير الموارد الذاتية للمؤسسات العمومية بهدف تنقية وإخلاء الفضاءات، بما يراعي مواصفات السّلامة والصّحة المهنية، مع العمل على تقليص آجال التّنفيد إلى أدنى حدّ ممكن.  ونظرا لأهمية المعدات التي زال الانتفاع بها وتراكمها خلال عديد السنوات، فإنّ الإجراءات المتخذة تبقى غير كافية نظرا لصعوبة وتعدد إجراءات التصرف في هذه المعدات وتعدد الإشكاليات الإدارية والقانونية التي تواجهها الشركات للتّفويت فيها.  ويهدف تجسيم خطة العمل المعتمدة لتجاوز الإشكاليات المطروحة وبلوغ الأهداف المنشودة بالنسبة لكل شركات القطاع وبكافة المواقع مع العمل على تقليص آجال التّنفيد إلى أدنى حدّ ممكن، تتمثّل أهم المقترحات العملية في تمكين شركات النقل الوطنية والجهوية من التّفويت

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ عبيد القادر عمّار			<p>والرفع لمختلف المواد والمعدّات التي زال الانتفاع بها لفائدة الشركة التونسية لصناعة الحديد "الفولاذ" بخصوص المعدّات والمواد التي تستجيب لمتطلبات الاستغلال من قبلها وذلك بالتفاوض المباشر وفي إطار اتفاقيات ثنائية ترمي في الغرض مع اعتماد الأسعار المرجعية التي تتعامل بها الشركة التونسية لصناعة الحديد "الفولاذ" مع تجّار الخردة.</p> <p>كما سيتمّ النظر في إمكانية تحديد الآليات الكفيلة بتسهيل عمليّات البيع والتقليص في الأجل الإداري المستوجبة عند الإعلان عن بقّة عمومية، بالإضافة إلى الترخيص في التفويت للمواد والمعدّات التي زال الانتفاع بها والتي لم تعدّ صالحة للاستعمال بشركات النقل الوطنية والجهوية لفائدة هياكل عمومية أخرى دون مقابل لإعادة استغلالها لأغراض مختلفة وإعداد برنامج يتضمن مقترحات وتصوّرات عمليّة من قبل كل الهياكل المتدخّلة أو المعنية لتأمين هذه المعدّات ليتم عرضه بعد ذلك للمصادقة والاعتماد.</p>
			3- كيف يتمّ الإثبات بأنّ طالب الرخصة من أهل المهنة أثناء ترتيب الأولوية في الإسناد:	<p>3- حدّد الأمر عدد 581 لسنة 2023 المؤرّخ في 7 سبتمبر 2023 الوثائق المطلوبة لتقديم مطلب للحصول على ترخيص لممارسة أنشطة النقل غير المنتظم للأشخاص ومن بينها، بالإضافة إلى شهادة الكفاءة المهنية والبطاقة المهنية، شهادة تثبت أنّ المعني بالأمر قد اشتغل كسائق لدى ناقل عمومي للأشخاص لفترة لا تقلّ عن سنتين بالنسبة إلى سيارات "التاكسي" والأجرة "لوج" والنقل الزيّفي. ويجب أن تكون هذه الشهادة مؤشّرة من قبل مصالح الصندوق الوطني للضمان الاجتماعي.</p> <p>كما حدّد نفس الأمر طرق التقيّد من الأقدمية لترتيب الأولوية، مع تمكين اللجنة الجهوية الاستشارية من دراسة الطّعون، بما في ذلك الممارسة الفعليّة للنشاط.</p>



ع/ر	الفائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ عبد القادر عمار			<p>4- الفحص الفني لعربات النقل العمومي غير المنتظم المستعملة لغاز البتترول المسهل كوقود:</p> <p>4- بداية من شهر أوت 2005، وعلى إثر صدور منشور من الوزارة المكلفة بالصناعة والطاقة يقضي بالتوقيف الطرقي لتوريد خزانات غاز البترول المسهل لاعتبارات اقتصادية، افتقدت هذه الخزانات من السوق المحلية (وذلك إلى حدّ هذا التاريخ)، وأصبح يُستعمل بطرق غير قانونية. وبغاية ضمان السلامة على الطرقات، وفي إطار التوقي من المخاطر والتحديات المحتملة لاستعمال هذا الغاز بصفة غير قانونية، وقصد الرجوع إلى الوضعيّة القانونية، تمّ بتاريخ 8 أوت 2023 مراسلة مصالح الوكالة الفنية للنقل البري لمنع العربات المجهّزة بصفة غير قانونيّة لاستعمال الغاز من إجراء الفحص الفني. وقد انجزّ عن ذلك احتقان واحتجاج أصحاب العربات المعنية. وبالتالي، لم يتمّ منع استعمال هذا الغاز إذا تمّ ذلك بصفة قانونية. مع الإشارة إلى أنّ دور الوكالة الفنية للنقل البري يقتصر بالنسبة للفحص الفني لهذه العربات على التثبّت من مطابقة جهاز الغاز للقواعد الفنية والشروط الجاري بها العمل. كما أنّه بإمكان أصحاب السيارات المجهّزة بخزانات غاز تستجيب للشروط الفنية المطلوبة الاتصال مباشرة بمصالح الوكالة الفنية للنقل البري لتسوية وضعية سياراتهم. أمّا بخصوص توفير الخزانات والتثبّت في مدى مطابقتها لقواعد السلامة الجاري بها العمل والكميات اللازمة من هذا الغاز والعدد الكافي من محطات التزويد، فإنّ هذه المسائل تندرج ضمن مشمولات وزارة الصناعة والمناجم والطاقة التي تقيت دعوتها لإيجاد الآليات والحلول المناسبة لحلّ هذه الإشكاليات في أقرب الأجل الممكنة بالتنسيق مع مصالح الوزارة والهيئات المعنية بالموضوع.</p>



ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	عبد القادر عمّار			وفي إطار متابعة هذا الملف، تمّ عقد جلستي عمل بوزارة الصناعة والمناجم والطاقة بتاريخ 10 أكتوبر و14 نوفمبر 2023 لإيجاد الحلول العملية والمناسبة. وجلسات العمل متواصلة في الغرض لحل الإشكاليات بصفة جذرية وتسوية الوضعية الحالية.
			5- وضعية لزمّي شركة تاف TAV:	<p>1-5 * بالنسبة للجانب الفني:</p> <p>يقوم ديوان الطيران المدني والمطارات بمراقبة حسن تطبيق مقتضيات عقد لزّمة مطار المنستير -حبيب بورقيبة وذلك عبر فرق عمل من الديوان متعددة الاختصاصات عبر عمليات مراقبة بصفة متواصلة في المجالات التالية:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- الهندسة المعمارية.</li> <li>- البيئة والتنمية المستدامة.</li> <li>- البنية التحتية ومسالك الطائرات.</li> <li>- التجهيزات الكهربائية، التكييف ومعدات المطارات.</li> <li>- التجهيزات والاتصالات.</li> <li>- جودة الخدمات.</li> <li>- سلامة منطقة التحركات.</li> <li>- النظافة وشروط حفظ الصحة.</li> <li>- الأمن والسلامة.</li> <li>- المجال الإداري والتسويقي والمالي.</li> </ul> <p>وقد تم القيام بـ 17 عملية مراقبة ميدانية خلال سنتي 2022 و2023، كما تمّ توجيه تنبيه إلى شركة "تاف تونس" في بعض المناسبات لتحميلها المسؤولية ومطالبتها برفع الإخلالات واحترام الأجل. كما تقوم الإدارة العامة للطيران المدني بعمليات مراقبة في المجالات ذات الاختصاص.</p> <p>2-5 * بالنسبة للجانب المالي:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- اعتبارا للصعوبات المالية والاقتصادية التي تعيشها شركة "تاف تونس" منذ سنة 2020 جزاء تداعيات الجائحة الصحية "كوفيد-19" والحرب الروسية الأوكرانية وتأثيرها السلبي على الحركة</li> </ul>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ عبد القادر عقّار			<p>الجوية، ممّا جعل الشركة المستغلة لمطاري المنستير - حبيب بورقيبة والنفيضة- الحمامات غير قادرة على احترام تعهدها التعاقدية، حيث طالبت طبقا لمقتضيات العقد في عدّة مناسبات بمراجعة مقتضيات العقد لاستعادة التوازن الاقتصادي والمالي للعقدي اللّزمتين.</p> <p>- تمّ بتاريخ 6 جوان 2023، عقد اجتماع في الغرض برئاسة السيد وزير النقل، والتطرق خلاله للصعوبات المالية والاقتصادية التي تعيشها شركة TAV، واستقرّ الرّأي على مباشرة المفاوضات بين جميع الأطراف المتعاقدة قصد إيجاد حلول موضوعيّة لاستعادة التوازن الاقتصادي والمالي اللّزمتين، مع المحافظة على مصالح الدولة التونسية.</p> <p>- تمّت مطالبة الهيئة العامة للشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص IGPPP بموافقة ديوان الطيران المدني والمطارات برأيها.</p> <p>وتبعاً لرأي الهيئة العامة للشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص بخصوص الإمكانية القانونية المتاحة لمعالجة الملفين في نفس الإطار وبصفة متوازنة، ونظراً للترابط العضوي بين اللّزمتين (لزمة مطار المنستير - الحبيب بورقيبة، المسند من طرف ديوان الطيران المدني والمطارات، ولزمة مطار النفيضة - الحمامات، المسند من طرف وزارة أملاك الدولة والشؤون العقارية، فإنّه يتمّ حالياً الإعداد لإحداث لجنة تتركّب من ممثلي جميع الوزارات والهيئات المعنية بالملف وبمساندة خبراء وممثّلين عن مصالح القانون والتشريع برئاسة الحكومة، قصد تمثيل الدولة التونسية خلال إجراءات التفاوض مع شركة "تاف تونس".</p>

ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ عبد القادر عمار			
			6- مشروع النظام الأساسي الخاص بمراقبي النقل على الطرقات والزي الخاص بهم:	6- بخصوص النظام الأساسي الخاص بمراقبي النقل البري تمت إحالة آخر صيغة لمشروع الأمر على رئاسة الحكومة (الهيئة العامة للوظيفة العمومية) بتاريخ 21 مارس 2022. ولم تتلق أي ردّ حوله. أمّا بخصوص الزيّ الرسمي لمراقبي النقل البري، فإنّه، ونظرا لمآل الاستشارات التي تمّ الإعلان عنها في 9 مناسبات دون جدوى، فإنّ النتيّة تتّجه إلى مراجعة القرار المؤرّخ في 29 جويلية 2019 المتعلّق بضبط هذا الزيّ وذلك في اتجاه اعتماد مواصفات الملابس عالية الرؤية "normes vêtements à haute visibilité ISO20471". وقد تمّ توجيه استشارة إلى رئاسة الحكومة بتاريخ 26 جويلية 2023 ولم يرد علينا رأيها بخصوص هذا الموضوع إلى حدّ هذا التاريخ هذا.

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
17	حسن الجربوعي	منزل شاكر	1- مترو صفافيس:	<p>1- شهد مشروع المترو الخفيف بصفاقس تأخيرا في آجال إنجازه، ويرجع ذلك بالأساس إلى العوامل التالية:</p> <p>- صيغة إنجاز المشروع في إطار الشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص والتي تتطلب إنجاز جملة من الدراسات الإضافية التي تزامنت مع جائحة الكوفيد 19 واستغرقت أجالا تعتبر نسبيا هامة لإنجاز الدراسة الأولية ودراسة الانعكاسات المالية للمشروع، بالإضافة إلى إجراءات المصادقة وآجال إبداء رأي الهيئة العامة للشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص ووزارة المالية مثلما تنصّ عليه النصوص التشريعية الجاري بها العمل في هذا الصدد. مع الإشارة إلى أنه يتم لأول مرة في تونس اعتماد آليات الشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص لمشروع من هذه النوعية ومن هذا الحجم:</p> <p>- على مستوى تحرير الحوزة العقارية للمشروع: تمّ تسجيل تأخير على مستوى إصدار تقارير الاختبارات الخاصة بالعقارات المشمولة بحوزة المشروع والمعنية بالانتزاع وهي إشكاليات في طريقها إلى الحل بصفة تدريجية:</p> <p>- على مستوى تحويل شبكات المستلزمين العموميين المتداخلة مع مسار الخط الأول للمترو الخفيف: رفض الديوان الوطني للتطهير واتصالات تونس التعهد بدراسات تحويل شبكاتهما وطلبا من شركة المترو الخفيف بصفاقس إنجاز هذه المهمة على عكس باقي المستلزمين العموميين والخواص الذين تعهّدوا بالمهمة باعتبار اختصاصهم في الغرض، ورغم كافة المحاولات والتدخلات، فإن شركة المترو الخفيف بصفاقس لم تجد منذ سنة 2020 تفاعلا إيجابيا سواء من طرف المصالح الجهوية أو</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ حسن الجربوعي			<p>المركزية للهيكل المتداخلة. ولتجاوز هذا الإشكال، وبحثا عن حلول عملية وفقا للإجراءات الجاري بها العمل، وحتى لا يتحتمّ —— المشروع المزيد من التأخير، بادرت شركة المترو الخفيف بصفافس بنشر إعلان طلب عروض بتأريخ 06 جوان 2023 قصد التعاقد مع مكتب دراسات لاستكمال الدراسات المتعلقة بتحويل الشبكتين المذكورتين أنفا على أن يتمّ عرض مخرجات هذه الدراسات وجوبا على مصادقة المستلزمين العموميين المعنيين اللذان قبلا بهذا التمشي. كما يتمّ العمل حاليا على تذليل الصعوبات التي تعترض الإنجاز وإيجاد الحلول العملية الكفيلة بالتسريع في تجسيم المرحلة الأولى من المشروع. ونذكر من بين الإجراءات المتخذة:</p> <p>- إحداث لجنة على مستوى وزارة النقل تضمّ جميع الهياكل المعنية يعهد إليها تقديم الدعم والمساندة لشركة المترو الخفيف بصفافس في تنفيذ المرحلة الأولى من المشروع وخاصة تذليل الصعوبات التي يمكن أن تعترض الإنجاز:</p> <p>- التّباحث مع بعض المؤسسات المالية الدولية بخصوص تقديم الدعم والمساندة الفنية لمرافقة هذا المشروع وفقا لصيغة الشراكة. وتجدر الإشارة في هذا الصدد إلى أنّ البنك الإفريقي للتنمية عبّر مؤخرا عن رغبته في تقديم الدعم الفني لشركة المترو الخفيف بصفافس ووزارة النقل في مسار إنجاز المشروع ضمن شراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص. وقد تمّ توجيه طلب في الغرض لمصالح وزارة الاقتصاد والتخطيط قصد الاستفادة من آليات المساندة التي يوفرها هذا البنك. ويمكن، في صورة تظافر جهود الجميع، العمل على الإعلان عن طلب التعبير عن الرغبة لإنجاز القسّم الأول من مشروع مترو صفاقس خلال السداسي الأوّل من سنة 2024.</p>

ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ حسن الجبروي		2- إسناد رخص النقل الريفي بولاية صفاقس:	2- تبعا لصدور مجلة الجماعات المحلية وتعميم المناطق الحضرية. فإنه لم يعد بالإمكان الحديث عن اسناد تراخيص النقل الريفي الذي تم إلغاؤه بمقتضى الأمر الرئاسي عدد 317 لسنة 2022 المؤرخ في 8 أفريل 2022 والمتعلق بتنقيح وإتمام الأمر الحكومي عدد 417 لسنة 2018 المؤرخ في 11 ماي 2018 والمتعلق بإصدار القائمة الحضرية للنشطة الاقتصادية الخاضعة لترخيص وقائمة التراخيص الإدارية لإنتاج مشروع وضبط الأحكام ذات الصلة وتبسيطها. وبالتالي، فإن التوجه يقتضي إسناد رخص تكمي جماعي عوضا عن رخص نقل ريفي والتي ترجع بالتأخر إلى صلاحيات الولاية حسب حاجيات التنقل.



ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
18	محمد بنسعيد	الهوارية - تاكلسة	<p>- تدعيم النقل بالهوارية وتاكلسة وخاصة النقل المدرسي؛</p> <p>- تواتر الأعطاب، آخرها يوم 29 نوفمبر 2023؛</p> <p>- إحالة عدد من السواق على شرف المهنة يتطلب إنجاز انتدابات جديدة لسد الشغورات؛</p>	<p>- سيتم تدعيم فرع الهوارية بحافلة عادية للنقل بين المدن جديدة خلال النصف الثاني من شهر ديسمبر 2023 وحافلة ثانية من نفس النوع خلال شهر أبريل 2024 وذلك لتدعيم خط "الهوارية - تونس" (عادي) مروراً بمدينة تاكلسة.</p> <p>- سيتم تدعيم فرع الهوارية بحافلة مكيفة جديدة خلال شهر ماي 2024 لتعزيز خط الرفاهة "الهوارية - تونس"، وبعدد 04 حافلات مزدوجة مستعملة مع مفتتح السنة الدراسية القادمة وذلك لتحسين خدمات النقل المدرسي وتلبية بعض الطلبات الأخرى في الجهة، إضافة إلى الإسراع بصيانة حافلات هذا الفرع الموجودة بالورشة، كما سيتم تدعيم معتمدية تاكلسة بحافلة مزدوجة مستعملة مع مفتتح السنة الدراسية القادمة لتحسين خدمات النقل المدرسي بالمناطق التابعة لهذه المعتمدية.</p> <p>- سيتم خلال سنة 2024 تدعيم فرع الهوارية بعدد 03 أعوان جدد لتلافي النقص الحاصل في عدد الأعوان.</p>
19	بويكر بن يحيى	دوز	<p><u>1- الشركة الجهوية للنقل بولاية قابس:</u></p> <p>توقف خط دوز - قابس؛</p> <p>توقف خط دوز - صفاقس؛</p> <p>توقف خط قبلي - سوسة؛</p> <p>توقف خط قبلي - قفصة.</p>	<p>1- تحرص الشركة الجهوية للنقل بولاية قابس على تقديم خدمات في مستوى تطلّعات المواطنين وخاصة تأمين النقل المدرسي كأولوية قصوى، رغم النقص في الأسطول وصعوبة التزوّد، أحياناً، بقطع الغيار لصيانة الحافلات المعطوبة جزاء الاعتداءات المتكررة وتهمز البنية التحتية وحالة الطرقات الوعرة.</p> <p>وأمام هذه الوضعية، سيتم تعزيز أسطول الشركة الجهوية للنقل بقابس باقتناء حافلات جديدة. كما تجدر الإشارة أيضاً أنه في إطار معاضدة مجهودات الشركات الجهوية للنقل ودعم العرض وتلبية الحاجيات الحثيثة لتنقلات المواطنين، تمت الموافقة خلال جلسة عمل وزارية بتاريخ 6 سبتمبر 2022 على الترخيص لاقتناء</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ بويكّر بن يحيى			300 حافلة مستعملة من المزود الفرنسي RATP عن طريق التفاوض المباشر وذلك كحلّ ظرفي ووفقا لمعايير مرجعية مضبوطة، وسيكون نصيب الشركة الجهوية للنقل بقباس منها 25 حافلة مزدوجة.
			2- حول تأمين التنقل بولاية قبلي وبالخصوص من مدينة سوق الأحد - تونس:	2- تؤمن الشركة الوطنية للنقل بين المدن 03 سفرات بين قبلي وتونس العاصمة: - سفرة نهاريّة تونس - الفوار عبر قبلي مرورا بمدينة موسة وصفافس - سفرة ليلية تونس - قبلي مرورا بمدينة موسة وصفافس - سفرة ليلية تونس - دوز عبر قبلي مرورا بمدينة موسة وصفافس - أما بخصوص السفرة النهارية تونس - سوق الأحد، فسيتم إعادة تشغيلها في أقرب الآجال.

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
20	حاتم البواوي	جندوبة	1- مطار طبرقة- عين دراهم الدولي:	<p>1- رغم تكبد خسائر سنوية قدرت سنة 2022 بـ 8.5 مليون دينار، نتيجة مصاريف الاستغلال للمحافظة على الجاهزية التشغيلية للمطار من ناحية، وتواصل سياسة الإعفاء من المعاليم الخاصة بالمطارات وخدمات الملاحة الجوية من ناحية أخرى، يواصل ديوان الطيران المدني والمطارات سنة 2024 برمجة استثمارات تقدر بـ 5 مليون دينار.</p> <p>- يشمل مطار طبرقة- عين دراهم نفس التوجه الإستراتيجي الجديد لتنشيط المطارات الداخلية من حيث:</p> <p>* تشجيع القطاع الخاص للاستثمار بالمطار في إطار لزمات على غرار تركيز مراكز صناعية ولوجستية ذات علاقة بالطيران؛</p> <p>* اعتماد سياسة تسويقية بالتنسيق مع جميع المتدخلين بالقطاع السياحي لخلق خيارات سفر إضافية من خلال ترويج الوجهة وتوفير خيارات أكثر ملائمة للسفر؛</p> <p>* تطوير العلاقة مع شركات الطيران لتنمية شبكة الطيران وفتح خطوط جوية جديدة؛</p> <p>* التسويق للوجهة عبر موقع الواب الجديد الخاص بمطار طبرقة- عين دراهم؛</p> <p>* التسويق الجوي بالتنسيق مع جميع الهياكل المحلية وخاصة منها قطاع السياحة، مع إبراز مؤهلاتها ومميزاتها في المجالات الاقتصادية والاجتماعية لجذب الاستثمارات الواعدة؛</p> <p>* إعداد ندوات تحضيرية بالمطار خلال سنة 2024 تحت شعار "المطار في خدمة المسافر والجهة" للبحث عن سبل الارتقاء بأداء المطار.</p>

ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	حاتم الساوي		2- اخراج السكة الحديدية من مدينة جندوبة:	2- يتطلب هذا الإجراء دراسة معمقة بناء على التوجهات العامة للدولة في مجال النقل الحديدي.
			3- اهتراء البنية التحتية وتقادم أسطول السكة الحديدية:	3- إن تقادم الأسطول يتطلب على المدى القريب توفير إمكانيات مالية للصيانة وتوفير قطع الغيار وتهيئة القاطرات لتحسين نسبة جاهزية. - تولت الشركة ضبط برنامج صيانة دوري مع شركة تشغيل السكك الحديدية وذلك في إطار الصفقات المبرمة في شهري جوان ونوفمبر 2023. كما تم ضبط برنامج شامل لتجديد السكة عموما، سيتم تنفيذه على مراحل طبقا للأولويات، مع ضرورة توفر التمويلات اللازمة بالتنسيق مع وزارة الاقتصاد والتخطيط. - تم تحديد مشروع تجديد الخط تونس - الحدود الجزائرية ضمن مشاريع تجديد الخطوط، على المدى المتوسط، والتي تم عرضها للبحث عن التمويلات اللازمة.
			4- حالة أسطول الشركة الجهوية للنقل بجندوبة مهترنة:	4- تؤمن الشركة الجهوية للنقل بولاية جندوبة 134 خطا للنقل المدرسي والجامعي، كما تمت تلبية بعض الطلبات الجديدة لتمديد الخطوط، حيث أن خطوط النقل المدرسي مرتبطة أساسا بحالة المسالك وإمكانية سير الحافلات بها. ويفسر تقادم أسطول الشركة بأن نتائج طلبات العروض، الخاصة بالافتداءات، كانت غير مثمرة في 3 مناسبات بسبب: <ul style="list-style-type: none"> <li>• عزوف المزودين عن المشاركة،</li> <li>• تقديم عروض غير مطابقة للخصائص والمواصفات الفنية المطلوبة،</li> <li>• جائحة كورونا وما تبعها من تداعيات، منها صعوبة توريد قطع الغيار،</li> <li>• غياب قطع الغيار الضرورية للصيانة رغم تعهد المزودين في الصفقة العامة الأخيرة بتوفير مخزون يغطي 10 سنوات كاملة من تاريخ إمضاء العقود الخاصة.</li> </ul>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ حانم الساوي			<ul style="list-style-type: none"> <li>• غياب محركات حافلات بالأسواق المحلية،</li> <li>• بنية تحتية طرقية مهترنة تؤثر سلبا على الحالة الفنية للحافلات.</li> </ul> <p>كما تجدر الإشارة أنه في إطار معاضدة مجهودات الشركات الجهوية للنقل ودعم العرض وتلبية الحاجيات الحينية للتنقلات المواطنين، تمت الموافقة خلال جلسة عمل وزارة بتاريخ 6 سبتمبر 2022 على الترخيص لاقتناء 300 حافلة مستعملة من المزود الفرنسي RATP عن طريق التفاوض المباشر وذلك كحل ظرفي ووفقا لمعايير مرجعية مضبوطة، وسيكون نصيب الشركة الجهوية للنقل بولاية جندوبة منها 18 حافلة (6 عادية و12 مزدوجة).</p>
			<p>5- إحداث خطوط مدرسية جديدة بالأرياف:</p> <p>5- رغم أن النقل المدرسي والجامعي لا يمثل سوى 12% من مجموع مداخيل خدمات المسافرين، إلا أن الشركة الجهوية للنقل بولاية جندوبة توليه عناية فائقة تماثليا مع توجهات وزارة النقل لمنح الأولوية القصوى لتأمين تنقل التلاميذ والطلبة، وذلك بـ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• تخصيص 92 حافلة من كافة الأنواع والأحجام (تمثل 71% من مجموع الحافلات المعدة للاستغلال اليومي) تستجيب لمتطلبات السلامة، وتعيين أكثر من نصف السواق لنقل أكثر من 20.000 مشترك من التلاميذ والطلبة في ظروف طيبة في سفرات منتظمة تمثل 77% من مجموع السفرات اليومية وعلى شبكة يبلغ طولها 3.500 كلم تمثل 46% من طول الشبكة الجمالية للشركة.</li> <li>• تقوم الشركة عند كل طلب بإحداث أو تمديد خطوط كلما توفرت فيها الشروط الفنية اللازمة وخاصة منها تلك المرتبطة بعنصر السلامة.</li> </ul>	

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ حاتم البواوي			<p>في الأثناء، هناك العديد من العوامل المتداخلة التي تحول دون تحسين خدمات هذا الصنف من الخطوط:</p> <p>✓ التجمعات السكانية الريفية والجبليّة المتباعدة والغير مترابطة بطرق ومساكن وكذلك ضيق الوقت تحول دون دمج خطوط فيما بينها،</p> <p>✓ مواقيت انطلاق الدروس بالمعاهد غير متناسقة مع الإمكانيات المتوفرة، الشيء الذي دفع الشركة إلى تأمين بين ثلاثين وأربعة سفرات لنقل كافة التلاميذ لالتحاقهم بمؤسّساتهم التربوية والتعليمية في ظروف طيبة.</p> <p>وعلاوة على تعزيز الأسطول بحافلات جديدة وأخرى مستعملة، فإنّ الشركة الجبوية للنقل بولاية جندوبة ستسعى إلى:</p> <p>✓ تشريك الناقلين الخواص لتأمين خدمات نقل للمشاركين من التلاميذ خاصة في المناطق الجبلية والريفية التي يصعب على حافلات الشركة الولوج إليها.</p> <p>✓ دعوة المندوبيات الجبوية للتربية إلى التنسيق مع الشركة عند إعداد مواقيت انطلاق الدروس لجعلها تتناسق مع إمكانياتها.</p> <p>✓ دعوة الإدارة الجبوية للتجهيز والإسكان إلى مهينة وصيانة وربط عدد من المسالك فيما بينها لتكون صالحة للاستغلال بواسطة الحافلات.</p>
			6- إحداث خطّ نموذجي بالحافلة: فرنانة - جندوبة - بوسالم - تونس	<p>6- ستقوم الشركة الجبوية للنقل بولاية جندوبة بإعداد دراسة جدوى في الغرض والعمل على الاستجابة لهذا الطلب.</p>



ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
21	مختار عيفاوي	بوحجلة	1- مآل جلسة العمل الوزارية بتاريخ 2022/09/06 حول التفويت في قطع الغيار المستعملة بين الشركات:	1- تفعيلًا للتوصية المنبثقة عن جلسة العمل الوزارية المنعقدة بتاريخ 06 سبتمبر 2022 بخصوص التفويت في قطع الغيار القديمة والجديدة التي زال الانتفاع بها وذلك عن طريق المراكنة بين الشركات الوطنية والجهوية للنقل البري وفي إطار إحكام تنسيق العملية تم: ■ إصدار المنشور عدد 178 بتاريخ 11 جويلية 2023 وتم توجيهه إلى الشركات الجهوية والوطنية للنقل البري للعمل به. ■ ضبط مختلف الأحكام المتعلقة بعملية تنظيم التصرف في قطع الغيار ضمن هذا المنشور والمتمثلة أساساً في: - تحديد صنف قطع الغيار طبقاً للشروط التالية: - تأكد زوال الانتفاع بها من طرف الشركة المُفَوِّتة وتبين الحاجة إليها من قبل الشركة المقتنية. - عدم ورودها ضمن عناصر الأصول التي يُمكن أن تُمثل وحدة استقلال مستقلة والمرتبطة مباشرة بعملية الاستغلال والتي ينتج عن التفويت فيها تراجعاً هاماً في نشاط الشركة. - ورودها ضمن عناصر الأصول التي لا تستوجب التمتع بامتيازات. - المصادقة على عملية التفويت: - يتولى مجلس إدارة الشركة المُفَوِّتة. المصادقة على قرار التفويت. - تتعبد الشركة المُفَوِّتة وجوباً باحترام المقتضيات المتعلقة بالسلامة وجودة الخدمات وحسن التصرف في قطع الغيار موضوع عملية التفويت.



ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ مختار عيفاوي			<p>- عملية تقييم قطع الغيار:</p> <p>- تتم عملية التقييم حصرياً من قبل المصالح المختصة بوزارة أملاك الدولة والشؤون العقارية.</p> <p>- تتولى الشركة الراغبة في التفويت مراسلة الإدارة الجهوية لأملاك الدولة والشؤون العقارية بالولاية التي يوجد بها مقرها مع إرفاق مراسلتها بقائمة دقيقة وشاملة في العناصر المزمع تقييمها مُمضاة وجوبا من طرف الرئيس المدير العام للشركة المعنية.</p> <p>- آلية التفويت المُعتمدة:</p> <p>يُمكن لشركات النقل وبصفة استثنائية إحالة قطع الغيار الجديدة أو المستعملة الخاصة بالحافلات والتي لم تعد في حاجة إليها إلى الشركات التي تحتاجها وذلك على وجه البيع عبر آلية التفاوض المباشر طبقا للتراتب الجاري بها العمل.</p> <p>- متابعة ملف التفويت:</p> <p>- يجب على الشركات المعنية بعملية التفويت (الشركة المُفوتة والشركة المُقتنية) إبرام عقود كتابية فيما بينها، تتضمن تحديدات تتعلق بالخصائص الفنية لقطع الغيار وبكمياتها وبأثمانها وبكل عنصر هام في عملية التفويت، ويتعين على الشركات المعنية تأمين متابعة دقيقة لجميع مراحل التفويت تُنَوِّن بسجلات متابعة يتم تحيينها بصفة متواصلة.</p> <p>كما تجدر الإشارة إلى أن وزارة النقل في تنسيق متواصل مع الشركات الوطنية والجهوية للنقل ومع مصالح وزارة أملاك الدولة والشؤون العقارية للعمل على مزيد تفعيل أحكام هذا المنشور. وقد تم بتاريخ 03 أكتوبر 2023 عقد جلسة عمل مع جميع الأطراف المتدخلة بما في ذلك ممثل وزارة أملاك الدولة والشؤون العقارية بهدف النظر في الإشكاليات التطبيقية لنص المنشور المذكور والبحث على تفعيل أحكامه.</p>

ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ مختار عيفاوي		2- عدد 30 حافلة مخصصة للنقل المدرسي معطية:	2- من بين 110 حافلة مخصصة للنقل المدرسي يتم يوميا توفير معدل 85 حافلة لتأمين نقل التلاميذ. هذا ويتم اللجوء إلى استعمال حافلات مخصصة للنقل بين المدن لتغطية النقص الحاصل. كما تسعى الدائرة الفنية للشركة وفق إمكانياته إلى توفير أسطول صالح للاستغلال في أحسن الظروف في ظل صعوبة توفير قطع الغيار.
			3- نقل التلاميذ من الساعة 06:30 والوصول 20:00 عند نهاية الحصص الدراسية:	3- منذ سنوات، ونظرا لشباسة ولاية القيروان وطول المسافات وحالة الطريق، وتبعاً للأسطول المتوفر، تؤمن الحافلات بالمعتمدات معدل عدد 02 سفرات ذهاب وعدد 02 سفرات عودة. حيث تنطلق السفرات في أغلب الأحيان بداية من الساعة 06:30 ليتمكن التلاميذ من الالتحاق بمقاعد الدراسة في المواعيد المحددة كما أن طول المسافات يجعل من شبه المستحيل تأمين سفرات في المعتمدات في وقت الراحة بين 12:00 و 14:00. هذا وقد قامت إدارة الشركة مع السلط المحلية بمساعي لمراجعة التوقيت الدراسي وقد تم ذلك في عدد من المعتمدات ليكون آخر توقيت 17:00 عوض عن 18:00. كما تم عقد جلسة مع السيد المندوب الجهوي للتربية وتم اقتراح أن يكون توقيت الأسبوع المغلق بداية من 08:30 عوضاً عن 08:00 لتترك مجالاً للتدراك في صورة حصول عطب ومنع مبدأ تكافؤ الفرص لجميع التلاميذ. مع الإشارة وأنه في إطار معاضدة مجهودات الشركات الجهوية للنقل ودعم العرض وتلبية الحاجيات الجهوية لتنقلات المواطنين، تمت الموافقة خلال جلسة عمل وزارية بتاريخ 6 سبتمبر 2022 على الترخيص لاقتران 300 حافلة مستعملة من المزود الفرنسي RATP عن طريق

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ مختار عيفاوي			<p>التفاوض المباشر وذلك كحلٍ ظرفي ووفقا لمعايير مرجعية مضبوطة، وسيكون نصيب الشركة الجهوية للنقل بالقيروان منها 20 حافلة (07 عادية و 13 مزدوجة).</p>
			4- توفير حافلة لنقل المواطنين من بوحجلة:	<p>4- تؤمن الشركة الجهوية للنقل بولاية القيروان عدد 02 سفرات يومية من بوحجلة إلى القيروان سفرة على الساعة 07:15 خاصة بالطلبة والتلاميذ الذين يدرسون بالقيروان وسفرة تجارية 08:00. وفي صورة تسجيل اكتظاظ بالمحطة، يتم تأمين سفرات إضافية. وستعمل الشركة على إحداث خطوط جهوية حال توفر الحافلات.</p>
			5- مؤسسة منتصبة بالمنطقة الصناعية السبخة متعاقدة مع الشركة الجهوية للنقل بالقيروان ترغب في اقتناء حافلات مستعملة لنقل عمال إضافيين إثر عملية توسعة:	<p>5- تعاقدت الشركة الجهوية للنقل بولاية القيروان منذ سنة 2012 مع شركتي ريتون وشاما (نفس الوكيل) وتقوم بتأمين نقل عملتهما مسخرة عدد 15 حافلة لشركة ريتون وعدد 05 حافلات لشركة شاما علما وأن توقيت الدخول والخروج لا يتعارض مع التوقيت المدرسي. حيث أنه بعد تأمين دخول العملة، يتم تأمين دخول التلاميذ بواسطة نفس الحافلات بمعتمدية السبخة (عدد 15 حافلة). ويبلغ المعدل الشهري للمداخيل المتأتية من هذه الاتفاقيات 13 ألف دينار بالنسبة لشركة شاما و 70 ألف دينار بالنسبة لشركة ريتون. هذا وقد قامت شركة ريتون بمراسلة الشركة في ماي 2023 بخصوص قيامها بعملية توسعة واعتزامها انتداب عدد 1000 عامل إضافي وترغب أن تقوم الشركة الجهوية للنقل بالقيروان بتقليصهم.</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ مختار عيفاوي			<p>- تسعى الشركة الجهوية للنقل بالقيروان لتلبية كل طلبات النقل المنتظم والعرضي، وسيتم تعزيز أسطولها بالاستثمارات في حافلات جديدة خلال سنة 2024، إضافة إلى الحافلات المستعملة التي ستجتمّل عليها من ضمن صفة الحافلات المستعملة لفائدة الشركات الجهوية للنقل التي تم إقرارها خلال جلسة عمل وزارية بتاريخ 6 سبتمبر 2022. وفي صورة وجود نقص في الأسطول وعدم توفر الإمكانيّة لتلبية حاجيات النقل العرضي للعامل، يمكن للشركة المنتسبة بالمنطقة الصناعية توريد حافلات خاصّة بها لنقل عمّالها في إطار ما يسمح به القانون المنطبق عليها.</p> <p>6- الترخيص للشركة الجهوية للنقل بولاية القيروان في اقتناء حافلات مستعملة مستوردة من شركة خاصة</p> <p>6- إنّ عمليّة اقتناء الحافلات المستعملة تتم بمقتضى ترخيص من رئاسة الحكومة وذلك بمقتضى منشور الوزير الأول عدد 43 لسنة 1971 المؤرخ في 21 سبتمبر 1971. وقد تفتت الموافقة خلال جلسة عمل وزارية بتاريخ 27 أفريل 2022 (لفائدة شركة النقل بتونس) و6 سبتمبر 2022 (لفائدة الشركات الجهوية للنقل) على الترخيص لاقتناء 300 حافلة مستعملة من المزوّد الفرنسي RATP عن طريق التفاوض المباشر وذلك كحلّ ظرفي ووفقا لمعايير مرجعية مضبوطة. وسيكون نصيب الشركة الجهوية للنقل بولاية القيروان منها 20 حافلة (7 عادية و13 مزدوجة).</p> <p>وتجدر الإشارة أيضا أنّه تفتت دعوة الشركات الجهوية للنقل إلى إمكانية الاستفادة من الآليات القانونية المتاحة لكراء الحافلات: الفصل 62 من القانون عدد 33 لسنة 2004 المؤرخ في 19 أفريل 2004 المتعلق بتنظيم النقل البري ومنشور وزير النقل بتاريخ 23 أوت 2019.</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ مختار عيفاوي		7- خط السكة الحديدية بالقيروان:	7- الخطّ الحديدي القلعة الصغرى-القصرين مرورا بالقيروان: تمّ الانتهاء من الدراسة الأولية للجزء الرّابط بين القلعة الصغرى والقيروان. وتقوم الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية حاليا بالدراسات المعقّقة لهذا الجزء، كما تقوم بدراسة أولية للجزء الرّابط بين القيروان والقصرين.  - الخطّ الحديدي النقيضة - القيروان: شهدت صفقة الدراسات تعطيلات في مرحلتها الثانية بسبب معارضة بعض الفلاحين على المسار المتفق عليه مع السّلط الجهوية بولاية القيروان، حيث تمّ منع إنجاز الأشغال الطبوغرافية. وإثر عقد عدّة جلسات مع كلّ الأطراف المتداخلة لتجاوز العراقيل، تمّ القيام بالأشغال الطبوغرافية التي انتهت خلال شهر ماي 2023، إلّا أنّ مكتب الدراسات رفض استئناف الدّراسة مطالبا بمراجعة الأثمان أو فسخ الصّفقة، وبالتالي فإنّ الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية ساعية إلى إيجاد الحلول الممكنة لحل هذا الإشكال.
			8- وضعية المتعاقدين ومراجعة الانتدابات بشركة الخطوط التونسية:	8- تجري حاليا دراسة وضعية المتعاقدين ومعالجة الانتدابات بالخطوط التونسية ضمن أشغال لجنة التدقيق التابعة للجنة التدقيق الموجودة بمقرّ شركة الخطوط التونسية عملا بمذكرات الوزارة في الغرض والتي جاءت تطبقا لمقتضيات الأمر عدد 591 لسنة 2023 المؤرخ في 21 سبتمبر 2023 المتعلق بإجراء تدقيق شامل لعمليات الانتداب والإدماج بالوظيفة العمومية والهيئات والمؤسسات والمنشآت العمومية والشركات ذات المساهمة العمومية ومناخر الهياكل العمومية الأخرى والمنجزة من 14 جانفي 2011 إلى 25 جويلية 2021.

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ مختار عيفاوي			<p>وتجدر الإشارة إلى أن الانتدابات تقتصر بصفة استثنائية وحصرية على بعض الاختصاصات الفنية التي يخضع تحديدها إلى مقاييس موضوعية ومضبوطة في علاقة بالأسطول والبرنامج التجاري للشركة (الملاحون التقنيون، المضيفون الجويون، فنيو الطائرات).</p> <p>علما وأن برنامج إعادة هيكلة شركة الخطوط التونسية تضمن في جانبه المتعلق بالموارد البشرية مغادرة 795 عونا 240 منهم في صيغة تقاعد مبكر و 460 منهم في إطار ملف التمرير الاجتماعي مقابل انتداب 170 إطارا لسد الشغورات في مراكز العمل التي تستوجب تكميلا فنيا في علاقة بمجال الطيران.</p>



ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
22	ياسمين مامي	الحمامات	1- بخصوص عربات السكك الحديدية الموجودة بمحطة نابل:	<p>1- العربات المعنية زال الانتفاع بها بعد كبرية خط تونس برج السدرية:</p> <p>- تم إعلان بثّة عمومية لبيع المعدات التي زال الانتفاع بها، لكن نتائجها أعلنت غير مثمرة في مناسبات متتالية من سنة 2014 إلى سنة 2018.</p> <p>- تم إبرام مشروع اتفاقية مع الشركة التونسية لصناعة الحديد "الفلاند" لسنة 2019، لكن لم يتم تجسيمها لعدم الاتفاق على الجهة التي ستكون ببنفايات القص والتفكيك.</p> <p>ولإعادة نشر إعلان بثّة جديدة، تم التنسيق مع وزارة أملاك الدولة والشؤون العقارية للقيام باختبار قصد تحديد القيمة للمعدات، والشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية في انتظار تحديد القيمة.</p> <p>- في الأثناء وقصد اختصار الأجل، تم إعداد جرد يتضمن كل المعدات التي زال الانتفاع بها لدى الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية وتم اقتراح التعامل مباشرة بين الشركة التونسية لصناعة الحديد "الفلاند" والشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية في انتظار الترخيص في ذلك.</p>
			2- تدعيم أسطول الحافلات بالحمامات بالإمكانات اللازمة:	<p>2- تجدر الإشارة بأن نسبة جاهزية الأسطول شهدت تراجعاً في الفترة الأخيرة للسنة الدراسية 2023/2022 نتيجة كثرة الأعطاب وفقدان قطع الغيار من الأسواق الداخلية من جهة، وتقادم الأسطول وعدم إيفاء المزود بتعهداته بخصوص الاقتناءات الجديدة للحافلات من جهة أخرى.</p> <p>وأمام هذه الوضعية، قامت الشركة الجهوية للنقل بنابل بعدة إجراءات من أهمها إصدار طلب عروض جديد لاقتناء 37 حافلة (قسيطن) تم إمضاؤهما يتضمنان 8 حافلات مكيّفة نقل بين المدن و11 حافلة عادية نقل بين المدن وإعادة نشر طلب عروض للمرة الثانية في قسطنطين: 10</p>



ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ ياسين مامي			<p>حافلات مزدوجة نقل حضري و 8 حافلات عادية نقل حضري).</p> <p>- تحرص الشركة الجوية للنقل بولاية نابل على إنجاز هذه الصفقة وسيتم تدعيم فرع الحمامات بحافلة مكيفة وحافلة عادية نقل بين المدن بهدف استئناف وتحسين تواتر السفرات على خط "الحمامات - تونس رفاهة" الذي يشهد في بعض الأحيان اضطرابا في السفرات وإرجاع نسق تواتر السفرات على خط "الحمامات برج السدرية" وتمكين فرع الحمامات من حافلات نقل حضري لتدعيم الخطوط الحضرية بمعتمدية الحمامات وتحسين خدمات النقل بالجبهة وخاصة النقل المدرسي.</p> <p>- قامت الشركة بانتداب أعوان فنيين وقتيين لتعزيز العنصر البشري وإصلاح المحركات وعلب السرعة عن طريق المناولة وتخصيص ميزانية لاقتناء محركات وعلب سرعة جديدة مع وضع استراتيجية جديدة للعمل على مستوى الدائرة الفنية بهدف تحسين نسبة جاهزية الأسطول والتي ستظهر نتائجها على المدى القصير والمتوسط.</p> <p>ورغم ما سبق ذكره، فإن الشركة الجوية للنقل بولاية نابل تؤمن سفرات منتظمة على مدار اليوم يتخلله في بعض الأحيان اضطراب في السفرات، يتم تلافيه قدر المستطاع وحسب الإمكانيات المتوفرة، وفيما يلي برنامج السفرات الخاص بمعتمدية الحمامات:</p> <p>- خط المزرعة - الحمامات: 03 سفرات صباحية و 03 سفرات مسائية.</p> <p>- خط واد الزيت - حمام بنت الجديدي - سيدي الجديدي - الحمامات: 02 سفرات صباحية و 01 سفرة مسائية.</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ ياسين مامي			<p>- خط حتوس - سيدي حماد - الحمامات: 01 سفرة صباحية و 01 سفرة مسائية.</p> <p>- خط بئر بورقية - الحمامات: 02 سفرات صباحية و 03 سفرات مسائية.</p> <p>- خط بوفيشة - الحمامات: 06 سفرات ذهاب و 06 سفرات إياب موزعة على كامل اليوم.</p> <p>- خط يربط نابل بالحمامات الشمالية والجنوبية: تواتر سفرات بمعدل 01 سفرة كل 30 دقيقة موزعة على كامل اليوم.</p> <p>- خط الحمامات - بئر بورقية - بوعرقوب - قرمبالية - برج السدرية: 09 سفرات ذهاب و 09 سفرات إياب موزعة على كامل اليوم.</p> <p>- خط الحمامات - تونس "رفاهة": 26 سفرة ذهابا وإيابا موزعة على كامل اليوم.</p> <p>وستعمل الشركة الجهوية للنقل بولاية نابل على تدعيم فرع قرمبالية بحافلة مكثفة كبيرة خلال شهر ماي 2024 لتدعيم خط الرفاهة الرابط بين قرمبالية وتونس العاصمة وبعدهد 03 حافلات مزدوجة مستعملة مع مفتتح السنة الدراسية القادمة، وذلك لتحسين خدمات النقل المدرسي والحضري بالجهة. كما سيتم تحسين خدمات النقل على الخط الرابط بين نابل وتونس مروراً بقرمبالية وفندق الجديد، وكذلك نفس التوجه بالنسبة للخط الرابط بين الحمامات وتونس مروراً بقرمبالية وفندق الجديد بداية من موفى شهر ديسمبر 2023، مع تدعيم فرعي بني خلاد وبوعرقوب بعدد 02 حافلة مزدوجة مستعملة مع مفتتح السنة الدراسية القادمة وذلك لتحسين خدمات النقل المدرسي والحضري بالجهة، وذلك بصفة تدريجية مع تسلم الإقتناءات الجديدة للحافلات، حيث أنه في إطار معاضدة مجهودات الشركات الجهوية للنقل ودعم العرض وتلبية الحاجيات الحثيثة لتنقلات</p>

ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ ياسين مامي			<p>المواطنین، تمّت الموافقة خلال جلسة عمل وزارية بتاريخ 06 سبتمبر 2022 على الترخيص لاقتناء 300 حافلة مستعملة من المزود الفرنسي RATP عن طريق التفاوض المباشر وذلك كحلّ ظرفي ووفقا لمعايير مرجعية مضبوطة، وسيكون نصيب الشركة الجهوية للنقل بولاية تابل من 32 حافلة (10 عادية و 22 مزدوجة).</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
23	محمد أحمد	النفیضة - بوفیضة - هرقله	1- أراضي النفیضة المنتزعة:	<p>1- نفیدکم بما يلي: * الإشکالات:</p> <p>تبعاً لصدور الأمر عدد 1686 لسنة 2007 المؤرخ في 5 جويلية 2007 المتعلق بالانتزاع للمصاحبة العمومية لقطعة أرض كائنة بالنفیضة وهرقله بولاية مـوسـة، لازمة لإنجاز مطار الوسط الشرقي، تولى ديوان الطيران المدني والمطارات تأمين غرامات انتزاع قطع الأرض المذكورة.</p> <p>وإثر قيام هيئة الرقابة العامة للمالية بعملية تفقد للديوان، تولى هذا الأخير إيقاف تأمين هذه الغرامات لعدم الصفة باعتبار أن الانتزاع تم لفائدة الدولة بصفتها السلطة المانحة للزعة إنجاز واستغلال مطار النفیضة - الحمامات الدولي. وبتاريخ 09 مارس 2015، تقرر في إطار مجلس وزاري مضيق إمضاء اتفاقية بين وزارة النقل ووزارة المالية وديوان الطيران المدني والمطارات، يتم بموجبها تكليف الديوان بمواصلة تأمين الغرامات مع استرجاعه للغرامات التي تحمّلها ويستحمّلها بعنوان هذا الإجراء. إلا أنه لم يتم تفعيل هذه الاتفاقية إلى حدّ هذا التاريخ باعتبار وأن وزارة المالية أثارت عدّة ملاحظات بخصوصها.</p> <p>* الإجراءات التي تم اتخاذها:</p> <p>يهدف تسوية هذه الوضعية، تمّ التنسيق مع مصالح وزارة أملاك الدولة والشؤون العقارية قصد إصدار أمر يتعلق بإجراء مقاصة بين مستحقّات الدولة تجاه الديوان المتمثلة في ما استخلصه ديوان الطيران المدني والمطارات من معاليم لزعة استغلال مطار النفیضة الدولي ومستحقّات الديوان تجاه الدولة المتمثلة في المبالغ التي تمّ صرفها بعنوان غرامات الانتزاع.</p> <p>وللغرض، تمّت موافاة مصالح وزارة المالية بقائمة تتضمن المبالغ المحكوم بها نهائيا والقضايا التي</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ محمد أحمد			<p>ما زالت جارية وذلك قصد موافقتنا بالإجراءات المستوجبة لإصدار هذا الأمر ولم نتوصل بالرد.</p> <p>مع الإشارة وأنه تم عقد جلسة عمل بمقر وزارة أملاك الدولة والشؤون العقارية بتاريخ 20 أكتوبر 2023، حيث تم الاتفاق خلالها على مقترح إعادة صياغة الاتفاقية التي سبق إقرارها خلال المجلس الوزاري المصق المنعقد بتاريخ 9 مارس 2015.</p> <p>كما نحيطكم علماً بأن مصالح وزارة النقل بصدد العمل على تفعيل مخرجات الجلسة المنعقدة بتاريخ 20 أكتوبر 2023، وذلك بإعادة صياغة مشروع الاتفاقية المذكورة بالتنسيق مع جميع الهياكل المعنية، حيث تمت مراسلة الإدارة العامة للطيران المدني بتاريخ 14 نوفمبر 2023، وقد عبر ديوان الطيران المدني والمطارات على استعداده التام لتنفيذ كل ما تم الاتفاق عليه خلال هذه الجلسة، وذلك حال توصله بمشروع اتفاقية جديدة تحفظ حقوق الديوان المالية.</p>
			2- تعزيز أسطول الحافلات بالنفيسة - بوفيشة - مرقلة:	<p>2- سيتم ذلك في إطار تعزيز شركة النقل بالساحل باقتناء 100 حافلة جديدة، حيث سيتم إعلان طلب العروض في موفى شهر ديسمبر 2023، كما تجدر الإشارة أيضاً أنه في إطار معاضدة مجهودات الشركات الجهوية للنقل ودعم العرض وتلبية الحاجيات الحينية لتنقلات المواطنين، تمت الموافقة خلال جلسة عمل وزارية بتاريخ 06 سبتمبر 2022 على الترخيص لاقتناء 300 حافلة مستعملة من المزدود الفرنسي RATP عن طريق التفاوض المباشر وذلك كحل ظرفي ووفقاً لمعايير مرجعية مضبوطة، وسيكون نصيب شركة النقل بالساحل منها 49 حافلة (14 عادية و 35 مزدوجة).</p>
			3- إحداث مركز تابع لشركة النقل بالساحل بوفيشة:	<p>3- إن إحداث مركز تابع لشركة النقل بالساحل بوفيشة يتطلب إمكانيات بشرية ولوجستية هامة، ويتم دراسة هذا المقترح لاحقاً من قبل</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ محمد أحمد			المصالح المعنية بشركة النقل بالساحل على غرار العديد من الطلبات المماثلة.
			4- إحداث فرع للوكالة الفنية للنقل البري بالنفیضة:	4- سيتم النظر في هذا المقترح بالتفكير في إحداث إدارة فرعية تابعة للإدارة الجهوية للوكالة الفنية للنقل البري بسوسة. تتولى إسداء خدمات رخص السياقة وشهادات التسجيل مع إحداث مركز للفحص الفني بالمدينة. ويمكن إدراج هذا المشروع بميزانية سنة 2025 بعد عرضه على مصادقة مجلس إدارة الوكالة الفنية للنقل البري.

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
24	عيد السّتّار زارعي	سيدي بوزيد الشرقية - سوق الجديد	1- انعدام النقل في ولاية سيدي بوزيد بمختلف معتمدياتها:	<p>1- خصّصت الشركة الجهوية للنقل "القوافل" قفصة لجهة سيدي بوزيد 59 حافلة للنقل المدرسي عبر 100 خطّ في مختلف معتمديات الولاية.</p> <p>- شهد النقل المدرسي في جهة سيدي بوزيد عدة صعوبات في الفترة الأخيرة، حيث تم غلق العديد من الميبتات والمطاعم المدرسية ممّا أذى إلى ارتفاع ونموّ مطّرد في عدد المسافرين من التلاميذ والطلبة، حيث قارب عدد الاشتراكات في السنة الحالية قرابة 13 ألف مشترك مقابل 7 آلاف مشترك قبل 5 سنوات.</p> <p>- هذا الارتفاع أدّى إلى استغلال الحافلات المخصّصة للنقل الجهوي والنقل بين المدن (حافلات رفاهة مكثّفة) لنقل التلاميذ والطلبة عبر مناطق ريفية ومسالك وعرة ولمسافات كبيرة تكون معظمها فارغة نظرا لعدم توفر مأوى للحافلات في هذه المناطق.</p> <p>وقد انجرّ عن ذلك توقّف استغلال الخطوط الطويلة الرابطة بين المدن (على غرار سوسة - الكاف - القيروان - قابس) والاكتفاء بتأمين منتظم لخطوط:</p> <p>o سيدي بوزيد - قفصة - صفاقس</p> <p>o سيدي بوزيد - قفصة (13:00)</p> <p>o المكناسي - قابس</p> <p>هذا بالإضافة إلى صعوبة استغلال الخطوط الجهوية الرابطة بين المعتمديات ومركز مدينة سيدي بوزيد، علما وأنّ نفس الحافلات العاملة في نقل التلاميذ بالمعتمديات تقوم بنقل المواطنين من المعتمديات نحو مركز مدينة سيدي بوزيد (سفرة صباحية (ذهاب) إثر الانتهاء من نقل التلاميذ وأخرى مسائية (العودة) قبل نقل التلاميذ بعد الدراسة.</p> <p>وقد نتج عن هذه الصعوبات ضعف المداخل ومردودية النشاط بجهة سيدي بوزيد.</p>



ع/د	الغائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+عبد الستار زارعي		2- وضعيّة النقل في المناطق الريفية يسيدي بوزيد:	<p>2- في إطار معاضدة مجهود المنشآت العمومية للنقل في المناطق الريفية لمجابهة الطلب في مجال النقل المدرسي والتحكم في كلفة هذه الخدمات، قامت الوزارة منذ سنة 2002 بتجربة أول من نوعها في ولاية سيدي بوزيد تتمثل في تكليف ناقلين عموميين ريفيين بتأمين خدمات النقل الريفي المدرسي بهذه الولاية وذلك بالتنسيق مع المجلس الجهوي والناقلين.</p> <p>وعلى ضوء ذلك، ساهمت وزارة النقل كل سنة في تمويل البرنامج وقامت بإحالة الاعتماد لهذا المشروع بميزانيتها إلى المجلس الجهوي بالولاية المعنية.</p> <p>وباعتبار نجاح هذه التجربة، تمّ تعميمها على عدّة ولايات أخرى، خاصّة منها التي تكتسي صبغة فلاحيّة وبها مسالك وعرة. وقد ساهمت هذه التجربة في فكّ العزلة وتأمين النقل المدرسي لفائدة التلاميذ القاطنين بمناطق ريفية نائية تواجه صعوبات في التنقل وفي التحاق التلاميذ بمدارسهم.</p> <p>هذا ومنذ بداية هذه التجربة، تمّ تخصيص ما قدره 100 ألف دينار سنة 2002 ليصل لـ 1.000 ألف دينار سنة 2018.</p> <p>ولمزيد إنجاح هذه التجربة وتدعيمها لتشمل ولايات أخرى تسجّل نسبيا مرتفعة للانقطاع المبكر عن الدراسة، تمّ ابتداء من سنة 2019 إحالة الملف من وزارة النقل إلى وزارة التربية (ديوان الخدمات المدرسية) والترفع في المنحة المخصصة للبرنامج من 1.000 ألف دينار إلى 1.500 ألف دينار. إلّا أنّ هذه المنظومة تشهد بعض التعطيلات وعزوف الناقلين للانخراط فيها، خاصّة بسبب عدم تأمين خلاصهم في الأجل المعقولة.</p> <p>- تم بتاريخ 5 أكتوبر 2023 دعوة كل من وزارة التربية والسادة الولاة لمزيد التنسيق مع الأطراف</p>

ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+عبد الستار زارعي			<p>المعنية للوقوف على الإشكاليات المطروحة والسعي لمزيد تفعيل هذه المنظومة والتشجيع على الاتخااط فيها.</p> <p>3- حول نقل المسافرين من سيدي بوزيد إلى تونس العاصمة:</p> <p>3- تؤمن الشركة الوطنية للنقل بين المدن سفرة يومية انطلاقا من سيدي بوزيد في اتجاه تونس العاصمة وسفرة ثانية تنطلق من مدينة قفصة في اتجاه تونس مرورا بسيدي بوزيد. مع العلم وأن الشركة الوطنية للنقل بين المدن بصدد دراسة إعادة تشغيل السفرات المتوقفة.</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
25	أحمد بنّور	المهدية	1- إسناد رخص تاكسي ولواج خطّ البغدادى - البغالطة والمهدية - طبلبة والمكنين - قصر هلال:	1- إنّ إسناد رخص التاكسي من اختصاص السادة الولاية، أما بخصوص رخص اللواج التي تتجاوز حدود الولاية، فإنه يتمّ تحديد الخطوط على مستوى اللجنة الاستشارية الجهوية للنقل وإسناد الخطوط في إطار التنسيق على المستوى الجهوي بين الولايات المعنية طبقا للترتيبات القانونية الجاري بها العمل. مع العلم أنّه تمّ تعيين دوائر النقل الحضري بولاية المهدية بإدماجها وتوسعة مجال عمل ومسائل النقل غير المنتظم من 12 دائرة (قرار السيد الوالي بتاريخ ديسمبر 2005) إلى 04 دوائر (مقرر السيد والي المهدية عدد 431/414 بتاريخ 28 سبتمبر 2023 المتعلق بتعيين وضبط حدود دوائر النقل الحضري بولاية المهدية). وذلك بعد عدّة جلسات عقدتها الإدارة الجهوية للنقل بالمهدية مع جميع المتدخلين وتدارس وأخذ رأي كافة المعنيين على المستوى الجهوي في الموضوع دون استثناء.
			2- إرجاع تأمين خطّ "الجم - المنستير":	2- تمّ تعليق استغلال خطّ الجم - المنستير استثنائيا نظرا للنقص في الإمكانيات ومنح الأولوية القصوى لتأمين النقل المدرسي والجامعي على أن يتمّ إعادة تأمينه بعد تحسّن نسبة جاهزية الأسطول.
			3- مشروع مضاعفة الخط 22 في جزئه الرابط بين المكنين والمهدية:	3- يشكو المشروع صعوبات في التنفيذ، أهمها انتمالك المواطنين لمسار السكة وصعوبات تقنية في مضاعفة السكة في مدينة طبلبة على مستوى التقاطع مع الطريق. وتحرص مصالح الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية على بلورة الحلول المناسبة بالتنسيق المتواصل مع كافة الأطراف المتداخلة في الموضوع.
			4- طول السفرة بين المهدية وسوسة:	4- ستشهد تحسنا بعد تنفيذ المشروع المشار إليه أعلاه.
			5- ربط المهدية عبر الجم وضايفيس:	5- بصدد إعداد العناصر المرجعية للقيام بدراسة تمديد الخط 22 إلى قصور الساف والجم.

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ أحمد بنـور		6- طلبات من بعض المواطنين بالمهدية حول وقوف القطار في سيدي مسعود:	6- تم تسجيل طلبات من بعض المواطنين على نقل المحطة من المهدية إلى سيدي مسعود، كما طالب آخرون بالإبقاء على المحطة وربطها بالشابة والجم. وقد تم عقد جلسات في إطار التحضير للمخطط 2023-2025 وتم الاتفاق على الإبقاء على المحطة وتخصيص 1 مليون دينار كدراسة لربط السكة الحديدية للمهدية بالشابة والجم عن طريق قصور الساف.
			7- غياب الرقابة على الطرقات:	7- تم خلال سنة 2023 رفع أكثر من 2247 محضرا على الطرقات لجميع أصناف النقل من طرف أعوان المراقبة الراجعين بالنظر للإدارة الجهوية للنقل بولاية المهدية وكذلك من طرف أعوان الحرس الوطني والشرطة. ويتم التنسيق المتواصل مع كل السلط المحلية والجهوية للقيام بدوريات بالمناطق التي تسجل فيها إشكالات وترفع في شأنها عرائض وشكاوى.
			8- طلب تكثيف الرخص:	8- تم تجديد عدد الرخص منذ سنة 2017 ضمن لجنة تجديد الحاجيات المخولة لذلك والتي يرأسها السيد والي الجهة وتضم كل من الإدارة الجهوية للنقل بالمهدية وشركة النقل بالساحل والغرف المهنية المعنية من الاتحاد الجهوي للصناعة والتجارة والصناعات التقليدية. وتم الاتفاق على أن يتم تجهيز عدد الرخص التي سيتم اسنادها وتجهيز محضر الجلسة قبل إعلان فتح باب الإسناد. وحاليا سيتم التفر في هذا الموضوع من قبل مصالح ولاية المهدية.

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
26	خلفر الصغيري	التحرير- باردو	1- وضعية النقل بمنطقة سي باردو وقصر السعيد 2 وحذف الخطوط رقم 150 و 30 و 13 التي وقع إلغاؤها مع وجود خط حافلة فقط رقم 64:	1- تم إيقاف استغلال الخطوط رقم 150 و 13 و 30 لعدم توفر وسائل النقل والمعدات اللازمة، وسيقع العمل على إعادة استغلالها حال توفر المعدات اللازمة وتحسن جاهزية الأسطول وتدعيمه بالاقترانات، ويمكن حاليا لمستعملي الخط رقم 150 الوصول إلى محطة تونس البحرية انطلاقا من محطة الترابط بالانطلاقة عبر استعمال خط المترو رقم 5.
			2- القضاء على المساحات العمومية والمساحات الخضراء من قبل قطاع النقل: - مسألة مرور القطار من ساحة باردو وضرورة القيام باستشارة المواطنين والمطالبة بجسر يمر فوقه القطار مع التساؤل إن كانت هنالك دراسة في الغرض:	2- يتم الحرص على احترام المستلزمات البيئية والعمرانية عند اختيار مسار تركيز البنية الأساسية للنقل مثل الطرقات السيارة والطرقات المرقمة ومسالك الشكك الحديدية. وقد تم اتباع واحترام هذه المستلزمات عند دراسة تجديد مسلك الخط "D" من الشبكة الحديدية السريعة ومرورها بساحة باردو مع القيام بدراسة مقارنة متعددة المقاييس لكل الفرضيات الممكنة. وقد تم اختيار الفرضية الأنسب من ناحية إمكانية الإنجاز والكلفة والمحافظة على طابع ساحة باردو، وتم إمضاء عقد الإنجاز مع مجمع المقاولين بناء على الفرضية التي ثقت المصادقة عليها. كما تم التأكيد خلال الاجتماع الأول، بتاريخ 10 نوفمبر 2023، للجنة العليا للتسريع في إنجاز المشاريع العمومية التي شهدت تعطيلًا على إنفاذ القانون وإنجاز الفرضية التعاقدية. أمّا فيما يتعلق بالمرحلة الثانية لإنجاز الشكك الحديدية السريعة، فسيتم تحيين الدراسات مع إمكانية اعتماد فرضيات تأخذ بالاعتبار التكنولوجيات الحديثة لتركيز مثل هذه الخطوط والتي يمكن أن تؤدي إلى استعمال مساحات أقل وبأقل كلفة مثل اعتماد تكنولوجيات Monorail (قطارات على سكة منفردة).

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
27	عبد السلام الحمروني	بني خدّاش	<p>1- أسباب إلغاء</p> <p>السفرة بين بني خدّاش وتونس ومقترح تغيير توقيت السفرة النهارية إلى سفرة ليلية:</p>	<p>1- أسباب إلغاء الخط تعود لضعف المردودية حسب وكالة الشركة الوطنية للنقل بين المدن بمدنين، بالإضافة إلى تنقل الحافلة في معظم الأحيان فارغة بين مدنين وبني خدّاش. وستتم دراسة المقترح بخصوص تعديل توقيت السفرة النهارية، مع العلم وأنّ الشركة تؤمّن يوميا سفرة ليلية من مركز ولاية مدنين في اتجاه تونس.</p>
			<p>2- ضمان الأمن والسلامة خصوصا بالممرات السفلية (مثال نفق باردو):</p> <p>3- ضرورة تركيز كاميرات مراقبة لتغطية المخربين بالتنسيق مع السلط الأمنية:</p>	<p>2- تعود آخر عملية صيانة لنفق باردو إلى تاريخ 09 نوفمبر 2023، تمثّلت في صيانة الإثارة بالنفق وإعادة تشغيلها بالكامل، علما وأنّ التعهد بالنظافة يتم بصفة دورية.</p> <p>ولتفادي النقص والإخلالات المسجلة، سيقع تركيز أبواب حديدية يتم غلقها بعد تأمين آخر السفرات الليلية للمترو.</p> <p>3- حاليا، شركة النقل بتونس يصعد إعداد ملف فني لربط جميع المحطّات بكاميرات مراقبة.</p>



ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
28	عبد الحليم بوسمة	رواد 2	1- النقل المدرسي بالجهات الداخلية	<p>1- في إطار معاوضة مجهود المنشآت العمومية للنقل في المناطق الريفية لجابهة الطلب في مجال النقل المدرسي والتحكم في كلفة هذه الخدمات، قامت الوزارة منذ سنة 2002 بتجربة أولى من نوعها في ولاية سيدي بوزيد تتمثل في تكليف ناقلين عموميين ريفيين بتأمين خدمات النقل الريفي المدرسي بهذه الولاية وذلك بالتنسيق مع المجلس الجهوي والناقلين.</p> <p>وعلى ضوء ذلك، ساهمت وزارة النقل كل سنة في تمويل البرنامج وقامت بإحالة الاعتماد لهذا المشروع بميزانيتها إلى المجلس الجهوي بالولاية المعنية.</p> <p>وباعتبار نجاح هذه التجربة، تم تعميمها على عدة ولايات أخرى، خاصة منها التي تكتسي صبغة فلاحية وبها مسالك وعرة، وقد ساهمت هذه التجربة في فك العزلة وتأمين النقل المدرسي لفائدة التلاميذ القاطنين بمناطق ريفية نائية تواجه صعوبات في التنقل وفي التحاق التلاميذ بمدارسهم.</p> <p>هذا ومنذ بداية هذه التجربة، تم تخصيص ما قدره 100 ألف دينار سنة 2002 ليصل لـ 1.000 ألف دينار سنة 2018.</p> <p>ولمزيد إنجاح هذه التجربة وتدعيمها لتشمل ولايات أخرى تسجل نسباً مرتفعة للانقطاع المبكر عن الدراسة، تم ابتداء من سنة 2019 إحالة الملف من وزارة النقل إلى وزارة التربية (ديوان الخدمات المدرسية) والترفع في المنحة المخصصة للبرنامج من 1.000 ألف دينار إلى 1.500 ألف دينار، إلا أن هذه المنظومة تشهد بعض التعطيلات وعزوف الناقلين للانخراط فيها، خاصة بسبب عدم تأمين خلاصهم في الأجل المعقولة.</p> <p>- تم بتاريخ 5 أكتوبر 2023 دعوة كل من وزارة التربية والسادة الولاة لمزيد التنسيق مع الأطراف</p>



ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ عبد الحليم يوسف			<p>المعنية للوقوف على الإشكاليات المطروحة والسعي لمزيد تفعيل هذه المنظومة والتشجيع على الانخراط فيها.</p>
			<p>2- مشروع توسعة مطار تونس قرطاج أو الاستثمار في مطار جديد:</p>	<p>2- في إطار الرؤية الاستراتيجية لتطوير مجال النقل الجوي بتونس الكبرى، وسعيًا لتعصير وتحسين الخدمات المسداة لمستهلميه، تم طرح التوجهات الاستراتيجية لديوان الطيران المدني والمطارات والمتمثلة في إنجاز مطار جديد بمنطقة تونس الكبرى بطاقة استيعاب 15 مليون مسافر سنوياً في مرحلة أولى قابلة للتوسعة إلى حدود 30 مليون مسافر في مراحل لاحقة والذي تمّت برمجته بالمخطط الخماسي 2016-2020، خاصّة بعد أن بلغت طاقة الاستيعاب ذروتها بمطار تونس قرطاج الدولي.</p> <p>- تمّ إحداث لجنة فنية على مستوى ديوان الطيران المدني والمطارات بمقتضى مقرر عدد 16/044017/02 بتاريخ 31 ديسمبر 2016، حيث قامت بدعوة ممثلين عن الإدارة العامة للطيران المدني ومختلف الوزارات المتداخلة للمشاركة في إعداد العناصر المرجعية وكذا أساسات الشروط للقيام بدراسة لاختيار الموقع الملائم لإنجاز مطار جديد بمنطقة تونس الكبرى، أخذاً بالاعتبار مختلف المواقع التي شملتها الدراسات السابقة وخاصة (STUDI 1997) لاختيار هذا الموقع. هذا بالإضافة إلى المعايير الفنية الدنيا والمتمثلة خاصة في المساحة (2000 هك)، اتجاه الرياح، الصبغة العقارية للمواقع، إلخ.</p> <p>- تمّ طرح موضوع مستقبل مطار تونس قرطاج الدولي بالمجلس الوزاري المضيق المنعقد بتاريخ 27 جويلية 2017 وخاصة إثر بلوغه طاقة استيعابه القصوى، حيث تمّت الموافقة المبدئية للشروع في دراسة لإنشاء مطار جديد بمنطقة تونس الكبرى.</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ عبد الحليم بوسنة			<p>وفي انتظار استكمال الدراسات الخاصة ببناء المطار الجديد، قام ديوان الطيران المدني والمطارات بإعداد حلول على المدى القريب والمتوسط لضمان مستوى الخدمات المقدمة بمطار تونس قرطاج الدولي والمتمثلة أساسا فيما يلي:</p> <p><b>* على المدى القريب:</b></p> <p>- توسعة منطقة مراقبة الشرطة /رحيل بتركيز حواجز بالنهو العمومي بالطابق الأول لتوجيه تدفق المسافرين: انتهت أشغال التهيئة وفي طور إجراءات طلب العروض لتركيز التجهيزات:</p> <p>- توسعة منطقة مراقبة الشرطة/ وصول ومنطقة العبور: الدراسات شارفت على النهاية وسيتم نشر طلب العروض خلال الثلاثي الأول لسنة 2024:</p> <p>- إعادة تهيئة المركبات الصغرى بالمحطة الأولى والثانية: تم إلغاء طلب العروض للدراسات من طرف هيئة المتابعة والمراجعة للصفقات العمومية بعد عريضة صدرت عن عمادة المهندسين المعماريين وتتم حاليا الدراسات بالوسائل الذاتية لديوان الطيران المدني والمطارات على أن يتم نشر طلب العروض خلال الثلاثي الثاني لسنة 2024:</p> <p>- توسعة المحطة 2 وترحيل الخطوط الداخلية لها: في طور الدراسات وستنطلق الأشغال خلال السداسي الثاني لسنة 2024:</p> <p>- توسعة قاعة تسليم الأمتعة وقاعات الرحيل من الجانب الشمالي للمحطة بتهيئة المنطقة المستغلة حاليا من الخطوط الداخلية: في طور الدراسات وستنطلق الأشغال بعد الانتهاء من توسعة المحطة 2:</p> <p>-إعادة تهيئة وتوسعة مرابض السيارات: في طور الدراسات وستنطلق الأشغال خلال السداسي الثاني لسنة 2024:</p> <p>- تنفيذ أشغال صيانة الشبكات والتجهيزات بكافة أنواعها مع برمجة أشغال تهيئة بعض المناطق</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ عبيد الحليم بوسمة			<p>بالمحطة الجوية بمطار تونس قرطاج الدولي: في طور الإنجاز.</p> <p><b>* على المدى المتوسط:</b></p> <p>- نشر ديوان الطيران المدني والمطارات طلب عروض على مرحلتين بصيغة "صفقة تصوّر وتنفيذ" طبقا للفصل عدد 15 من الأمر 1039 سنة 2014 المؤرخ في 13 مارس 2014 المنظم للصّفات العمومية.</p> <p>- أسفر طلب العروض على قبول عرضين (على مستوى لجنة تقييم العروض) لكن اللجنة العليا لمراقبة الصّفات العمومية ارتأت إعلان طلب العروض غير مثمر لقلة المنافسة (التي كانت نتيجة منع عمادة المهندسين المعماريين منظورها من المشاركة في طلب العروض لمعارضها صيغة الصّقة "تصوّر وتنفيذ") ولموافقة المنافسين لأغلب الوثائق خارج منظومة TUNEPS بالرغم من عدم إمكانية استيعاب المنظومة للوثائق المطلوبة في طلب العروض.</p> <p>- يقوم ديوان الطيران المدني والمطارات حاليا بإعداد ملف حول إنجاز محطة جوية جديدة بمطار تونس قرطاج الدولي بطاقة استيعاب تقدر بـ 8 مليون مسافر وسيتمّ عرض الملف على أنظار الجهات المختصة مع تحديد الموعد لاحقا، وسترفع هذه التوسعة من طاقة استيعاب المطار إلى حدود 13 مليون مسافرا. كما ستشمل كلاً من الجسر الأمامي للمحطة الجوية وبرج المراقبة والمبنى الفني وقاعة التّشريفات.</p>
			3- تقادم أسطول حافلات شركة النقل بتونس والاكنتاظ إشكال لم ولن تتم معالجته باقتناء حافلات مستعملة:	<p>3- تمجّل شركة النقل بتونس نقصا في أسطولها. ولتفادي ذلك، تمّ الالتجاء كحلّ ظرفي إلى اقتناء حافلات مستعملة بهدف تحسين جاهزية الأسطول في انتظار تجسيم برنامج اقتناء 718 حافلة جديدة إلى غاية 2030.</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
29	نبيل حامدي	السبيخة - الوسلانية - عين جلولة	1- صعوبات على مستوى النقل المدرسي + دعم النقل بولاية القيروان وخاصة بالمناطق الريفية:	<p>1- منذ سنوات ونظرا لشساعة ولاية القيروان وطول المسافات وحالة الطريق وتبعاً للأسطول المتوفر، تؤمن الحافلات بالاعتماديات معدل عدد 02 سفرات دخول وعدد 02 سفرات عودة، حيث تنطلق السفرات في أغلب الأحيان بداية من الساعة 06:30 ليتمكن التلاميذ من الالتحاق بمقاعد الدراسة في المواعيد المحددة كما أن طول المسافات يجعل من شبه المستحيل تأمين سفرات في المعتمدات في وقت الراحة بين 12:00 و 14:00. هذا وقد قامت إدارة الشركة الجوية للنقل بالقيروان بمساعي مع السلط المحلية لمراجعة التوقيت الدراسي وقد تم ذلك في عدد من المعتمدات ليكون آخر توقيت 17:00 عوض عن 18:00. كما تم عقد جلسة مع السيد المندوب الجهوي للتربية بالقيروان وتم اقتراح أن يكون توقيت الأسبوع المغلق بداية من 08:30 عوضاً عن 08:00 لترك مجال للتدراك في صورة حصول عطب ومنع مبدأ تكافؤ الفرص لجميع التلاميذ.</p> <p>وفي إطار معاضدة مجهود المنشآت العمومية للنقل في المناطق الريفية لمجابهة الطلب في مجال النقل المدرسي والتحكم في كلفة هذه الخدمات، قامت الوزارة منذ سنة 2002 بتجربة أولى من نوعها في ولاية سيدي بوزيد تتمثل في تكليف ناقلين عموميين ريفيين بتأمين خدمات النقل الريفي المدرسي بهذه الولاية وذلك بالتنسيق مع المجلس الجهوي والناقلين.</p> <p>وعلى ضوء ذلك، ساهمت وزارة النقل كل سنة في تمويل البرنامج وقامت بإحالة الاعتماد لهذا المشروع بميزانيتها إلى المجلس الجهوي بالولاية المعنية.</p> <p>وباعتبار نجاح هذه التجربة، تم تعميمها على عدة ولايات أخرى، خاصة منها التي تكتسي صيغة فلاحية وبها مسالك وعرة. وقد ساهمت هذه التجربة في فك العزلة وتأمين النقل المدرسي</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ نبيل حامدي			<p>لفائدة التلاميذ القاطنين بمناطق ريفية نائية تواجه صعوبات في التنقل وفي التحاق التلاميذ بمدارسهم.</p> <p>هذا ومنذ بداية هذه التجربة، تم تخصيص ما قدره 100 ألف دينار سنة 2002 ليصل لـ 1.000 ألف دينار سنة 2018.</p> <p>وليزيد إنجاح هذه التجربة وتدعيمها لتشمل ولايات أخرى تسجل نسبا مرتفعة للانقطاع المبكر عن الدراسة، تم ابتداء من سنة 2019 إحالة الملف من وزارة النقل إلى وزارة التربية (ديوان الخدمات المدرسية) والترفع في المنحة المخصصة للبرنامج من 1.000 ألف دينار إلى 1.500 ألف دينار. إلا أن هذه المنظومة تشهد بعض التعطيلات وعزوف الناقلين للاتخراط فيها، خاصة بسبب عدم تأمين خلاصهم في الأجل المعقولة.</p> <p>- تم بتاريخ 5 أكتوبر 2023 دعوة كل من وزارة التربية والسادة الولاة لمزيد التنسيق مع الأطراف المعنية للوقوف على الإشكاليات المطروحة والسعي لمزيد تفعيل هذه المنظومة والتشجيع على الاتخراط فيها.</p> <p>مع الإشارة أيضا أنه في إطار معاضدة مجهودات الشركات الجهوية للنقل ودعم العرض وتلبية الحاجيات الحينية لتنقلات المواطنين، تمت الموافقة خلال جلسة عمل وزارة بتاريخ 6 سبتمبر 2022 على الترخيص لاقتناء 300 حافلة مستعملة من المزود الفرنسي RATP عن طريق التفاوض المباشر وذلك كحل ظرفي ووفقا لمعايير مرجعية مضبوطة، وسيكون نصيب الشركة الجهوية للنقل بالقيروان منها 20 حافلة (07 عادية و13 مزدوجة).</p>



ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ نبيل حامدي		2- أسطول مهترى:	<p>2- يتكوّن أسطول الشركة الجهوية للنقل بالقيروان من 164 حافلة، منها 85 حافلة يتراوح عمرها بين 14 سنة و04 أشهر، و35 حافلة يتراوح عمرها بين 15 و19 سنة و44 حافلة فاق عمرها 20 سنة، وذلك بسبب تأخر إنجاز الاستثمارات نظرا للوضعية المالية للشركة. هذا إضافة إلى غلاء ثمن الحافلات وعزوف المزوّدين عن المشاركة في طلبات العروض. حيث تمّ تسجيل عدد 03 طلبات عروض متتالية غير مثمرة. كما أنّ طلب العروض الرابع لم يشارك فيه سوى مزوّد وحيد في القسّم عدد 1 الخاص بالحافلات العادية وعددها 7، في حين كانت النتيجة لبقية الأقسام - المتعلقة بـ 03 حافلات صغيرة الحجم و16 حافلة مزدوجة - غير مثمرة.</p> <p>وأمام هذه الوضعية، ستعزّز الشركة الجهوية للنقل بالقيروان أسطولها باقتناء حافلات جديدة، حيث أنّه يوجد طلب عروض مثير لاقتناء عدد 07 حافلات عادية والملف معروض حاليا على اللجنة العليا للصفقات، كما تمّ إدراج برنامج استثمارات بميزانية سنة 2024 لاقتناء عدد 16 حافلة نقل حضري عادية وعدد 03 حافلة نقل حضري مزدوجة وعدد 03 حافلة صغيرة الحجم لتدعيم وتحسين أسطول الشركة. ويبقى إشكال تمويل هذه الاستثمارات مطروحا في ظل عزوف البنوك عن تقديم عروض في الغرض. كما تجدر الإشارة أيضا أنّه، في إطار معاضدة مجهودات الشركات الجهوية للنقل ودعم العرض وتلبية الحاجيات الحينية لتنقلات المواطنين، تقيت الموافقة خلال جلسة عمل وزارية بتاريخ 6 سبتمبر 2022 على الترخيص لاقتناء 300 حافلة مستعملة من المزوّد الفرنسي RATP عن طريق التفاوض المباشر وذلك كحلّ ظرفي ووفقا لمعايير مرجعية مضبوطة، وسيكون نصيب</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ نبيل حامدي			الشركة الجهوية للنقل بالقيروان منها 20 حافلة (7 عادية و13 مزدوجة).
			3- عدم وجود أعوان تقنيين بالورشة:	3- تم الإعلان على فتح المناظرة الخارجية لانتداب أعوان لفائدة الشركة الجهوية للنقل بالقيروان بتاريخ 2023/11/21، من بينهم عدد 17 عون فني. هذا كما تمت برمجة طلب انتداب عدد 09 أعوان فنيين بميزانية سنة 2024.
			4- اقتصار النقل بـ المـ المدن على ولايات تونس وسوسة:	4- تؤمن الشركة الجهوية للنقل بالقيروان سفريات تجارية إلى كل من تونس وسوسة والمنستير ونابل وسليانة والمهدية. وحاليا تم تعليق خط المهدية لعدم توفر حافلة، وسيتم إرجاع الخط حال استلام حافلات في إطار تعزيز الأسطول.
			5- نقل عملة المنطقة الصناعية بالسبيخة على حساب تأمين نقل التلاميذ:	5- في إطار تحسين مواردها وتدعيم الاستثمار وجلب المستثمرين بالجهة وتوفير مواطن الشغل وتحسين النسيج الاقتصادي، تؤمن الشركة الجهوية للنقل بالقيروان نقل عملة المستثمرين المنتصبين بولاية القيروان ويتم مسبقا الاتفاق معهم على أن يتم ذلك خارج أوقات نقل التلاميذ باعتبار أن لديهم الأولوية في النقل إلى مقاعد الدراسة. وتجدر الإشارة إلى أن عدد 02 مستثمرين الذين تؤمن الشركة نقل عملتهم بالسبيخة، ورغم أنهم ينطلقون في العمل على الساعة السابعة صباحا، يتم إلحاقهم بمراكز عملهم في حدود الساعة السادسة والنصف صباحا لتنطلق الحافلة في ما بعد لتأمين نقل التلاميذ في مواعيدهم.
			6- بنية تحتية مهترئة:	6- تتميز ولاية القيروان بشـساعاتها، حيث يمتد قطرها على 150 كم، كما أن 70 % من مساحتها



ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ نبيل حامدي			<p>مناطق ريفية إضافية إلى بنية تحتية ممتدة. مما يؤثر على سلامة المعدات ويؤدي إلى كثرة الأعطال. وفي هذا الصدد، تقترح الشركة الجوية للنقل بالقيروان مزيد تفعيل النقل الريفي المدرسي حيث تضطر الحافلات إلى الدخول إلى مسالك ريفية لتأمين نقل عدد قليل من التلاميذ كان يمكن للنقل الريفي تأمين نقلهم إلى الطريق الرئيسي لتتكفل الحافلة في ما بعد بنقلهم إلى مقاعد الدراسة. هذا، كما تتم مراسلة السلط الجوية للتدخل لصيانة المسالك والطرق التي تمر منها الحافلات.</p>
			7- إحداث إدارة فرعية للنقل بالسييخة:	<p>7- تم اقتناء أرض بمعتمدية السبيخة لإنجاز فرع للشركة الجوية للنقل بالقيروان سيحتوي على إدارة ومريض للحافلات ونقطة تزود بالوقود وغسيل وصيانة. هذا وقد تم رصد مبلغ 100 ألف دينار في ميزانية سنة 2024 لتسيير الأرض وتهيئتها لمبيت الحافلات كمرحلة أولى.</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
30	كمال فراح	بومهل البساتين - الزهراء	1- تعدّد حوادث القطارات	<p>1- حسب تقرير المرصد الوطني لسلامة المرور، فإنّ القطار هو أقل وسيلة تتسبّب في الحوادث. كما شهدت إحصائيات 09 أشهر الأولى من سنة 2023 انخفاضاً في عدد الحوادث مقارنة بسنة 2022. وتعمل مصالح الشركة على تحسين منظومة السلامة.</p> <p>ومن جهة أخرى، تجدر الإشارة إلى أنّه أمام تسجيل الحوادث بتقاطعات السكّة مع الطريق وخاصة منها المجيّزة بحواجز آلية وإشارات ضوئية وصوتية وجسمامة الأضرار المادية والمعنوية الناجمة عنها من ناحية، والارتفاع المشطّ لكلفة تجهيزها وصيانتها، وأمام استفحال ظاهرة السرقة والتخريب وتنامي تهوّر مستعملي الطريق من ناحية أخرى، أصبح من المصعب على الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية تأمين كلّ التقاطعات. علماً وأنّ الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية قامت بتحديد توجهاتها وإستراتيجيتها الجديدة في هذا الموضوع والتي وقع تبليغها إلى كلّ من وزارة الداخلية والتجهيز والإسكان من خلال منع إحداث تقاطعات جديدة وغلق كلّ التقاطعات العشوائية وذلك باعتماد التعويض التدريجي للتقاطعات الخطيرة بالمنشآت الفنية الفوقية أو التحتيّة على كامل الوزارات المعنية. وقد أبدت وزارة الداخلية من خلال مراسلتها عدد 631 بتاريخ 29 جويلية 2022 موافقتها على كلّ المقترحات وعُثرت عن التزامها بالوقوف إلى جانب الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية فيما يتعلّق بتطبيق القانون بخصوص التقاطعات العشوائية. لما لها من تداعيات خطيرة على سير حركة القطارات ومستعملي الطريق على حدّ السواء.</p> <p>- بعد التّشاور مع الجهات المختصّة (الداخلية والتجهيز والإسكان)، تعمل الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية على القيام بما يلي:</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ كمال فراج			<p>* دعوة مصالح وزارة التجهيز والإسكان إلى برمجة ورصد الاعتمادات اللازمة للتعويض التدريجي للقطاعات السطحية الخطرة بممرات سفلية أو علوية على غرار ما هو معمول به بالشبكات العالمية:</p> <p>* تسخير الاعتمادات المرسودة لتأهيل التقاطعات المجترزة حاليا، مع تركيز كاميرات ومنظومة مراقبة عن بعد وفقا للإجراءات المعمول بها:</p> <p>* دعوة المصالح المعنية لغلق كل الممرات العشوائية وفقا للترتيب القانونية الجاري بها العمل، لما لها من تداعيات خطيرة على سير حركة القطارات ومستعملي الطريق.</p> <p>هذا ونذكر بأنه طبقا للفصل 11 من القانون عدد 74 لسنة 1998 المؤرخ في 19 أوت 1998 المتعلق بالسكك الحديدية، يمنع إحداث تقاطع طريق مع السكة دون أخذ الموافقة المسبقة من وزارة النقل بعد استشارة المستغل، وأن الشروط العامة المتعلقة بتصنيف وتجهيز نقاط تقاطع السكة مع الطريق تضبط بقرار مشترك من الوزير المكلف بالداخلية، والوزير المكلف بالنقل والوزير المكلف بالتجهيز، كما جاء بالفصل 29 من القانون عدد 23 لسنة 2005 والمتعلق بتنقيح وإتمام القانون عدد 74 لسنة 1998 المتعلق بالسكك الحديدية وكذلك الفصل 04 من أحكام قرار وزير الداخلية ووزير التجهيز والإسكان والهيئة الترابية ووزير النقل بالنيابة المؤرخ في 3 فيفري 2020 المتعلق بضبط الشروط العامة المتعلقة بتصنيف وتجهيز نقاط تقاطع السكك الحديدية الصادر بالزائد الرسمي للجمهورية التونسية بتاريخ 11 فيفري 2020.</p>

ع/ر	الغائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ كمال فراح		2- تدعيم النقل في الزمراء ومعتمدية بومهل البساتين والعمل على تحويل بومهل إلى محطة انطلاق للحافلات عوض أن تكون مجرد محطة عبور مع إضافة سفريات في أوقات الذروة:	2- يتم يومياً توفير حافلتين على الخط 82 الذي يربط منطقة بومهل بوسط العاصمة، حيث تنطلق أول سفرة صباحية من الحى على الساعة الخامسة و10 دق بمعدل سفرة كل 60 دقيقة ويكون موعد آخر سفرة من محطة برشلونة على الساعة السادسة مساءً. هذا وسيتم تدعيم العرض بحافلات إضافية حال توفر الإمكانيات من عتاد وأسطول. وستتم دراسة المقترح المتعلق بإحداث محطة انطلاق ببومهل.
31	يسري بواب	المنستير1	1- إنجاز محطة نقل بري متعددة الوسائط بالمنستير	1- يعتبر إحداث محطة النقل البري متعددة الوسائط بولاية المنستير مهماً نظراً لقرب وسائل النقل بكافة أنماطه بالمنطقة المزمع إنشاء المشروع بها، وحيث يتطلب إنجاز المشروع تمويلاً يقدر بـ 50 مليون دينار، فإن التوجه هو إمكانية إدراج هذا المشروع ضمن آلية الشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص لتوفير التمويلات اللازمة لإنجازه بكافة مكوناته ومراحله.
			2- سفريات شركة النقل بالساحل لا تخدم بالمرّة قطاع السياحة بالمنستير حيث لا توجد سفريات لتأمين النقل داخل الولاية، كما يُقترح إحداث سند نقل خاص بالسياح لتمكينهم من استعمال النقل العمومي بواسطة الحافلات والقطار	2- يتمثل عرض النقل الرابط بين المنطقة السياحية بالمنستير وبقية معتمديات الولاية فيما يلي: - تؤمن شركة النقل بالساحل انطلاقاً من الساعة الخامسة صباحاً إلى الساعة العاشرة ليلاً 39 سفرة يومياً (ذهاباً وإياباً)، تربط بين مدينتي سوسة والمنستير عبوراً بالمنطقة السياحية بواسطة 6 حافلات بتواتر 20 دقيقة وفي إطار جلسة عمل انعقدت بمقر ولاية المنستير بخصوص الاستعداد للموسم السياحي، تم بداية من 1 جويلية إلى منتصف سبتمبر 2023 الترفيع بـ 4 سفريات إضافية، ليصبح عدد السفريات المؤمّنة يومياً 43 سفرة على أن تكون آخر سفرة في حدود منتصف الليل انطلاقاً من مدينة سوسة.

غ/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ يسري بواب			<p>- تؤمن شركة النقل بالساحل، عبورا بالمنطقة السياحية، 19 سفرة يوميا، تربط بين مدينة المنستير ومساكن بواسطة 3 حافلات بتواتر 50 دقيقة وكذلك 18 سفرة يوميا تربط بين المنستير ومصنور وبئر الطيب بواسطة 3 حافلات.</p> <p>- تؤمن الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية، انطلاقا من الساعة الخامسة و15 دقيقة صباحا إلى الساعة الثامنة و50 دقيقة ليلا، 23 سفرة يوميا (ذهابا وإيابا) تربط بين مدينة المنستير وسوسة بواسطة 6 قطارات بتواتر 40 دقيقة.</p> <p>- تؤمن سيارات التاكسي الفردي التابعة لولاية المنستير ذات الرمز 06/14 عملية النقل داخل المنستير، بما في ذلك المنطقة السياحية ومعتمدات الساحل والوردانين وقصيبة المديوني وبنبله والربط مع بقية معتمدات الولاية، إضافة إلى عدد 9 سيارات تاكسي جماعي المرخص لهم في عبور المنطقة السياحية وعدد 21 تاكسي سياحي تابعة لولاية المنستير.</p>
			<p>3- تعدّد الجواث بمطار المنستير الدولي على غرار سقوط أجزاء من السقف داخل مبنى المطار:</p> <p>3-1: حادث سقوط عمود حديدي: إثر هبوب رياح قوية بمدينة المنستير تسببت في حادث سقوط عمود حديدي على مستوى مريض الطائرات بتاريخ 25 جويلية 2023، قام ديوان الطيران المدني والمطارات بمراسلة شركة "تاف تونس" لموافاته بتقرير في الغرض مع تكليف مكتب مراقبة للقيام بمهمة تفقد لجميع الأعمدة المتواجدة بالمطار ومد الديوان بشهادة مطابقة. وبتاريخ 01 أوت 2023، تمت مطالبة شركة "تاف تونس" بـ:</p> <p>- تغيير العمود المحطم لأهمية دوره من الجانب الأمني والخدمات الأرضية وسلامة تحرك الطائرات،</p>	<p>3- تعدّد الجواث بمطار المنستير الدولي على غرار سقوط أجزاء من السقف داخل مبنى المطار:</p> <p>3-1: حادث سقوط عمود حديدي: إثر هبوب رياح قوية بمدينة المنستير تسببت في حادث سقوط عمود حديدي على مستوى مريض الطائرات بتاريخ 25 جويلية 2023، قام ديوان الطيران المدني والمطارات بمراسلة شركة "تاف تونس" لموافاته بتقرير في الغرض مع تكليف مكتب مراقبة للقيام بمهمة تفقد لجميع الأعمدة المتواجدة بالمطار ومد الديوان بشهادة مطابقة. وبتاريخ 01 أوت 2023، تمت مطالبة شركة "تاف تونس" بـ:</p> <p>- تغيير العمود المحطم لأهمية دوره من الجانب الأمني والخدمات الأرضية وسلامة تحرك الطائرات،</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ يسري بواب			<p>- تغيير وتدعيم الأعمدة المماثلة للعمود المتضرر، وذلك بالاستعانة بمكتب مراقبة مختص.</p> <p>- أخذ التدابير اللازمة والاستثنائية فيما يتعلق باستغلال مواقف الطائرات المتأثرة بنقص الإنارة.</p> <p>وبتاريخ 9 أوت 2023، توصل ديوان الطيران المدني والمطارات بمراسلة من شركة "تاف تونس" لإعلامه بأنه قد تم استدعاء مكتب خبراء معترف به للقيام بتشخيص لجميع الأعمدة وتقييم المخاطر وتقديم توصيات في الغرض، وتم إثر ذلك تدعيم العمود عدد 7، كما تعهدت الشركة بتغيير جميع الأعمدة بقيمة جملية تقدر بحوالي 700 ألف دينار.</p> <p><b>2-3: حادثتي سقوط جزء من السقف في 29 أكتوبر 2023 و 7 نوفمبر 2023 بمطار المنستير حبيب بورقيبة الدولي:</b></p> <p>- إثر الحادث الأول بتاريخ 29 أكتوبر 2023، قام ديوان الطيران المدني والمطارات بمراسلة شركة "تاف تونس" في 31 أكتوبر 2023 لتحملها المسؤولية ومطالبتها بالقيام بما يتعين.</p> <p>- إثر الحادث الثاني بتاريخ 7 نوفمبر 2023، تم يوم 8 نوفمبر 2023 إجراء زيارة ميدانية لمعاينة أسباب الحادث، وقد تبين ما يلي:</p> <p>* بالنسبة لحادث يوم 29 أكتوبر 2023، فهو ناتج عن وجود عيب خفي بأجر السقف،</p> <p>* بالنسبة لحادث يوم 07 نوفمبر 2023، فهو ناتج عن انفصال الملاط عن العارضة، مما انجر عنه سقوط جزئي للسقف المستعار.</p> <p>وبناء على ذلك، تمت مطالبة شركة "تاف تونس" بضرورة الشروع فورا في معاينة جميع العوارض (الملاط) وإزالة كل ملاط يبرز بداية "تقشير"، وتم توجيه تنبيه إلى شركة "تاف تونس" لتحملها المسؤولية ومطالبتها بما يلي:</p>



ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ يسري بواب			<p>* القيام باختبار لحالة السقف المستعار بكامل المحطة الجوية والهيكل الداعم للسقف المستعار من طرف مكتب مراقبة مرخص من طرف وزارة التجهيز والإسكان بدون أجال ومد الديوان بشهاد قبول الأشغال دون تحفظات من طرف نفس المكتب.</p> <p>* القيام باختبار لحالة التليس الخارجي للواجهة من طرف مكتب مراقبة مرخص من طرف وزارة التجهيز والإسكان بدون أجال ومد الديوان بشهاد قبول الأشغال دون تحفظات من طرف نفس المكتب.</p> <p>* القيام باختبار لعازل أسطح المحطة من طرف مكتب مراقبة مرخص من طرف وزارة التجهيز والإسكان بدون أجال ومدنا بشهاد قبول الأشغال دون تحفظات من طرف المكتب.</p> <p>وفي 9 نوفمبر 2023 : تم عقد جلسة عمل بمقر وزارة النقل بإشراف وزير النقل وبحضور إدارات الوزارة ومسؤولي ديوان الطيران المدني والمطارات وشركة "تاف تونس". تناولت وضعية مطار المنستير ، حيث تمت دعوة ممثلي شركة "تاف تونس" إلى ضرورة احترام الإجراءات التعاقدية التي يضبطها العقد وخاصة فيما يتعلق بصيانة مرافق المطار وتجهيزاته مع المحافظة عليها طبقا لقواعد ميثاق الصحة والأمن والسلامة والبيئة حفاظا على الأرواح والممتلكات وضمانا لديمومة نشاط هذا المطار طيلة مدة اللزمة. مع التأكيد على البعد السيادي لمختلف المعايير الوطنية وهو ما يستوجب التعامل معها بحرص خاص ودقيق ومتابعة لصيقة وبقطة تامة.</p> <p>وقد أبدت المديرية العامة لشركة "تاف تونس" استعدادها التام لدعوة منظورها إلى التحلي بالجدية والحرفية والجاهزية القصوى ، وأكدت أنها قد بادرت بمعالجة الكثير من الإشكالات وتعدت بالاستجابة للتوصيات في أقرب الأجال.</p>



ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ يسري بواب		4- توضيح الوضعية المالية بين TAV والدولة:	4- تفتت تغطية ما قيمته 50 % من مبلغ "المعاليم التاريخية 2011 - 2018" بواسطة ضمان بنكي. (تمت المصادقة على الملحق عدد 3 المبرم في سنة 2019 للعقد للزمة والذي يضبط قيمة الديون وطريقة جدولتها). - تمّ خلاص المعاليم المتخلّدة بعنوان سنة 2019 فحسب. - لم يتمّ خلاص المعاليم بعنوان سنة 2020 و2021 و2022 و2023. حيث علّقت شركة TAV تطبيق مقتضيات عقدي الزمة. فيما يتعلّق بالدفعات والضمانات البنكية وذلك انتظارا لمبادرة التفاوض بخصوص مطاري المنستير - الحبيب بورقيبة والنفیضة - الحمامات.
			5- وضعية أعوان صلوحيّة الملاحة:	5- بالنسبة لوضعية أعوان صلوحيّة الملاحة الذين وقع إلحاقهم وإدماجهم بديوان الطّيران المدني والمطارات، ستتمّ معالجة وضعيتهم الإدارية في إطار النظام الأساسي الخاص بأعوان الديوان الذي هو بصدد التّحيين حاليا.
			6- وضعية أعوان الخدمات الأرضية بمطار المنستير:	6- تبعا لمطلب شركة تاف تونس المتعلقة باسترجاع نشاط الخدمات الأرضية بمطار المنستير الحبيب بورقيبة والذي كان يجب إحالته طبقا للمقتضيات عقد لزمة استغلال المطار المذكور بداية من 1 جانفي 2015، انعقدت مجالس وزارية مضيقية (خلال سنة 2015) تمّ على إثر توصيات صادرة عنها إعداد مقترح للتعويض تبعا لعدم استرجاع شركة تاف تونس للنشاط المذكور. - ولهذا الغرض، تمّ عقد اجتماع بمقر الهيئة العامة للشركة بين القطاع العام والقطاع الخاص بتاريخ 18 ديسمبر 2018 بحضور ممثلين عن رئاسة الحكومة، وزارة النقل إلى جانب شركة الخطوط التونسية للخدمات الأرضية وشركة

ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ يسري بواب			<p>تاف تونس تمّ خلاله تجديد قيمة التعويض وجدولته. وقد قدرّت قيمة التعويض بـ 5,522 مليون يورو (من سنة 2015 إلى حدود سنة 2019). وبلغت إلى حدود سنة 2023 حوالي 12,8 مليون يورو. كما تمّ خلال هذا الاجتماع تحديد تاريخ 01 أبريل 2019 كتاريخ أقصى لإحالة نشاط الخدمات الأرضية إلى شركة تاف تونس.</p> <p>إلا أنّه، وتبعاً للتوصيات المنبثقة عن جلسة العمل الوزارية المنعقدة بتاريخ 06 فيفري 2019، تمّ إرجاء عملية إحالة النشاط إلى شركة تاف تونس ومواصلة التفاوض مع هذه الأخيرة أخذاً بالاعتبار للجانب الاجتماعي للملف.</p> <p>وفي جلسته عدد 72 بتاريخ 30 ديسمبر 2021، قرّر مجلس إدارة شركة الخطوط التونسية للخدمات الأرضية ضرورة الإحالة الفورية للنشاط لشركة "تاف تونس" شريطة الحصول على موافقة سلطة الإشراف للشروع في الإجراءات وإعلام جميع الأطراف المعنية والمتداخلة بقرار وتاريخ الإحالة. وفي هذا السياق، قرر مجلس الإدارة عدم المصادقة على رصد أي اعتمادات بعنوان ميزانية الاستثمار لسنة 2023 لمطار المنستير الحبيب بورقيبة وذلك اعتباراً لقيمة الخسائر التي تتكبدها الشركة والمقدّرة بحوالي 20 مليون ديناراً سنوياً منذ سنة 2015.</p> <p>وقد أوصى مجلس إدارة شركة الخطوط التونسية للخدمات الأرضية في جلسته عدد 83 والمنعقدة بتاريخ 27 أكتوبر 2023 بالتفاوض مع شركة "تاف تونس" وبرمجة جلسة عمل في الغرض بحضور ديوان الطيران المدني والمطارات بغرض إحالة النشاط لفائدة شركة "تاف تونس" خلال الثلاثي الثاني من سنة 2024.</p> <p>وتعتزم الشركة إثر تحويل النشاط إلى شركة تاف تونس في هذا الموعد الأخير (الثلاثي الثاني من سنة</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
				<p>2024) ترشيد التصرف في الأعراف حسب التمشي التالي:</p> <p>- الإبقاء على نسبة من الأعراف لمواصلة العمل لدى الشركة المذكورة عملاً بالتشريعات والتراتيب الجاري بها العمل في مجال اللزومات.</p> <p>- تسريح جانب من الأعراف حسب شروط يتم التفاوض بشأنها مع الأطراف الاجتماعية.</p> <p>-إعادة توزيع باقي الأعراف ضمن مختلف هياكل الشركة حسب ما تقتضيه ضرورة العمل وبالاكتفاء على جدول الحاجيات المعد سلفاً.</p>
			<p>7- تأمين نقل السياح بمدينة المنستير:</p> <p>7- تؤمن شركة النقل بالساحل خطاً يربط وسط مدينة المنستير بوسط مدينة سوسة مروراً بالمنطقة السياحية بالمنستير وعبر جميع التزل وذلك بواسطة 6 حافلات على كامل اليوم بتواتر كل 20 دقيقة.</p>	

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
32	محمد علي فنييرة	قربمالية	1- دوائر النقل الحضري بين نابل وبن عروس:	1- تمّ تقديم مقترح من طرف ولاية نابل لتعديل دائرة النقل الحضري المشتركة مع ولاية بن عروس أو إحداث دائرة جديدة مشتركة للنقل الحضري، إلا أنّ ولاية بن عروس رفضت المقترح. وسيتمّ التنسيق لمزيد تقريب وجهات النظر بين الولايتين، حيث أنّ الاتفاق بينهما ضروري لتعديل أو لإحداث دائرة جديدة. وفي صورة تقديم مشروع متفق عليه بين الطرفين، فإنّ وزارة النقل ستعمل على تنقيح قرار وزير النقل المؤرخ في 11 ديسمبر 2004 المتعلّق بتحديد دوائر النقل الحضري التي تتجاوز حدود الولاية وبالترخيص للسادة الولاة بإسناد تراخيص نقل عمومي غير منتظم للأشخاص على الطرقات بواسطة سيارات "التاكسي" الفردي و"التاكسي" الجماعي و"التاكسي" السياحي للمقيمين بولاياتهم تخول العمل بمناطق تتجاوز حدود الولاية.
			2- تدعيم النقل بمعتمدية قربمالية:	2- سيتمّ تدعيم فرع قربمالية بحافلة مكيفة كبيرة خلال شهر ماي 2024 لتدعيم خط الرفاهة الرابط بين قربمالية وتونس العاصمة وبعدد 03 حافلات مزدوجة مستعملة مع مفتتح السنة الدراسية القادمة وذلك لتحسين خدمات النقل المدرسي والحضري بالجهة.  - سيتمّ تحسين خدمات النقل على الخط الرابط بين نابل وتونس مروراً بقربمالية وفندق الجديد وكذلك نفس الشيء بالنسبة للخط الرابط بين الحمامات وتونس مروراً بقربمالية وفندق الجديد بداية من موفّي شهر ديسمبر 2023 وذلك بصفة تدريجية مع تسلم الحافلات الجديدة في إطار تعزيز أسطول الشركة الجهوية للنقل بولاية نابل باقتناء 9 حافلات عادية جديدة (نقل بين المدن) خلال موفّي شهر ديسمبر 2023.

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ محمد علي فندرة			كما تجدر الإشارة أيضا أنه في إطار معاضدة مجهودات الشركات الجهوية للنقل ودعم العرض وتلبية الحاجيات الجينية لتنقلات المواطنين، تقيمت الموافقة خلال جلسة عمل وزارية بتاريخ 06 سبتمبر 2022 على الترخيص لاقتناء 300 حافلة مستعملة من المزود الفرنسي RATP عن طريق التفاوض المباشر وذلك كحل ظرفي ووفقا لمعايير مرجعية مضبوطة، وسيكون نصيب الشركة الجهوية للنقل بولاية نابل منها 32 حافلة (10 عادية و22 مزدوجة).
33	الطاهر بن منصور	قبلي - سوق الأحد	1- تنقيح القانون عدد 33 لسنة 2004 المؤرخ في 19 أبريل 2004 والمتعلق بتنظيم النقل البري بأخذ بالاعتبار التطورات والأنماط الجديدة والتوجهات الإستراتيجية في مجال النقل. النقل الحضري: 2- تفتقر ولاية قبلي إلى النقل + إلغاء حافلة سوق الأحد - تونس للشركة الوطنية للنقل بين المدن:	1- يتم التوجه إلى مراجعة شاملة للقانون عدد 33 لسنة 2004 المؤرخ في 19 أبريل 2004 والمتعلق بتنظيم النقل البري بأخذ بالاعتبار التطورات والأنماط الجديدة والتوجهات الإستراتيجية في مجال النقل. 2- تحرص الشركة الجهوية للنقل بولاية قابس على تقديم خدمات في مستوى تطلعات المواطنين وخاصة تأمين النقل المدرسي كأولوية قصوى، رغم النقص في الأسطول وصعوبة التزود، أحيانا، بقطع الغيار لصيانة الحافلات المعطية جزاء الاعتداءات المتكررة ونهرا البنية التحتية والحالة الوعرة للطرق. وأمام هذه الوضعية، سيتم تعزيز أسطول الشركة الجهوية للنقل بقابس باقتناء حافلات جديدة. كما تجدر الإشارة أيضا أنه في إطار معاضدة مجهودات الشركات الجهوية للنقل ودعم العرض وتلبية الحاجيات الجينية لتنقلات المواطنين، تقيمت الموافقة خلال جلسة عمل وزارية بتاريخ 06 سبتمبر 2022 على الترخيص لاقتناء 300 حافلة مستعملة من المزود الفرنسي RATP

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ الطاهر بن منصور			<p>عن طريق التفاوض المباشر وذلك كحلٍ ظرفي ووفقا لمعايير مرجعية مضبوطة، وسيكون نصيب الشركة الجوية للنقل بقابس منها 25 حافلة مزدوجة سيكون لولاية قبلي منها نصيب حسب حاجيات التنقل في معتمدياتها.</p> <p>تؤمن الشركة الوطنية للنقل بين المدن 03 سفرات بين قبلي وتونس العاصمة:</p> <p>- سفرة نهائية تونس - القوار عبر قبلي مرورا بمدينة منوسة وصفاقس.</p> <p>- سفرة ليلية تونس - قبلي مرورا بمدينة منوسة وصفاقس.</p> <p>- سفرة ليلية تونس - دوز عبر قبلي مرورا بمدينة منوسة وصفاقس.</p> <p>- أما بخصوص السفرة النهارية تونس - سوق الأحد، فسيتم إعادة تشغيلها في أقرب الآجال.</p>



ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ الطاهر بن منصور		3- مراجعة دوائر النقل الحضري بولاية قبلي نظرا للتداخل بين أصناف النقل (نقل ريفي ولواج "شريط أزرق" وتاكسي فردي)	3- تبعا لصدور مجلة الجماعات المحلية وتعميم المناطق الحضرية، فإنه لم يعد بالإمكان الحديث عن إسناد تراخيص النقل الريفي الذي تم إلغاؤه بمقتضى الأمر الرئاسي عدد 317 لسنة 2022 المؤرخ في 8 أفريل 2022 والمتعلق بتنقيح وإتمام الأمر الحكومي عدد 417 لسنة 2018 المؤرخ في 11 ماي 2018 والمتعلق بإصدار القائمة الحضرية للأنشطة الاقتصادية الخاضعة لترخيص وقائمة التراخيص الإدارية لإتجاز مشروع وضبط الأحكام ذات الصلة وتبسيطها. وبالتالي، فإن التوجه يقتضي إسناد رخص تاكسي جماعي عوضا عن رخص نقل ريفي والتي ترجع بالنظر إلى صلاحيات الولاية حسب حاجيات التنقل، علما بأنه تم طرح هذا الإشكال من طرف غرفتي اللواج والنقل الريفي والإدارة الجهوية للنقل بقبلي على أنظار مصالح ولاية قبلي.
			4- إلغاء الخط الجوي باريس - توزر:	3- تم تعليق هذا الخط خلال سنة 2011، ثم تم إحداث خط جديد باريس - توزر تابع لشركة TRNASAVIA، وبالرغم من توقفه لفترة قصيرة إلا أنه استأنف نشاطه في 30 أكتوبر 2023 بمعدل سافرتين في الأسبوع، الاثنين والجمعة.



ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
34	محمود العامري	القلعة الصغرى - سيدي البهائي	1- ضعف الأسطول والنقص في بعض الخطوط:	1- سيتم تدعيم القلعة الصغرى وسيدي البهائي. على غرار المناطق الأخرى بجبهات الساحل بحافلات جديدة وأخرى مستعملة. مع إعطاء الأولوية للنقل المدرسي والجامعي. حيث تعزيم شركة النقل بالساحل تدعيم أسطولها خلال سنة 2024 بحافلات جديدة (100 حافلة). مع الإشارة وأنه في إطار معاضدة مجهودات الشركات الجبهوية للنقل ودعم العرض وتلبية الحاجيات الجنبية لتنقلات المواطنين. تمت الموافقة خلال جلسة عمل وزارة بتاريخ 6 سبتمبر 2022 على الترخيص لاقتناء 300 حافلة مستعملة من المزود الفرنسي RATP عن طريق التفاوض المباشر وذلك كحلٍ طرقي ووفقا لمعايير مرجعية مضبوطة. وسيكون نصيب شركة النقل بالساحل منها 49 حافلة (14 عادية و35 مزدوجة). ولالإفادة، فقد استقبل السيد الرئيس المدير العام للشركة الجبهوية للنقل بالساحل السيد النائب محمود العامري بمكتبه وتمت حلحلة الوضعية المتعلقة بمنطقة "الرمانية". كما تمت موافاته بالبيانات والإيضاحات اللازمة بالنسبة لبقية المناطق.
			2- تعطل مشروع الميناء بالمياه العميقة بالنفوضية:	2- تمّ تحيين دراسات الجدوى الاقتصادية للمشروع من طرف مكتب دولي سنة 2018 وإعداد ملف طلب عروض والإعلان عنه لإنجاز المرحلة الأولى بصيغة «EPCF»: هندسة وبناء وتمويل. كما تمّ فرز العروض التي وردت على شركة ميناء النفوضية وتقييمها وعرض نتائجها على الهيئة العليا للمطّلب العمومي التي عيّرت بتاريخ 5 أكتوبر 2023 عن عدم موافقتها على اقتراح شركة ميناء النفوضية لإسناد صفقة إنجاز أشغال المرحلة الأولى لأفضل عرض اعتبارا لعدم وضوح طريقة التمويل المشروطة ولوجود بعض الإخلالات الفنية في منهجية التقييم.

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ محمود العامري			<p>وتعمل شركة ميناء النفيضة ووزارة النقل حاليا على مواصلة إجراءات إنجاز المشروع الذي أصبح ضرورة قصوى للاقتصاد التونسي وذلك باتباع المنهجية التالية:</p> <p>1- مواصلة البحث عن مستثمر استراتيجي للتعهد بتمويل وإنجاز وتشغيل المشروع في إطار شراكة طبقا للتشريع الجاري به العمل:</p> <p>2- أو مراجعة الخصوصيات الفنية للمشروع بما يتماشى مع حاجيات الاقتصاد الوطني وإنجازه طبقا للإجراءات المعمول بها في مجال إنجاز وتشغيل الموانئ البحرية التجارية.</p> <p>وتواصل وزارة النقل وشركة ميناء النفيضة التقدم في القيام بالإجراءات المتعلقة بتصفية الحوزة العقارية والتنسيق على مستوى دراسة وإنجاز الأشغال الخارجة عن حوزة المشروع للربط مع الشبكات.</p>
			<p>3- تقاطع السكة بجوهرة سوسة: التقاطع مع الطريق الحزامية بولاية سوسة:</p>	<p>3- التقاطع المعني يعتبر عشوائيا ويتطلب التجهيز، والشركة والوطنية للسكك الحديدية التونسية بصدد النظر في إضفاء الصبغة القانونية عليه لتجهيزه بالتنسيق مع مصالح وزارة التجهيز والإسكان ومع البلدية وذلك لضمان عناصر السلامة الضرورية.</p>
			<p>4- مطالب اللواج شريط أزرق:</p>	<p>4- يرجع هذا الطلب، المتعلق بالجولان داخل حدود الولاية، إلى مشمولات السادة الولاية في إطار تحديد الحاجيات المطلوبة لكل ولاية حسب خصوصياتها.</p> <p>وتجدر الإشارة إلى أنه طبقا لأحكام القانون عدد 33 لسنة 2004 المؤرخ في 19 أفريل 2004 المتعلق بتنظيم النقل البري، فإن عملية إسناد التراخيص لتعاطي أنشطة النقل العمومي غير المنتظم للأشخاص تخضع إلى تراخيص يسندها السادة الولاية بالنسبة للتراخيص التي لا تتجاوز حدود الولاية، كما جاء بأحكام الفصل 23 الذي نص</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ محمود العامري			<p>على ما يلي: " يخضع تعاطي أنشطة النقل العمومي غير المنتظم للأشخاص على الطرقات إلى ترخيص يسندده الوالي في حدود اختصاص السلطة الجوية المنظمة للنقل البري والوزير المكلف بالنقل في بقية الحالات. ويمكن للوزير المكلف بالنقل أن يرخص للوالي بمقتضى قرار، بإسناد تراخيص للمقيمين بالولاية تخول لهم استغلال تلك التراخيص بمنطقة تتجاوز حدود الاختصاص الترابي للسلطة الجوية المنظمة للنقل البري دون تجاوز حدود يتم ضبطها بنفس القرار وذلك بالنسبة إلى أصناف النقل العمومي غير المنتظم للأشخاص التي يتم تحديدها بالقرار المذكور. "</p> <p>ويتم عرض مطالب الحصول على تراخيص على لجنة استشارية جوية للنقل، كما جاء بأحكام الفصل 24 الذي نص على ما يلي: " تسند تراخيص النقل العمومي غير المنتظم للأشخاص بعد أخذ رأي لجنة استشارية جوية تنظر في المطالب المتعلقة بهذه التراخيص والمقدمة من قبل أشخاص مقيمين بالولاية. تضم هذه اللجنة الجوية ممثلين عن الأطراف المعنية بالنقل العمومي غير المنتظم للأشخاص وتضبط تركيبها وطرق سيرها وأصناف المطالب التي تتولى إبداء الرأي فيها بأمر. "</p> <p>هذا وتتم عملية الإسناد بناء على حصص يتم ضبطها في إطار تعويض الرخص المُلغاة وتحديد الحاجيات للولاية من طرف لجنة فنية جوية في إطار فك العزلة على بعض المناطق ويتم إرسال محضر هذه اللجنة إلى وزارة النقل للمصادقة عليها. وتتم إجابة الولاية المعنية في الغرض بخصوص التراخيص خارج دوائر النقل الحضري المشتركة. أما التراخيص التي يتم إسنادها داخل دوائر النقل الحضري المشتركة يتم ضبطها في</p>

ع/د	الفانب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ محمود العامري			<p>إطار اللجنة التنسيقية التي تجتمع بوزارة النقل في إطار المعادلة بين طلبات الولايات والمهنيين. هذا وتبقى جميع المسائل التي تتعلق بالنقل العمومي غير المنتظم للأشخاص على الطرقات، من ذلك إسناد الترخيص ومطالب تغيير صنف النشاط ومنطقة الجولان ومحطات النقل البري من اختصاص السلط الجهوية للنقل.</p>

ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
35	صابر الجلاصي	المرناقية - برج العامري	1- مخرجات الاجتماع المنعقد بوزارة الصناعة والمناجم والطاقة يوم 14 نوفمبر 2023 بخصوص استعمال الغاز البترول المسيل كوقود:	<p>1- إنَّ مسائل توفير الخزانات والتثبت في مدى مطابقتها لقواعد السلامة الجاري بها العمل والكميات اللازمة من هذا الغاز والعدد الكافي من محطات التزويد تدرج ضمن مشمولات وزارة الصناعة والمناجم والطاقة التي تفت دعوتها لإيجاد الآليات والحلول المناسبة لحل هذه الإشكاليات في أقرب الأجل الممكنة بالتنسيق مع مصالح وزارة النقل والهيكل المعنية بالموضوع.</p> <p>وفي إطار متابعة هذا الملف، تم عقد جلستي عمل بوزارة الصناعة والمناجم والطاقة بتاريخ 10 أكتوبر و14 نوفمبر 2023 لإيجاد الحلول العملية والمناسبة. حيث اتجه رأي مصالح هذه الوزارة مبدئياً إلى توفير الخزانات بصفة تدريجية من قبل مصنعين محليين لتسوية وضعية سهارات المعنيين بالأمر مع العمل على الترخيص لمحطات جديدة للتزود بهذا الغاز. وجلسات العمل متواصلة في الغرض لحل الإشكاليات بصفة جذرية وتسوية الوضعية الحالية.</p>
			2- انخفاض مداخيل الخطايا من 2018 إلى 2023:	<p>2- نظرا لتراجع الأسطول الجاهز للاستغلال والنقص المسجل في العرض طيلة السنوات الفارطة، أصبحت عملية المراقبة على متن الحافلة شبه مستحيلة خصوصا في أوقات الندرة نظرا للاكتظاظ. ولهذا اعتمدت الشركة المراقبة الفرضية على مستوى شبايك التذاكر وتكثيف المراقبة عند البيع قبل امتطاء الحافلة. ويتم في هذا الخصوص الاستعانة بالسواق الذين سجلوا عجزا بدنيا في خطتهم الأصلية حسب ملفاتهم الطبية. وقد أدى هذا التوجه إلى التراجع في الخطايا المسجلة.</p> <p>ويجري العمل حاليا على إيجاد السبل المثلى بالتنسيق مع المصالح المختصة بوزارة المالية لتثقيف هذه الخطايا واستخلاصها.</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ صابر الجلاصي		3- تعويض النقص في عدد القبايض العاملين بشبابيك التذاكر على شبكة المترو بالسواق الذين أصبحوا غير مؤهلين للعمل في خطة سائق:	3- بالنسبة للنقص المسجل في خطة قابض بالشبكة الحديدية، فإن شركة النقل بتونس تشهد نقصا فادحا في هذه الخطة بسبب توقف عمليّة الانتداب سنة 2020. ولذلك وقع توجيه التصرف في الرصيد البشري حسب أولويات الاستغلال حيث لم يتمكن 110 مراقبا ومتفقا من ممارسة خطهم حسب الرتبة وواصلوا العمل حسب خطهم السابقة لسد هذا الشغور جزئيا. وذلك بالإضافة إلى التوقف مؤقتا على استغلال 46 شبك تذاكر في انتظار استئناف عملية الانتداب. أما بخصوص استغلال سواق الحافلات الذين هم في وضعية عجز بدني نهائي، في خطة قابض شبك تذاكر في الشبكة الحديدية فإنه يتم العمل به على مستوى شبكة الحافلات.
			4- اقتراح إحداث عمادة لسياسة العربات والسلامة المرورية:	4 - مقترح وجيه ولا ترى وزارة النقل مانعا في تجسيمة وفق التشريع والتراتيب الجاري بها العمل، مع استعدادها لإجراء كل الأنشطة المتعلقة بالمراقبة والتأطير.



ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
36	يوسف التومسي	الزاوية - القصيبة - الثريات	1- مشروع مترو الساحل:	1- إن مشروع ربط الخطّ الحالي بمحطّة الخطوط البعيدة وتمديده إلى القلعة الصغرى والقلعة الكبرى بصدد الإعداد في إطار دراسة أولية يقوم بها مجمع دراسات. ومن المنتظر أن تنتهي في شهر جانفي 2024، وسيتمّ على إثر نتائجها إعداد ملف نشر طلب عروض للقيام بالدراسات المعمّقة.
			2- النقص في الموارد البشرية:	2- تمّ مؤخراً تحيين تركيبة لجنة الانتدابات الخارجية وهي حالياً بصدد عقد سلسلة من الاجتماعات للإعداد لكافة الممّهات الضرورية للإعلان عن المناظرة في مسهل سنة 2024.
			3- تعطل مشروع ميناء المياه العميقة بالنفيسة:	3- تمّ تحيين دراسات الجدوى الاقتصادية للمشروع من طرف مكتب دولي سنة 2018 وإعداد ملف طلب عروض والإعلان عنه لإنجاز المرحلة الأولى بصيغة «EPCF»: هندسة وبناء وتمويل. كما تمّ فرز العروض التي وردت على شركة ميناء النفيسة وتقييمها وعرض نتائجها على الهيئة العليا للطلب العمومي التي عّرت بتاريخ 5 أكتوبر 2023 عن عدم موافقتها على اقتراح شركة ميناء النفيسة لإسناد صفقة إنجاز أشغال المرحلة الأولى لأفضل عرض اعتباراً لعدم وضوح طريقة التمويل المشروطة ولوجود بعض الإخلالات الفنية في منهجية التقييم. وتعمل شركة ميناء النفيسة ووزارة النقل حالياً على مواصلة إجراءات إنجاز المشروع الذي أصبح ضرورة قصوى للاقتصاد التونسي وذلك باتّباع المنهجية التالية: - مواصلة البحث عن مستثمر استراتيجي للتعبّد بتمويل وإنجاز وتشغيل المشروع في إطار شراكة طبقاً للتشريع الجاري به العمل؛



ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ يوسف التومسي			<p>- أو مراجعة الخصوصيات الفنية للمشروع بما يتماشى مع حاجيات الاقتصاد الوطني وإنجازه طبقا للإجراءات المعمول بها في مجال إنجاز وتشغيل الموانئ البحرية التجارية.</p> <p>وتواصل وزارة النقل وشركة ميناء النفیضة التقدّم في القيام بالإجراءات المتعلقة بتصفيّة الحوزة العقارية والتّنسيق على مستوى دراسة وإنجاز التّشغال الخارجة عن حوزة المشروع للترتبط مع الشّبكات.</p>
			4- إلغاء مذكرة استعمال الغاز المنزلي في سيارات التاكسي:	<p>4- يهدف ضمان السلامة على الطرقات وفي إطار التّوقي من المخاطر والتّهدیدات المحتملة لاستعمال غاز البترول المسيل كوقود للعربات بصفة غير قانونية سواء باستعمال قوارير غاز البترول المسيل المعدة للاستعمال المنزلي أو خزّانات لا تستجيب للشروط الفنية المطلوبة، تمّ التأكيد على مستوى مصالح وزارة النقل على التّقيّد بالأحكام القانونية النّافذة المتعلّقة باستعمال هذا الوقود عند تجهيز العربات وعند عمليّة إجراء الفحص الفّني.</p> <p>وبالتالي، لم يتمّ منع استعمال هذا الغاز، إذا تمّ ذلك بصفة قانونية. مع الإشارة إلى أنّ دور الوكالة الفنية للنقل البري يقتصر بالنسبة للفحص الفّني لهذه العربات على التّثبت من مطابقة جهاز الغاز للقواعد الفنية والشّروط الجاري بها العمل، كما أنّه بإمكان أصحاب السيارات المجهّزة بخزّانات غاز تستجيب للشّروط الفنية المطلوبة الاتّصال مباشرة بمصالح الوكالة الفنية للنقل البري لتسوية وضعيّة سياراتهم.</p> <p>أما بخصوص توفير الخزّانات والتّثبت في مدى مطابقتها لقواعد السلامة الجاري بها العمل والكميات الأّزمة من هذا الغاز والعدد الكافي من محطّات التّزويد، فإنّ هذه المسائل تندرج ضمن</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ يوسف التومسي			<p>مشمولات وزارة الصناعة والمناجم والطاقة التي تمت دعوتها لإيجاد الآليات والحلول المناسبة لحل هذه الإشكاليات في أقرب الأجل الممكنة بالتنسيق مع مصالح الوزارة والهيئات المعنية بالموضوع.</p> <p>وفي إطار متابعة هذا الملف، تم عقد جلستي عمل بوزارة الصناعة والمناجم والطاقة بتاريخ 10 أكتوبر 2023 و 14 نوفمبر 2023 لإيجاد الحلول العملية والمناسبة، كما أن جلسات العمل متواصلة في الغرض لحل الإشكاليات بصفة جذرية وتسوية الوضعية الحالية.</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
37	عبد الجليل الهاني	بوعرقوب - بني خلاد	1- اتفاقية السماء المفتوحة:	<p>1- شهِدَ اتِّفاقٌ فُتِحَ الأجواءُ معَ الإتحاد الأوروبي تأخيراً في التوقيع عليه ودخوله حيز التنفيذ خاصة بعد ختم المفاوضات في ديسمبر 2017 بسبب مسألة حسم خروج بريطانيا من الإتحاد الأوروبي وتأخّر ردّ الجانب الأوروبي حول مسألة تعريف الإقليم، والذي تمّت إقادتنا به بخلال شهر سبتمبر 2020.</p> <p>- تبعاً لاستيفاء شروط التوقيع على الاتفاقية واعتماد التريث قصده مزيد إحكام التشاور بين جميع الأطراف التونسية المعنية، تم عقد اجتماع في الغرض برئاسة الحكومة خلال شهر نوفمبر 2021 تم خلاله الاتفاق على عرض الملف على جلسة عمل وزارية.</p> <p>- تمّ عرض الموضوع على رئاسة الحكومة من خلال مراسلة وزارة النقل بتاريخ 05 جانفي 2023.</p> <p>- تمّت مراسلة وزارة الشؤون الخارجية والهجرة والتونسيين بالخارج بتاريخ 17 فيفري 2023 بشأن المستجّدات في هذا الخصوص.</p> <p><u>معطيات حول الاتفاقية:</u></p> <p>- فتح المجال الجوي أمام الشركات الأوروبية للطيران بكل حرية بالمجال الجوي التونسي (cabotage)، مقابل فتح المجال الجوي لهذه الدول أمام شركات النقل الجوي التونسية.</p> <p>- التقارب التشريعي في مجال الطيران المدني (أمن وسلامة الطيران، إدارة الحركة الجوية وحماية البيئة والمستهلكين).</p> <p>- مستعوض هذه الاتفاقية الاتفاقيات الثنائية في مجال النقل الجوي المبرمة مع بلدان الإتحاد الأوروبي كل على حدة وتهدف إلى تحرير خدمات النقل الجوي ورفع القيود للنفاذ إلى الأسواق بين تونس والإتحاد الأوروبي.</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ عبد الجليل الهانسي			<p>- تحرير حقوق النقل الجوي (مسافرين وبضائع) ورفع القيود على سعة الطائرات وعدد الرحلات وتحرير تعريفات النقل الجوي.</p> <p>- توسيع دائرة تعيين الناقلات الجوية بحيث يمكن لأي دولة اتحادية تعيين ناقلة ترجع ملكيتها ومراقبتها الفعلية لدولة اتحادية أخرى.</p> <p>- إدراج حق الناقلات الجوية في تأمين خدماتها الأرضية الذاتية بمطارات الطرف الآخر طبقاً للتشريعات الوطنية الجاري بها العمل.</p> <p>وتتمثل أهم الأحكام التجارية والتشريعية والتنظيمية لهذه الاتفاقية في ما يلي:</p> <p>* إدراج مفهوم الشركة الجوية الاتحادية ( la compagnie communautaire ) بحيث يمكن لأي دولة تابعة للاتحاد الأوروبي تعيين ناقلة ترجع ملكيتها ومراقبتها الفعلية لدولة أخرى من الإتحاد الأوروبي لاستغلال خطوط جوية (بينما تنص الاتفاقيات الثنائية على أن تكون الملكية والمراقبة الفعلية للناقلات بيد الجانب الذي قام بالتعيين فقط).</p> <p>* تحرير حقوق النقل الجوي بالحريتين الثالثة* والرابعة** (مسافرين وبضائع) ورفع القيود على ساعات الطائرات وعدد الرحلات وجدول الطرق الجوية ومطارات الانطلاق والوصول.</p> <p>* تحرير تعريفات النقل الجوي.</p> <p>* التزام الطرفين بمبادئ المنافسة العادلة والشفافة والمساواة.</p> <p>* إدراج تدابير وقائية استثنائية لحماية مصالح الشركات الوطنية.</p> <p>* تحقيق التقارب التشريعي خاصة في مجال السلامة وأمن الطيران المدني وإدارة الحركة الجوية وحماية البيئة والمستهلكين.</p> <p>* دعم التعاون في مجال الملاحة الجوية بهدف إرساء فضاء جوي مشترك وتشريك تونس في المشاريع الأوروبية للملاحة الجوية.</p>

ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	عبد الجليل الهاني			<p>* إنشاء لجنة مشتركة دائمة وواسعة المشمولات تعنى بالحفاظ على التوازن وقض الإشكاليات، إن وجدت، وتجتمع في أي وقت.</p> <p>* وضع آلية لفضّ النزاعات تحت إشراف منظمة الطيران المدني الدولي.</p> <p><b>(*) الحرية الثالثة (تفريع الحركة)</b></p> <p>الحق الذي تمنحه دولة ما للطائرات تابعة لدولة أخرى للهبوط في مطاراتها لانزال الركاب أو البضائع.</p> <p>وباختصار: هي حرية السفر من بلد الشركة الأم إلى أي دولة أخرى.</p> <p><b>(**) الحرية الرابعة (شحن الحركة)</b></p> <p>الحق الذي تمنحه دولة ما للطائرات تابعة لدولة أخرى لأخذ ركاب أو بضائع متجهة إلى الدولة التي تتبعها الناقل.</p> <p>وباختصار: هي حرية السفر من أي دولة إلى دولة الشركة الأم.</p>
			<p>2- النقل المدرسي في منطقة سيدي عليّة التابعة لمعتمدية بني خلاد:</p>	<p>2- سيتمّ تدعيم فرع بني خلاد بعدد 01 حافلة مزدوجة مستعملة مع مفتتح السنة الدراسية القادمة وذلك لتحسين خدمات النقل المدرسي والحضري بالجهة.</p>
			<p>3- ضرورة تدعيم أسطول الحافلات ببني خلاد لتوفير النقل المدرسي وتلبية الرغبات في معتمدية بوغرقوب مثل منطقة المقطع:</p>	<p>3- سيتمّ تدعيم معتمدية بوغرقوب بعدد 01 حافلة مزدوجة مستعملة مع مفتتح السنة الدراسية القادمة وذلك لتحسين خدمات النقل المدرسي بالجهة.</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
38	علي بوزويّة	دوار هيشر	1- إسناد خطوط نقل جماعي دوار هيشر- الشرقية ودوار هيشر- الفجة:	1- إن إسناد رخص التاكسي الجماعي داخل حدود الولاية من اختصاص السادة الولاة. وفي صورة تجاوز الخطوط حدود الولاية، يتم الاتفاق عليها في إطار اللجنة التنسيقية ويجري حاليا التنسيق مع الأطراف المعنية بخصوص إسناد تراخيص تاكسي جماعي وسيتم عرض المقترح على أنظار اللجنة التنسيقية.
			2- تدعيم النقل في دوار هيشر- قصر السعيد وربط معتمدية دوار هيشر بالمنطقة الصناعية الشرقية 2 والفجة:	2- يتم الربط بين منطقة دوار هيشر والشرقية من خلال الخط 542 عبر الطريق الوطنية رقم 7، كما توفر شركة النقل بتونس حافلتين على الخط 55 الذي يربط بين منطقة دوار هيشر ومحطة "علي الهلوان" في انتظار تدعيم العرض حال تجسيم الاقتناءات المبرمجة. كما تؤمن شركة النقل بتونس سفرة واحدة على الساعة 06:00 صباحا من منطقة "حي خالد ابن الوليد" في اتجاه المنطقة الصناعية بالشرقية. أما بالنسبة للطلبة، فيمكنهم استعمال الحافلات الخاصة بهذه الشريحة أو الخط 104 من أمام مستشفى القصاب.

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
39	زينة جيب الله	زغوان - الزربية	تثمن دور الوزارة ومياكلها للتجاوب والثفاعيل بخصوص حل الإشكاليات رغم قلة الموارد والتراكمات التي أثقلت كاهلها وتطلب إيقاف تدخل النقابات في إسناد الترخيص:	- تحرص وزارة النقل على إسداء أفضل الخدمات وتسعى إلى إيجاد أفضل السبل لتجاوز كل الصعوبات على المدى القريب والمتوسط والبعيد. - إن إسناد رخص التاكسي من اختصاص السادة الولاية، أما بخصوص رخص اللواج التي تتجاوز حدود الولاية، فإنه يتم تحديد الخطوط على مستوى اللجنة الاستشارية الجهوية للنقل وإسناد الخطوط في إطار التنسيق على المستوى الجهوي بين الولايات المعنية طبقا للترتيب القانونية الجاري بها العمل.



ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
40	ريـم المعشـاوي	القلعة الخصبة - الجريصة - القصور - الدّهـماني - السّرس	1- حول إحداث خطّ مدرسي جديد يربط بين المناطق التالية: التلايلية، الجبالية، القرمة، العلالشسية، الشـوارقية. أولاد جماعة، المزايقية، أولاد عثمان، أولاد أحمد، التواقبية، الغرارية، أولاد مناع، أولاد عبيد بعمادة الفالنتة من معتمدية قلعة سنان - إمكانية الترخيص لمراققيهم بالتنقل معهم:	1- تمّ اعلام الشركة الجوية للنقل بولاية الكاف بهذا الطّلب بعد انطلاق العودة المدرسية؛ - التلاميذ المعنيين هم تلاميذ تعليم ابتدائي، عددهم ما يقارب 150 تلميذا؛ - قامت الشركة بالتنسيق مع السلطة الجوية والإدارة الجوية للتربية بالكاف قصد النّظر في تعديل توقيت الدخول من الساعة الثامنة صباحا إلى الساعة التاسعة صباحا لتيسير تأمين هذا الخط، وتمّ الالتجاء الى هذا الحلّ بصفة وقتية، في ظلّ عدم توفر الزاد البشري (سواق) حاليا، وسيتمّ تعديل الأوقات بعد استكمال برنامج تنفيذ الانتدابات الجاري حاليا بالشركة الجوية للنقل بولاية الكاف. علما وأنّه، ومعاوضة لهذا المجهود، تمّ عقد جلسة عمل بمقر ولاية الكاف يوم 24 نوفمبر 2023 بإشراف السيد المعتمد الأول لإيجاد حلول جذرية لنقل التلاميذ، حيث تمّ مؤخرا الاتفاق على أن توفر الشركة الجوية للنقل بولاية الكاف في جانفي 2024 ومباشرة إثر العطلة المدرسية، حافلة تؤمّن تنقل التلاميذ، بالتنسيق مع مصالح وزارة التربية، وذلك ذهابا على الساعة 09:00 صباحا وعند العودة على الساعة 14 بعد الزوال، شريطة توفير مرافقين لهم.
			2- حول إحداث خطّ مدرسي جديد يربط بين منطقة العلاوة وأولاد معروف بمعتمدية الدهماني:	2- تمّ إحداث هذا الخط بتاريخ 9 أكتوبر 2023، بناء على طلب وارد علينا من السلطات المحلية والسيدة النائب، وذلك بعد استكمال التحضيرات للعودة المدرسية. - يؤمّن هذا الخط نقل حوالي 30 تلميذا بداية من الساعة 05:15 صباحا نحو المؤسسات التربوية بالدهماني، ويتّربط هذا الخط مع خط مدرسي آخر، ينطلق من منطقة المدينة نحو الدهماني بداية من الساعة 07:00 صباحا. - تمّ الالتجاء الى هذا الحل بصفة وقتية، في ظلّ عدم توفر الزاد البشري (سواق) حاليا، وسيتمّ

ع/د	الغائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	رسم المعشاي			<p>تعديل الأوقات بعد استكمال برنامج تنفيذ الالتقادات الجاري حاليا.</p> <p>وفي إطار متابعتها اليومية لسير نشاط النقل المدرسي والجامعي، واستجابة لطلبات عدد من متساكني منطقة الطواهرية وأولاد عباس من معمدية الدهماني بولاية الكاف، لتمكين أبناءهم التلاميذ من الوصول إلى مقاعد دراستهم، حرصت وزارة النقل بالتنسيق مع الشركة الجهوية للنقل بالكاف على تمديد الخط المدرسي الرابط بين مركز معمدية الدهماني وعبادة الزوارين ليصل هذه المناطق على مسافة تمتد لحوالي 1 كلم وتصنف وصولاً إلى مفترق أولاد عباس. باعتبار أن حالة الطريق الرابطة بين أولاد عباس ومنطقة الطواهرية في حالة لا تمكن من استغلاله حالياً بواسطة الحافلة.</p> <p>وبذلك، يمكن للتلاميذ التمتع بنقل مدرسي مريح وأمن، سعت الشركة الجهوية للنقل بالكاف إلى توفيره، كما تعمل على دراسة كل الطلبات الموجهة لها والتفاعل معها في أفضل الأجل دون ادخار أي جهد في ذلك وفي تنسيق متواصل مع الهيئات الجهوية والمحلية ذات الصلة.</p>
			3- إعادة خط القطار تونس - القلعة الخصبة:	<p>1- بصدد التنفيذ حيث تقوم المصالح الفنية للشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية بالتجارب اللازمة.</p>

ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
41	صالح مباركي	الكبارة	1- النقص في عدد عربات المترو المبرمجة على الخطين 1 و 6:	1- تم تحسين جاهزية أسطول العربات من نوع "سيتاديس" بعد إصلاح 6 عربات جديدة (3 عربات مزدوجة) ليرتفع عدد العربات المستغلة من 20 عربة في شهر مارس 2023 إلى 26 عربة مع بداية شهر ديسمبر 2023. وقد تم تخصيص 5 عربات مزدوجة على الخط رقم 6 و 3 عربات مزدوجة على الخط رقم 1 ممّا سيساهم في تقليص مدة تواتر السفرات. كما سيتم تحسين جاهزية عربات المترو سنة 2024 من خلال تجهيز 11 عربة بعد اقتناء قطع الغيار الضرورية والقيام بعمليات الصيانة اللازمة.
			2- تعطّب عدد من أبواب عربات المترو.	2- يعود تعطّب أبواب عربات المترو من نوع سيتاديس أساساً إلى عمليات التخريب التي تتسبب في إتلاف أجهزة التحكم في الأبواب platines des portes. حيث تم إنجاز صفقة لإصلاح 24 جهاز تحكم في مرحلة أولى تم تركيزها على أبواب العربات، بالإضافة إلى إنجاز كراس شروط لإصلاح مجموعة جديدة من هذه الأجهزة في مرحلة ثانية. كما قامت وحدات الصيانة بالشركة بإنجاز حملات صيانة وقائية وعلاجية مكثفة للتخفيض من نسبة أعطاب الأبواب.
			3- عدم تشغيل المكيف بعربات المترو من نوع سيتاديس:	3- تشتغل مكيفات الهواء في عربات المترو من نوع سيتاديس بصفة آلية، أما بخصوص أعطاب مكيفات الهواء فإن وحدات الصيانة الراجعة بالنظر لشركة النقل بتونس تعمل على إنجاز أعمال الصيانة الوقائية والعلاجية لهذه العناصر، إلى جانب إجراء عمليات صيانة وإصلاح كبرى سنوياً لهذه المكيفات استعداداً لفصل الصيف، هذا بالإضافة إلى إنجاز كراس شروط إعدادا لاقتناء قطع غيار ومكونات لإصلاح ومراجعة هذه المكيفات استعداداً لصائفة 2024.

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ صالح مباركي		4- تواتر خط الحافلة 60 (كل نصف ساعة):	4- يعمل الخط 60 الذي يربط حي ابن سينا ومحطة "فرجات حشاد" بساحة برشلونة بتونس العاصمة بمعدل سفرة كل 30 دق. وتنطلق أولى السفريات من الحي على الساعة 05:00 صباحا وسفرة من محطة "فرجات حشاد" بساحة برشلونة على الساعة 22:20 ليلا.

ع/ر	الناخب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
42	عمر بن عمر	زرمدين - بني حسان	- تعقيب حول إجابة وزارة النقل حول استغلال محطة بو قيرين للسكك الحديدية:	<p>- اقتصر استغلال محطة بو قيرين إلى حدود تاريخ 08 جوان 2004 على تأمين الخدمات التقنية المتعلقة بسلامة سير القطارات على الخط رقم 5 دون صعود أو نزول المسافرين.</p> <p>ونظرا لدخول التقنيات الحديثة للتشوير حيز الاستغلال، تم الاستغناء عن المحطة وإزالة جميع محاولات السكة وأجهزة السلامة من المحطة.</p> <p>وبالتالي، فإن فتح المحطة أمام النشاط التجاري يتطلب رصد استثمارات مهمة (مليون دينار للتشوير فقط دون اعتبار إعادة تهيئة المحطة وباقي المعدات والرصف وتوفير العنصر البشري) ودراسة الجدوى الاقتصادية والاجتماعية لهذا الغرض.</p> <p>- بالنسبة لمشروع دراسة لربط الخط 5 بالخطوط عدد 18 (الرابط بين مساكن والمكنين) و 22 (الرابط بين سوسة- المنستير و المهدية): الدراسة في طور الإنجاز وهي في مرحلة المصادقة على ملفات الدراسات الأولية المختصرة، مع الإشارة وأنه من ضمن الفرضيات المطروحة بالدراسات المقدمة من قبل مكتب الدراسات، أن الربط بين الخط رقم 18 و الخط رقم 5 يمكن أن يتم على مستوى محطة بو قيرين.</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
43	معزّ الرياحي	مجاز الباب - تستور - قبلاط	1- تسهيل الحصول على تراخيص تاكسي ونقل ريفي بمجاز الباب وتستور وقبلاط؛	1- يتوفر بمعتمدية مجاز الباب عدد 128 سيارة تاكسي فردي وهو عدد كاف لتوفير خدمات نقل المواطنين. مع الإشارة إلى وجود تشكيات من المهنيين من كثرة التراخيص. - بالنسبة لمعتمديتي تستور وقبلاط، لا توجد بها سيارات تاكسي فردي بالنظر إلى عدم وجود طلبات من المهنيين الراغبين في الحصول على تراخيص تاكسي فردي. - إن إسناد تراخيص التاكسي من اختصاص السادة الولاة. أما بخصوص ترخيص النقل الريفي فإنه ألغي على مستوى الإسناد تبعاً لتعميم البوائر الحضرية بمقتضى أحكام مجلة الجماعات المحلية.
			2- نقل المواطنين بين مجاز الباب وتونس وقبلاط وتونس، مع إضافة وسائل نقل بمختلف أنماطها؛	2- بالنسبة لمعتمدية مجاز الباب: يتم تأمين نقل المسافرين بين مجاز الباب وتونس بواسطة أسطول من سيارات الأجرة يبلغ عدده 29 سيارة أجرة "لواج". إضافة إلى سيارات الأجرة القادمة من الولايات الأخرى مثل سليانة والكاف وجندوبة والقصرين (باعتبار وأن مجاز الباب نقطة عبور لهذه الولايات في اتجاه تونس). كما يتوفر يومياً عدد 11 سفرة تؤمّن حافلات الشركة الجبوية للنقل بولاية باجة (6 سفرات تنطلق من مجاز الباب و5 سفرات تنطلق من تستور مروراً بمجاز الباب). - بالنسبة لمعتمدية قبلاط يتوفر بها عدد 9 سيارات أجرة "لواج" تتولى نقل المسافرين بين قبلاط وتونس. إضافة إلى سيارات الأجرة القادمة من ولاية سليانة، وهو عدد كاف للاستجابة لطلبات المتساكنين في التنقل إلى تونس.



ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
44	عبد الرزاق عويدات	الجديدة- طبرية- البطان	توفير سفرة خاصة على السكك الحديدية بين طبرية وتونس؛	- لا يمكن الاستجابة حاليا لهذا الطلب نظرا لعدم جاهزية المعدات، وستتم الاستجابة تدريجيا مع تنفيذ برامج التعهد والصيانة.
45	فتحي المشرقي	بنزرت الجنوبية	1- حول تدعيم أسطول الشركة الجوية للنقل بينزرت وتكثيف المسافات وتمديد الخطوط؛ 2- حول تركيز واقبات بتركيز واقبات جديدة على الخطوط وخاصة منها المدرسية حسب الطلبات والأولويات بالتنسيق مع السلطة الجوية والأمنية، وسيتم النظر في طلبات السيد النائب والاستجابة لها في أقرب الآجال حسب الإمكانيات المتاحة.	1- أبرمت الشركة الجوية للنقل بينزرت مع المجمع ICAR-LE MOTEUR صفقة لاقتناء 26 حافلة، إلى جانب إبرام ملحق لاقتناء 2 حافلات في إطار الترفيع في الكميات. وقد تم استلام حافلة أولى خلال شهر ماي 2023 وحاليا بصدد استلام 4 حافلات أخرى، على أن يتم استلام بقية الحافلات خلال الثلاثي الأول لسنة 2024. وستمكن هذه الاقتناءات من تطوير العرض وبالتالي تدعيم تواتر المسافات وتمديد الخطوط تدريجيا حسب الأولويات. 2- تقوم مصالح الشركة الجوية للنقل بينزرت بتركيز واقبات جديدة على الخطوط وخاصة منها المدرسية حسب الطلبات والأولويات بالتنسيق مع السلطة الجوية والأمنية، وسيتم النظر في طلبات السيد النائب والاستجابة لها في أقرب الآجال حسب الإمكانيات المتاحة.
			3- طلب فصل التداخل بين الخطوط ومناطق الجولان لسيارات "اللواج" والنقل الزيفي و"التاكسي الفردي".	3- تعترم مصالح ولاية بنزرت الإعداد لمراجعة وتحسين دوائر النقل الحضري.
			4- مال ومدى تقدّم الدراسة المعلنة بتاريخ 30 سبتمبر 2016 حول إحداث ميناء من الجيل الرابع بينزرت؛	4- سيتم التطرق لهذه الفرضية صلب المخطط المديرى للموانئ البحرية التجارية لسيوان البحرية التجارية والموانئ والذي هو بصدد الإنجاز على فترة تمتد 15 شهرا انطلقت منذ شهر نوفمبر 2023.



ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ فتحي المشرقي		<p>5- تأهيل الخطوط الحديدية رقم 1 و 2 و 3 وتهيئة السكة على مستوى الميناء ومعمل إسمنت بنزرت:</p> <p>5- بالنسبة لتأهيل خطوط السكة 1 و 2 و 3: <u>الخط رقم 1 الرابط بين الجديدة وبنزرت:</u></p> <p>- تمّ استكمال الجزء الأول من أشغال الحماية من الفيضانات على طول 18 كم وحاليا بصدد القيام بحماية الجزء الثاني على طول 17 كم.</p> <p>- بصدد انجاز دراسة لتأهيل الخط التي من المنتظر أن تنتهي في جوان 2024.</p> <p><u>الخط عدد 2 الرابط بين ماطر وطريقة:</u></p> <p>- تمّت المصادقة على المرحلة الأولى من الدراسة خلال شهر فيفري 2021 وتمّ الانطلاق في المرحلة الثانية خلال شهر جويلية 2021 والتي هي حاليا بصدد الإنجاز ومن المزمع الانتهاء منها خلال الثلاثي الثاني لسنة 2024.</p> <p><u>الخط عدد 3 الرابط بين ماطر وسيدي منيمش:</u></p> <p>- إعادة التشغيل يدخل ضمن إجراء دراسات اقتصادية واجتماعية وتقنية.</p>	<p>5- تأهيل الخطوط الحديدية رقم 1 و 2 و 3 وتهيئة السكة على مستوى الميناء ومعمل إسمنت بنزرت:</p> <p>5- بالنسبة لتأهيل خطوط السكة 1 و 2 و 3: <u>الخط رقم 1 الرابط بين الجديدة وبنزرت:</u></p> <p>- تمّ استكمال الجزء الأول من أشغال الحماية من الفيضانات على طول 18 كم وحاليا بصدد القيام بحماية الجزء الثاني على طول 17 كم.</p> <p>- بصدد انجاز دراسة لتأهيل الخط التي من المنتظر أن تنتهي في جوان 2024.</p> <p><u>الخط عدد 2 الرابط بين ماطر وطريقة:</u></p> <p>- تمّت المصادقة على المرحلة الأولى من الدراسة خلال شهر فيفري 2021 وتمّ الانطلاق في المرحلة الثانية خلال شهر جويلية 2021 والتي هي حاليا بصدد الإنجاز ومن المزمع الانتهاء منها خلال الثلاثي الثاني لسنة 2024.</p> <p><u>الخط عدد 3 الرابط بين ماطر وسيدي منيمش:</u></p> <p>- إعادة التشغيل يدخل ضمن إجراء دراسات اقتصادية واجتماعية وتقنية.</p>
			<p>6- ربط مصنع اسمنت بنزرت والميناء بالسكة الحديدية:</p>	<p>6- تمّ استكمال الأشغال والشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية بصدد الاستعداد لوضع الخطوط في الخدمة.</p>
			<p>7- مآل مشروع مطار أوتيك:</p>	<p>7- بناء على توصيات المجلس الوزاري المضيق المنعقد بتاريخ 27 جويلية 2017 حول مستقبل مطار تونس قرطاج الدولي ومقترح إنشاء مطار جنيد بتونس الكبرى. تمّ إحداث لجنة تعنى بالإشراف على هذه الدراسة. وعهدت للجنة الفنية لديوان الطيران المدني والمطارات عملية إدراج جميع المواقع المعنية بالدراسات السابقة المتعلقة بهذا الموضوع ضمن دائرة الدراسة وخاصة منها الواردة بالدراسة المنجزة سنة 1997 من طرف مكتب الدراسات "Studi" والدراسة المنجزة سنة 2016 من طرف ديوان الطيران المدني والمطارات. بالإضافة إلى دعوة مصالح جميع الوزارات المعنية للمشاركة في عضوية وأشغال هذه اللجنة.</p>

ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ فتحي المشرقي			<p>وتجدر الإشارة إلى أنه، وفي إطار متابعة أشغال اللجنة الفنية المشتركة بين مختلف الوزارات المعنية المكلفة بإعداد مشروع العناصر المرجعية وكذا أسس الشروط لإعداد دراسة أولية لاختيار الموقع الملائم لإنجاز مطار جديد، فقد انعقدت منذ بداية سنة 2017 العديد من الجلسات في الغرض وتمت المصادقة على النسخة النهائية لهذه الملفات.</p> <p>- تم اعتماد المنهجية التالية لاختيار المواقع المحتملة:</p> <p>* مراجعة نتائج الدراسة المنجزة خلال سنة 1997 من طرف مكتب الدراسات STUDI:</p> <p>* المخطط الإداري للمطارات التونسية في أفق سنة 2020 (سنة 1997):</p> <p>* مخرجات اللجنة الفنية المحدثة على مستوى ديوان الطيران المدني والمطارات والتي تناولت درس المواقع التالية:</p> <p>✓ سيدي عثمان (المبطوحة)،</p> <p>✓ قلعة الأندلس (الحسيان)،</p> <p>✓ موقع برج العامري (المطار الحالي والمناطق المجاورة له)،</p> <p>✓ المحمدية،</p> <p>✓ سليمان،</p> <p>✓ سيدي ثابت،</p> <p>✓ إضافة إلى موقع أوتيك.</p> <p>- تم الاعتماد على معايير تقنية للانتقاء الأولي لموقع المطار والمتمثلة إجمالاً فيما يلي:</p> <p>✓ سهولة التواصل والترابط مع مختلف المرافق لمنطقة تونس الكبرى (شبكة الطرقات والسكك الحديدية المتوفرة والمبرمجة)،</p> <p>✓ الكثافة السكانية،</p> <p>✓ اتجاه الرياح وخاصيات الأحوال الجوية،</p> <p>✓ الحواجز الطبيعية،</p>

ع/ر	التائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
				<p>✓ المجال الجوي.</p> <p>✓ مساحة الموقع تستجيب لتطور الحركة الجوية على المدى البعيد (لا تقل على 2000 هكتار)</p> <p>✓ الكلفة الإضافية لإنجاز المطار.</p> <p>وللإفادة، فإن أشغال اللجنة في مرحلة متقدمة من الدراسة، وقد تم إعداد "الخطوط المرجعية وكذا شروط" في انتظار عرض الملف على أنظار رئاسة الحكومة للحصول على الموافقة لنشر طلب عروض لاختيار مكتب الدراسات.</p>
46	محمد أمين الورغي	الوردية - جبل جلود	<p>1- استعمال التطبيقات من طرف أصحاب التاكسي الفردي وتسعيرتها المشطة:</p> <p>2- انقطاع حركة جولان العربات بين محطتي برشلونة والجمهورية:</p> <p>3- التحسين في جاهزية المترو لضمان حق الشركات الإشهارية المتعاقدة مع الشركة على غرار شركة Omega Pub:</p>	<p>1- تم إعداد مشروع قرار يتعلق بالمصادقة على كراس الشروط المتعلق بتنظيم استخدام المنظومات والمنصات الالكترونية في نشاط النقل العمومي غير المنتظم للأشخاص. وسيتم إتمام إجراءات نشره بالرائد الرسمي بعد استيفاء الاستشارات اللازمة.</p> <p>2- توقف العمل بين محطتي "برشلونة" و"الجمهورية" كان لدواعي أمنية، وقد تم استئناف جولان عربات المترو بصفة عادية بين المحطتين المذكورتين بتاريخ 22 نوفمبر 2023.</p> <p>3- يتم العمل على تحسين جاهزية عربات المترو لضمان توفير العربات في إطار اتفاقيات الإشهار.</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
47	صالح السالمى	جلمة - سبالة أولاد عمسكر	1- اشكاليات النقل المدرسي بمعدديتي جلجمة والسبالة واكتظاظ الحافلات الخاصة بالنقل المدرسي، وعدم توفر نقل عادي للمواطنين من غير التلاميذ من مدينتي جلجمة والسبالة نحو مدينة سيدي بوزيد:	1- تخصص الشركة الجوية للنقل بقفصة "القوافل" 6 حافلات لنقل التلاميذ في معتمدية جلجمة عبر خطوط سلتة، زغممار، عين جفال، الفالطة، باطن الغزال الشمالية وباطن الغزال الجنوبية. هذا بالإضافة الى ربط مدينة جلجمة بسيدي بوزيد بسفرة عادية صباحية تنطلق على الساعة 7:30 وسفرة عودة على الساعة 17:00. كما يتم تخصيص 2 حافلات لنقل التلاميذ في منطقة السبالة عبر الخطوط التالية: - برج المحطة - العيثة - البلاهية - المغيلة، - الجوالين - السعايدية - المغيلة، - المغيلة - السبالة - السبالة - سيدي بوزيد.
			2- النقل الريفي بمنطقتي السبالة وجلجمة:	2- في إطار معاضدة مجهود المنشآت العمومية للنقل في المناطق الريفية لمجابهة الطلب في مجال النقل المدرسي والتحكم في كلفة هذه الخدمات، قامت الوزارة منذ سنة 2002 بتجربة أولى من نوعها في ولاية سيدي بوزيد تتمثل في تكليف ناقلين عموميين ريفيين بتأمين خدمات النقل الريفي المدرسي بهذه الولاية وذلك بالتنسيق مع المجلس الجهوي والناقلين. وعلى ضوء ذلك، ساهمت وزارة النقل كل سنة في تمويل البرنامج وقامت بإحالة الاعتماد لهذا المشروع بميزانيتها إلى المجلس الجهوي بالولاية المعنية. وباعتبار نجاح هذه التجربة، تم تعميمها على عدة ولايات أخرى، خاصة منها التي تكتسي صبغة فلاحية وبها مسالك وعرة. وقد ساهمت هذه التجربة في فكّ العزلة وتأمين النقل المدرسي لفائدة التلاميذ القاطنين بمناطق ريفية نائية تواجه صعوبات في التنقل وفي التحاق التلاميذ بمدارسهم.

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ صالح السالمي			<p>هذا ومنذ بداية هذه التجربة، تم تخصيص ما قدره 100 ألف دينار سنة 2002 ليصل لـ 1.000 ألف دينار سنة 2018.</p> <p>ولمزيد إنجاح هذه التجربة وتدعيمها لتشمل ولايات أخرى تسجل نسباً مرتفعة للانقطاع المبكر عن الدراسة، تم ابتداء من سنة 2019 إحالة الملف من وزارة النقل إلى وزارة التربية (ديوان الخدمات المدرسية) والترفيغ في المنحة المخصصة للبرنامج من 1.000 ألف دينار إلى 1.500 ألف دينار. إلا أن هذه المنظومة تشهد بعض التعطيلات وعزوف الناقلين للانخراط فيها، خاصة بسبب عدم تأمين خلاصهم في الأجل المعقولة.</p> <p>- تم بتاريخ 5 أكتوبر 2023 دعوة كل من وزارة التربية والسادة الولاة لمزيد التنسيق مع الأطراف المعنية للوقوف على الإشكاليات المطروحة والسعي لمزيد تفعيل هذه المنظومة والتشجيع على الانخراط فيها.</p>

ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
48	سنياء بن المبروك	الكرم	1- التخفيض في أسعار تذاكر الشركة التونسية للملاحة لفائدة الجالية المقيمة في الخارج:	<p>1- تعتمد الشركة التونسية للملاحة في التسعيرة مبدأ ديناميكية التعريفة حسب العرض والطلب، وفي هذا السياق، وبغاية الاستجابة لطلبات حرقائها من أبناء الجالية المقيمة في الخارج، تخصّص الشركة التونسية للملاحة تعريفة تفاضلية التالية:</p> <p>- تعريفة العائلات المتعددة الأفراد: تمتع الشركة العائلات المتكوّنة بين 03 و 07 أفراد مع أو دون السيارة بنسبة تخفيض تتراوح بين 27% و 48% خلال الموسم الصيفي.</p> <p>- تعريفة الحجز المبكر: بنسبة تخفيض تتراوح بين 32% و 52% صالحة على مدار السنة.</p> <p>- تعريفة مرجان: بنسبة تخفيض بين 18% و 45% صالحة على مدار السنة.</p> <p>- تعريفة خاصة بالمترحلين خارج فترة الذروة: بنسبة تخفيض بين 50% و 64%.</p> <p>- تعريفة الطلبة: يتمتع الطلبة التونسيين الذين يزاولون تعليمهم بالخارج بنسبة تخفيض تقدر بـ 50% على كامل السنة.</p> <p>- دراسة إمكانية اعتماد تعريفة لذوي الحركة المحدودة في حدود 50%.</p> <p>وبالنسبة للموسم الصيفي 2024، سيتمّ تمتع الجالية بتخفيض في التعريفة عند انطلاق الحجوزات وذلك باعتماد درجة أدنى مقارنة بالموسم القارط (مستوى من 02 إلى 06 عوضاً عن 03 إلى 07 درجة) ويتمّ التوجّه أيضاً إلى تمكين الحرقاء من الدفع على أقساط.</p> <p>كما تجدر الإشارة إلى أنّ التعريفة المعتمدة تعتبر مقبولة، وهي في نفس مستوى أسعار الشركات المنافسة، وأقل منها في العديد من الأحيان، مع العلم وأنّ التعريفة تشمل مبالغ كبيرة بعنوان الضرائب.</p>



ع/ر	التائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ سنياء بـن المبروك		2- طلب التخفيض في أسعار تذاكر الخطوط التونسية والتحسين في خدماتها:	2- في إطار دعم القدرة التنافسية لشركة الخطوط التونسية، تم اتخاذ الإجراءات التالية: -الانطلاق منذ شهر نوفمبر 2023 في عمليات بيع التذاكر بأسعار منخفضة موجهة للجالية والتي ستتواصل على عدة مراحل مع الحفاظ على أسعار الموسم الفارط ونفس الامتيازات بالرغم من ارتفاع تكلفة الاستغلال. علما وأن منظومة تحديد الأسعار تخضع إلى واقع السوق وتوجهات الشركات المنافسة. -استعادة وجبات الأكل على كل الرحلات وتوفير وجبات ساخنة ومتنوعة. - تبعا لمواصلة برنامج تعزيز الأسطول، تمكنت الشركة من التقليل في معدل سن الطائرات وبالتالي التقليل في تأخر الرحلات لأسباب فنية مما ساهم في توفير رفاية أحسن داخل الطائرة. - تطوير وتعصير البوابة الالكترونية للشركة مما يمكن الحرفاء من سهولة اقتناء التذاكر عبر الواب وكذلك اقتناء خدمات أخرى كاختيار المقعد والدخول إلى الصالون بمطار تونس قرطاج. - توفير خدمات اقتناء التذاكر عن بعد من خلال الاتصال بمركز النداء واعتماد الخلاص بالعملاء الأجنبية.
			3- رداءة الخدمات المسداة بالنافلات البحرية + تعزيز الأسطول:	3- تم رصد 6 مليون دينار بميزانية الشركة لسنة 2024 بعنوان تهيئة الفضاءات العامة (مطاعم - مقاهي - غرف) على متن سفن نقل المسافرين. كما سيتم تدعيم طواقم السفن بأعوان موسميين اختصاص فندقية وذلك بغاية تحسين جودة الخدمات الفندقية وتوفير ظروف ملائمة خلال السفرات. - برمجت الشركة التونسية للملاحة ضمن مخطتها الاستثماري اقتناء 3 سفن تعتمد على الطاقة النظيفة "O Carbone"، وينتظر الإعلان عن طلب العروض خلال سنة 2024:



ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ سنياء بن المبروك			<p>* سفينة لنقل الركاب والمجرورات ROPAX، بكلفة تقديرية تناهز 350 مليون أورو؛</p> <p>* عدد 02 سفن لنقل المجرورات RORO بكلفة 75 مليون أورو للسفينة الواحدة.</p> <p><u>ملاحظة:</u> الشركة التونسية للملاحة لها الاستقلالية المالية، وقد تقدمت بطلب لوزارة المالية قصد دراسة إمكانية منح ضمان الدولة بعنوان التمويل البنكي لهذه الاقتناءات.</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
49	طارق الميدي	ساقية الداير	1- قساد في إنجاز صفتات اقتناء المعدات لدى الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية:  2- إرجاع المبلغين المطرودين:	1- تمّ التعهّد بجميع الملفات من قبل المصالح القضائية.  2- المبلغ هو موظف مطالب باحترام واجباته المهنية وعدم الإضرار بمؤسسته. هذا وقد تمّ عزل المعنيين بالأمر طبقاً للإجراءات والتّراتيب القانونية الجاري بها العمل، علماً وأنّ الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية تقوم بدراسة أوليّة لبعض الوضعيات، والقرار بصدد الدرس ليتم عرضه إثر ذلك على مصادقة مجلس إدارة الشركة.
			3- الحالة الرديئة للسكة:	3- تولّت الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية ضبط برنامج صيانة دوري مع شركة أشغال السكك الحديدية في إطار الصفقات المبرمة بتاريخ جوان 2023 ونوفمبر 2023. كما تمّ ضبط برنامج شامل لتجديد السكة سيقع تنفيذه على مراحل طبقاً للأولويات وتوفّر التمويلات اللازمة بالتنسيق مع وزارة الاقتصاد والتّخطيط.
			4- طلب تأمين نقل الأشخاص على الخطوط البحرية الساحلية بين صفاقس وقرقنة من قبل مستثمر خاص:	4- لقد قامت مصالح ديوان البحرية التجارية والموانئ بدراس طلب المستثمر وبمعاينات أولية للخصائص الفنية للوحدات العائمة الصّغيرة التي اقتناها هذا المستثمر. وتمّ إسناد الموافقة المبدئية بخصوص الجوانب الفنية وجانب السّلامة طبقاً للتّراتيب الجاري بها العمل وإفادته بأنّ نشاط نقل الأشخاص في البحر يتطلّب موافقة وترخيص الجهات المسؤولة على المرافق التي سيتمّ الإرساء بها والتي تعود إلى وكالة حماية الشريط الساحلي، هذا بالإضافة إلى موافقة السّلط الجهوية. وبالتالي فإنّ الإشكاليات التي يتعرّض لها المستثمر راجعة بالنظر إلى هياكل أخرى متدخّلة في الشريط الساحلي أو بإجراءات النقل الدولي للأشخاص.

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ طارق المهدي		5- التساؤل حول "الخردة" بمستودعات شركات النقل:	<p>5- بالنسبة للمعدات التي زال الانتفاع بها، فإن وزارة النقل تولي مسألة التصرف في المعدات الخارجة عن الخدمة والمواد التي زال الانتفاع بها بالشركات الوطنية والجهوية النقل الأهمية البالغة والأولوية القصوى، وقد تم إعداد خطة متكاملة في هذا المجال واتخاذ العديد من الإجراءات العملية بخصوص التصرف في هذه المعدات. وترتكز الخطة المعتمدة على ضرورة إيجاد الحلول الكفيلة بالتفويت في هذه المعدات بالإضافة إلى تقديم تصوّرات لتتبعها وإعادة استغلالها في إطار الاقتصاد الدائري أو في إطار تطوير الموارد الذاتية للمؤسسات العمومية بهدف تنقية وإخلاء الفضاءات، بما يراعي مواصفات السلامة والصحة المهنية، مع العمل على تقليص آجال التنفيذ إلى أدنى حد ممكن.</p> <p>ونظرا لأهمية المعدات التي زال الانتفاع بها وتراكمها خلال عديد السنوات، فإن الإجراءات المتخذة تبقى غير كافية نظرا لصعوبة وتعقّد إجراءات التصرف في هذه المعدات وتعنّد الإشكاليات الإدارية والقانونية التي تواجهها الشركات للتفويت فيها.</p> <p>وبهدف تجسيم خطة العمل المعتمدة لتجاوز الإشكاليات المطروحة وبلوغ الأهداف المنشودة بالنسبة لكل شركات القطاع وبكافة المواقع مع العمل على تقليص آجال التنفيذ إلى أدنى حد ممكن، تتمثل أهم المقترحات العملية في تمكين شركات النقل من التفويت والرفع لمختلف المواد والمعدات التي زال الانتفاع بها لفائدة الشركة التونسية لصناعة الحديد "الفولاذ" بخصوص المعدات والمواد التي تستجيب لمتطلبات الاستغلال من قبلها وذلك بالتفاوض المباشر وفي إطار اتفاقيات ثنائية ترم في الغرض مع اعتماد الأسعار</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ طارق المهدي			<p>المرجعية التي تتعامل بها الشركة التونسية لصناعة الفولاذ مع تجار الخردة.</p> <p>كما سيتم النظر في إمكانية تحديد الآليات الكفيلة بتسهيل عمليات البيع والتقليص في الأجل الإدارية المستوجبة عند الإعلان عن بنة عمومية، بالإضافة إلى الترخيص في التفتيت للمواد والمعدات التي زال الانتفاع بها والتي لم تعد صالحة للاستعمال بشركات النقل لفائدة هياكل عمومية أخرى دون مقابل لإعادة استغلالها لأغراض مختلفة وإعداد برنامج يتضمن مقترحات وتصورات عملية من قبل كل الهياكل المتدخلة أو المعنية لتأمين هذه المعدات ليتم عرضه بعد ذلك للمصادقة والاعتماد.</p>
			6- تنقيح القوانين المعطلة:	<p>6- يتم العمل على المراجعات الشاملة للنصوص القانونية لتسهيل الخدمات في قطاع النقل بجميع أنماطه، أو تنقيح بعض النصوص القانونية لتكون ملائمة ومتناغمة مع الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية وذلك في إطار مقارنة استشرافية لممارسة أنشطة قطاع النقل البري والبحري والجوي وفي مجال اللوجستية.</p> <p>ولتحقيق المتطلبات الدولية التي فرضها تطور هذا المجال، تم إعداد مشاريع نصوص تشريعية وترتيبية تهدف إلى مراجعة وتحسين النصوص النافذة وذلك كما يلي:</p> <p>- بالنسبة لمجال النقل البري، تم إعداد مشروع قانون يتعلق بتنقيح وإتمام مجلة الطرقات وذلك بهدف ملاءمة أحكامها مع الاتفاقيات الدولية، وخاصة منها اتفاقيتي فيينا لسنة 1968 المتعلقة بالجولان على الطرقات وعلامات الطريق والتي صادقت عليهما الجمهورية التونسية بمقتضى القانون عدد 64 لسنة 2002 المؤرخ في 23 جويلية 2002 وبمقتضى الأمر عدد 2102 لسنة 2002 المؤرخ في 23 سبتمبر 2002.</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ طارق المهدي			<p>وبهدف المطابقة مع المعايير الدولية المتعلقة بالتكوين في مجال قواعد الجولان والسلامة على الطرقات وفي مجال الحصول على رخص السياقة، تقيمت مراجعة بعض النصوص التطبيقية لهذه المجلة، حيث صدر الأمر الحكومي عدد 510 لسنة 2021 المؤرخ في 18 جوان 2021 المتعلق بضبط أصناف رخص السياقة وشروط تسليمها وسلوكياتها وتجديدها والذي تضمن إجراءات تتعلق بكيفية إجراء الاختبارات النظرية والتطبيقية للحصول على مختلف أصناف رخص السياقة بهدف الرفع من مستوى الكفاءة والتكوين في هذا المجال.</p> <p>- بالنسبة لمجال الطيران المدني، تم إعداد مشروع قانون يتضمن مراجعة شاملة لمجلة الطيران المدني وذلك في إطار ضمان الملاءمة مع المعايير والقواعد الفنية المعتمدة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي، كما تهدف هذه المراجعة إلى تطبيق الأحكام الواردة بالاتفاقيات الدولية، وخاصة التعديلات المتعلقة باتفاقية الطيران المدني الدولي المفضاة بشيكاغو في 7 ديسمبر 1944 وملاحقها والتي انخرطت فيها الجمهورية التونسية بمقتضى القانون عدد 122 لسنة 1959 المؤرخ في 28 سبتمبر 1959.</p> <p>- بالنسبة لمجال النقل البحري والموانئ البحرية التجارية، وفي إطار العمل على ملاءمة التشريع والتراتيب التي تنظم هذا المجال مع الاتفاقيات الدولية، تتولى المصالح المختصة لوزارة النقل حاليا مراجعة بعض النصوص الترتيبية النافذة، حيث تم إعداد مشروع قرار يتعلق بضبط أنموذج شهادة التأهيل الطبي لرجال البحر المباشرين لوظائف على متن سفن البحر الملزمة بمسك دفتر للطاقي ومدة صلاحيتها وشروط الحصول عليها وذلك تطبيقا للأحكام الواردة باتفاقية العمل البحري MLC المصادق عليها</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ طارق المهدي			<p>بمقتضى القانون الأساسي عدد 44 لسنة 2016 المؤرخ في 6 جوان 2016.</p> <p>هذا، وتجدر الإشارة إلى أنه سبق وأن تم إصدار الأمر الحكومي عدد 365 لسنة 2017 المؤرخ في 1 مارس 2017 المتعلق بضبط شروط مباشرة الوظائف لرجال البحر على متن سفن البحر الملزمة بمسك دفتر للطاقم والمراقبة المتعلقة بها والذي يتلاءم في محتواه مع الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين STCW المصادق عليها بمقتضى القانون عدد 46 لسنة 1994 المؤرخ في 9 ماي 1994، علما وأنه تم تنقيح وإتمام هذا الأمر بمقتضى الأمر عدد 836 لسنة 2022 المؤرخ في 14 نوفمبر 2022.</p> <p>- وبالنسبة لقطاع اللوجستية والنقل متعدد الوسائط، تم بمقتضى مقرر وزير النقل عدد 145 بتاريخ 23 جوان 2022 إحداث فريق عمل تطوير اللوجستية والنقل متعدد الوسائط لتقديم التصورات والمقترحات والبرامج لتطوير اللوجستية والنقل متعدد الوسائط بالتنسيق مع الهيكل المعنية والفاعلين الاقتصاديين.</p>
			7- مراجعة الانتدابات في شركة الخطوط التونسية:	<p>7- تجري حاليا مراجعة وضعية المنتدبين ومعالجة الانتدابات بالخطوط التونسية ضمن أشغال لجنة التدقيق التابعة لهيئة الرقابة الموجودة بمقر الخطوط التونسية عملا بمذكرات الوزارة في الغرض والتي جاءت تطبيقا لمقتضيات الأمر عدد 591 لسنة 2023 المؤرخ في 21 سبتمبر 2023.</p> <p>وتجدر الإشارة إلى أن الانتدابات تقتصر بصفة استثنائية وحصرية على بعض الاختصاصات الفنية التي يخضع تحديدها إلى مقاييس موضوعية و مضبوطة في علاقة بالأسطول والبرنامج التجاري للشركة (الملاحون التقنيون، المضيفون الجويون، الفنيو الطائرات).</p>

ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ طارق المهدي			<p>علما وأن برنامج إعادة الهيكلة تضمن في جانبه المتعلق بالموارد البشرية مغادرة 795 عوناً 240 منهم في صيغة تقاعد مبكر و 460 منهم في إطار ملف التمرير الاجتماعي مقابل انتداب 170 إطار لسد الشغورات في مراكز العمل التي تستوجب تخصصاً فنياً في علاقة بمجال الطيران.</p>



ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
50	نورة الشبراك	قربة	1- دمج الدائرة عدد 2 بالدائرة عدد 7 بولاية نابل:	1- استنادا إلى أحكام الفصل 17 من القانون عدد 33 لسنة 2004 المؤرخ في 19 أبريل 2004 المتعلق بتنظيم النقل البري، يتم تحديد دائرة النقل الحضري في صورة تجاوزها حدود المنطقة البلدية الواحدة بمقتضى قرار من طرف الوالي إذا لم يتجاوز حدود الاختصاص الترابي للسلطة الجهوية المنظمة للنقل البري. وبالتالي فإن الطلب المقدم من مشمولات ولاية نابل.
			2- الرحلات بالحافلة بين نابل وقربة كانت منتظمة، كل نصف ساعة في أوقات الذروة وكل ساعة خارج أوقات الذروة:	2- تؤمن الشركة الجهوية للنقل بنابل سفرات منتظمة على خط قربة - نابل بتواتر كل 30 دقيقة خلال أوقات الذروة وبتواتر كل 1 ساعة خارج أوقات الذروة، وسيتم تدعيم فرع قربة بحافلة مكيفة كبيرة خلال موافق شهر ديسمبر 2023 في إطار استئناف نشاط خط الرفاهة الرابط بين مدينة قربة وتونس العاصمة. - سيقع تعزيز فرع قربة بحافلة عادية جديدة (نقل بين المدن) خلال موافق شهر ديسمبر 2023 وذلك لتحسين عرض النقل على خط قربة - تونس والحد من الاكتظاظ الحاصل. - كما سيتم تدعيم فرع قربة بعدد 03 حافلات مزدوجة مستعملة مع مفتتح السنة الدراسية القادمة وذلك لتحسين خدمات النقل المدرسي والحضري بالمنطقة، مع الحرص على تدعيم السفرات انطلاقا من مدينة قربة في اتجاه نابل.
			3- مآل مشروع مترو نابل:	3- تم إدراج دراسة مشروع مترو نابل ضمن مخطط التنمية 2016-2020. وتم البحث على مصادر التمويل لإنجاز الدراسات: - تم سنة 2019 إمضاء مذكرة تفاهم مع الجانب الصيني لإنجاز دراسة، وللغرض، تم توفير مختلف المعطيات الضرورية. وعلى إثر تعطل إنجاز الدراسة جزاء تداعيات جائحة كوفيد-19، تم استحداث الإنجاز بداية من سنة 2021، وذلك

ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ نورة الشيراك			<p>بعد سلسلة من جلسات العمل على مستوى الوزارة ووزارة الاقتصاد والتخطيط، إلا أن الجانب الصيني طالب بحقوق امتلاك الدراسة في صورة استكمالها وضرورة استخلاص كلفتها من قبل الجانب التونسي للحصول عليها. وبالتالي، ارتأت المصالح المعنية الترتيب وعدم إعطاء الإذن باستكمال الدراسة. ويبقى المشروع مندرجا ضمن استراتيجية الوزارة، حيث أنها بصدد البحث عن التمويلات اللازمة لدراسته وإنجازه.</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
51	الأثور المرزوقي	نابل	1- وضعية النقل بنابل: طلب تعزيز أسطول الحافلات وإيلاء العناية اللازمة بالنظافة:	<p>1- سيتم تدعيم فرع نابل بحافلة عادية جديدة (نقل بين المدن جديدة) خلال موفى شهر ديسمبر 2023 وحافلة ثانية من نفس النوع خلال شهر أفريل 2024 وذلك لتدعيم خط "نابل - تونس" (عادي) مرورا بمدن بوعرقوب وقرمبالية وفندق الجديد.</p> <p>- سيتم تدعيم فرع نابل بعدد 04 حافلات مكيفة جديدة خلال شهر ماي 2024 لتدعيم خط الرفاهة "نابل - تونس" وتحسين جودة الخدمات على هذا الخط.</p> <p>سيقيم تدعيم فرع نابل بعدد 03 حافلات مزدوجة مستعملة مع مفتتح السنة الدراسية القادمة وذلك لتحسين خدمات النقل المدرسي والحضري بالجهة.</p> <p>وللإشارة، فإنه في إطار معاضدة مجهودات الشركات الجوية للنقل ودعم العرض وتلبية الحاجيات الحينية لتنقلات المواطنين، تمت الموافقة خلال جلسة عمل وزارية بتاريخ 6 سبتمبر 2022 على الترخيص لاقتناء 300 حافلة مستعملة من المزود الفرنسي RATP عن طريق التفاوض المباشر وذلك كحل ظرفي ووفقا لمعايير مرجعية مضبوطة، وسيكون نصيب الشركة الجوية للنقل بولاية نابل منها 32 حافلة (10 عادية و 22 مزدوجة).</p> <p>- تولي وزارة النقل العناية اللازمة والأهمية القصوى لعناصر النظافة والسلامة بكافة المرافق والمنشآت الراجعة إليها بالنظر، وقد قامت جل الشركات خلال شهر ديسمبر 2023 بحملات نظافة واسعة بعدد المنشآت بما فيها دهن وطلاء وتحسين المظهر الداخلي والخارجي للمحطات ولوسائل النقل.</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	الأنور + المرزوقي		2- اقتراح إطلاق تسمية "نيابوليس" على إحدى الطائرات الجديدة:	2- يتم تقديم اقتراحات تسمية الطائرات الجديدة من طرف شركة الخطوط التونسية، وتتعلق الأسماء المقترحة عادة بمدن تونسية أو مواقع أثرية أو شخصيات وطنية، ويتم اعتماد التسمية الأخيرة بعد التشاور مع الجهات الرسمية، وعليه، سيتم تقديم المقترح الذي تقدم به السيد النائب.
			3- برنامج الإصلاح الهيكلي لشركة الخطوط التونسية:	3- اعتبارا للاختلال الحاد في الموازنات الحالية التي تشهدها شركة الخطوط التونسية، ثم منذ أواخر سنة 2021 إعداد برنامج لإعادة هيكلة الشركة قصد تدعيم حوكمة التصرف فيها والبحث عن حلول مجددة لإنقاذها. وقد تم النظر في برنامج إعادة الهيكلة خلال العديد من الاجتماعات على مستوى وزارة النقل وبرمجة عرضه على جلسة عمل وزارية. ويجري حاليا تحيين برنامج إعادة هيكلة شركة الخطوط التونسية، وعند الاقتضاء اللجوء إلى مكتب دراسات مختص للمساعدة على تقديم حلول واقعية وقابلة للتطبيق مع وضع رؤية واضحة لمستقبل الشركة وعلاقتها مع فروعها وضبط سياساتها التجارية والتعامل مع شركائها ومنافسها. هذا وسيتم عرض برنامج الهيكلة المعين على جلسة عمل وزارية لأخذ القرارات المستوجبة.

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
52	رشدي الرويسي	بوعرادة - قعفور - الكريب - بورويس - العروسة	1- أسباب تعليق الخططين الرابطين مدينة سليانة بمدينة المنستير وبمدينة نابل؛ 2- الخطّ السّجاري بورويس - سليانة؛ 3- بالنسبة للنقل المدرسي بالجهة بصفة عامة؛ 4- متحف الشميينو؛ 5- إلغاء الزّحلات على الخطّ الحديدي عدد 6؛ 6- غلق ورشة الصيانة في قعفور؛	1- اضطرت الشركة الجوية للنقل بسليانة إلى تعليق تشغيل الخططين الرابطين مدينة سليانة بكن من مدينة المنستير ومدينة نابل بصفة وقتية نظرا لحاجة الشركة للحافلات المستغلة على هذين الخططين لاستغلالها في تأمين النقل المدرسي بالجهة كأولوية قصوى. وتعمل الشركة على إعادة استغلال الخططين المذكورين من خلال التعيد بصيانة حافلاتها. كما سيتم كذلك تدعيم الخططين بحافلات إضافية حال إتمام الاقتناءات المزمجة لسنة 2024. 2- بالنسبة لخط بورويس - سليانة: تؤمن الشركة الجوية للنقل بسليانة سفرة صباحية من بورويس إلى سليانة على الساعة الثامنة 08:00 صباحا وسفرة العودة من سليانة إلى بورويس على الساعة العاشرة 10:00 صباحا حسب ما يتطلبه عدد المسافرين. مع الإشارة إلى أنّ عدد المسافرين لا يستوجب إضافة سفرات بعد منتصف النهار باعتبار تسجيل مردودية ضعيفة على هذا الخطّ. 3- لقد وضعت الشركة الجوية للنقل بسليانة عددا من الحافلات حسب ما يتطلبه عدد التلاميذ على كل خطّ. وسيتم تدعيم الخطوط بمختلف المعتمدات بالولاية بحافلات إضافية حال إتمام الاقتناءات المزمجة لسنة 2024. 4- تم السّطو على متحف الشميينو وتخريبه وسرقة التجهيزات المتواجدة به. والشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية بصدد إعلان بقة لاستغلاله في انتظار تحسن الوضعية المالية. 5- الإلغاء لا يشمل فقط الخط 6، وإنما يشمل خطوطا أخرى نظرا لتدهور وضعية أسطول الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية في الوقت الحالي. 6- تواصل ورشة قعفور نشاطها المتمثل في صيانة عربات نقل البضائع ولم يتم غلقها.

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
53	محمد شعباني	ماجل بلعباس - فريانة	1- النقل المدرسي: - تقادم الاسط...ول واكتظاظ بعض الخطوط أو انقطاعها: طلب تعزيز خط تلابت - بوحية - دربانة - بوشبكة بحافلة إضافية وتقسيم الخط إلى خطين: تلابت - بوحية وخط دربانة - بوشبكة - اكتظاظ خطي ماجل بلعباس - أم الاقصاب وصولة - أولاد مبارك;	1- تخصص الشركة الجبوية للنقل بولاية القصرين عدد 11 حافلة لنقل التلاميذ بمعتمدية فريانة وعدد 04 حافلات لنقل التلاميذ بمعتمدية ماجل بلعباس، كما تقوم بتلبية طلبات النقل المدرسي داخل الولاية وخاصة بمعتمدية ماجل بلعباس وفريانة بالرغم من تشتت التجمعات السكنية وتهرب البنية التحتية للطرق، وسيتم تعزيز الخطوط المطلوبة في صورة توفر الإمكانيات وحسب الأولويات، وللإشارة، فإنه تتم دراسة جميع الطلبات المتعلقة بتمديد أو إحداث خطوط جديدة قبل كل عودة مدرسية وتتم الاستجابة لهذه الطلبات على ضوء هذه الدراسة خاصة فيما يتعلق بوضعية البنية التحتية وتأمين عنصر السلامة.  علما وأنه في إطار معاضدة مجهود المنشآت العمومية للنقل في المناطق الريفية لمجابهة الطلب في مجال النقل المدرسي والتحكم في كلفة هذه الخدمات، قامت الوزارة منذ سنة 2002 بتجربة أولى من نوعها في ولاية سيدي بوزيد تتمثل في تكليف ناقلين عموميين ريفيين بتأمين خدمات النقل الريفي المدرسي بهذه الولاية وذلك بالتنسيق مع المجلس الجهوي والناقلين. وعلى ضوء ذلك، ساهمت وزارة النقل كل سنة في تمويل البرنامج وقامت بإحالة الاعتماد لهذا المشروع بميزانيتها إلى المجلس الجهوي بالولاية المعنية. وباعتبار نجاح هذه التجربة، تم تعميمها على عدة ولايات أخرى، خاصة منها التي تكتسي صبغة فلاحية وبها مسالك وعرة، وقد ساهمت هذه التجربة في فك العزلة وتأمين النقل المدرسي لفائدة التلاميذ القاطنين بمناطق ريفية نائية تواجه صعوبات في التنقل وفي التحاق التلاميذ بمدارسهم.



ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ محمد شعباني			<p>هذا ومنذ بداية هذه التجربة، تم تخصيص ما قدره 100 ألف دينار سنة 2002 ليصل لـ 1.000 ألف دينار سنة 2018.</p> <p>ولمزيد إنجاح هذه التجربة وتدعيمها لتشمل ولايات أخرى تسجل نسبا مرتفعة للانقطاع المبكر عن الدراسة، تم ابتداء من سنة 2019 إحالة الملف من وزارة النقل إلى وزارة التربية (ديوان الخدمات المدرسية) والترفع في المنحة المخصصة للبرنامج من 1.000 ألف دينار إلى 1.500 ألف دينار. إلا أنّ هذه المنظومة تشهد بعض التعطيلات وعزوف الناقلين للانخراط فيها، خاصة بسبب عدم تأمين خلاصهم في الأجل المعقولة.</p> <p>- تم بتاريخ 5 أكتوبر 2023 دعوة كل من وزارة التربية والسادة الولاة لمزيد التنسيق مع الأطراف المعنية للوقوف على الإشكاليات المطروحة والسعي لمزيد تفعيل هذه المنظومة والتشجيع على الانخراط فيها.</p>
			2- الخطّ الحديدي	<p>2- الخطّ الحديدي القلعة الصغرى - القصيرين مروراً بالقيروان: تم الانتهاء من الدراسة الأولية للجزء الرابط بين القلعة الصغرى والقيروان وحاليا بصدد القيام بالدراسات المعمقة لهذا الجزء. كما تقوم الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية حاليا بدراسة أولية للجزء الرابط بين القيروان والقصيرين.</p>
			3- إلغاء الخطّ الحديدي عدد: 6	<p>3- الإلغاء لا يشمل فقط الخط 6، وإنما يشمل خطوطاً أخرى نظراً لتدهور وضعية أسطول الشركة في الوقت الحالي، وسيتمّ العمل وفقاً لبرنامج إصلاح على المدى المتوسط والبعيد على إرجاع الخطوط تدريجياً.</p>
			4- إعادة تشغيل الخطّ مع الجزائر / الخطّ المغاربي:	<p>4- يكتسي النقل الحديدي بين تونس والجزائر أهمية إستراتيجية للبلدين. إلا أنّ استغلال هذا الخطّ توقف بالنسبة لنقل المسافرين منذ</p>
			170	



ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ محمد شعباني			<p>ديسمبر 1995 لأسباب أمنية في تلك الفترة وتمت إعادة تشغيله لمدة شهرين (جويلية وأوت 2003) قبل توقفه مجددا لعدم تطابق في الأجهزة التقنية لمعدات الجسر.</p> <p>- أما بالنسبة لنقل البضائع فقد تواصل إلى حدود سنة 2020 وتوقف لأسباب فنية تهم أساسا عدم توفر المعدات من الجانب التونسي.</p> <p>- عبر الجانبان التونسي والجزائري عن رغبتهما في إعادة تشغيل هذا الخط، وتواصل الحوار حول الموضوع حسب الخطوات التالية:</p> <p>بالنسبة للنشاط نقل المسافرين: خلال الفترة 2015-2017: تم العمل بين الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية ونظيرتها الجزائرية على استكمال المسائل الفنية لإعادة تشغيل الخط:</p> <p>- تم الإعلان من الجهتين التونسية والجزائرية على موعد 02 ماي 2017 كتاريخ أول سفرة لهذا القطر قادمة من مدينة عنابة الجزائرية وذلك بمعدات جزائرية ذاتية الجسر. إلا أنه ولأسباب طارئة طلبت الشركة الجزائرية تأجيل هذا الموعد إلى تاريخ لاحق لم يتم تحديده بعد.</p> <p>- خلال سنة 2019: بعد انتهاء الأشغال على مستوى نفق "السيدة المنوبية"، اقترحت الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية على نظيرتها الجزائرية إعادة استغلال الخط، إلا أن الجانب الجزائري أفاد بأن الفيضانات التي جرت سنة 2019 بالجزائر تسببت في أضرار على مستوى منشأة فنية، مما يتطلب إعادة تهيئتها، وقد تم تأجيل إعادة تشغيل قطار المسافرين بين تونس والجزائر إلى موعد لاحق لم يتم بعد تحديده.</p> <p>- ويتم النقاش بين تونس والجزائر خلال المناسبات الثنائية للتعاون في مجال النقل حول الاستعدادات اللازمة لإعادة تشغيل خط السكة الحديدية بين البلدين، كما أن هذا الربط مدرج</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ محمد شعباني			<p>كذلك على مستوى مشروع القطار المغاربي التي تعمل الأمانة العامة لاتحاد المغرب العربي على إنجاز الدراسات الخاصة به.</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
54	عادل ضيفاف	سيدي حسين	- توفير النقل المدرسي لتلاميذ الخشامرة وبرج الزومي وبندر الجزائر:	<p>- في إطار معاضدة مجهود المنشآت العمومية للنقل في المناطق الريفية لمجابهة الطلب في مجال النقل المدرسي والتحكم في كلفة هذه الخدمات، قامت الوزارة منذ سنة 2002 بتجربة أولى، تتمثل في تكليف ناقلين عموميين ريفيين بتأمين خدمات النقل الريفي المدرسي بسيدي بوزيد وذلك بالتنسيق مع المجلس الجهوي والناقلين.</p> <p>وعلى ضوء ذلك، ساهمت وزارة النقل كل سنة في تمويل البرنامج وقامت بإحالة الاعتماد لهذا المشروع بميزانيتها إلى المجلس الجهوي بالولاية المعنية.</p> <p>وباعتبار نجاح هذه التجربة، تمّ تعميمها على عدّة ولايات أخرى، خاصة منها التي تكتسي صبغة فلاحيّة وبها مسالك وعرة، وقد ساهمت هذه التجربة في فكّ العزلة وتأمين النقل المدرسي لفائدة التلاميذ القاطنين بمناطق ريفية نائية تواجه صعوبات في التنقل وفي التحاق التلاميذ بمدارسهم. ومنذ بداية هذه التجربة، تمّ تخصيص ما قدره 100 ألف دينار سنة 2002 ليصل لـ 1.000 ألف دينار سنة 2018.</p> <p>ولمزيد إنجاح هذه التجربة وتدعيمها لتشمل ولايات أخرى تسجل نسبة مرتفعة للانقطاع المبكر عن الدراسة، تمّ ابتداء من سنة 2019 إحالة الملف من وزارة النقل إلى وزارة التربية (ديوان الخدمات المدرسية) والترفيّع في المنحة المخصصة للبرنامج من 1.000 ألف دينار إلى 1.500 ألف دينار. إلّا أنّ هذه المنظومة تشهد بعض التعطيلات وعزوف الناقلين للانخراط فيها، خاصة بسبب عدم تأمين خلاصهم في الأجل المعقولة، وللغرض، تمّ بتاريخ 5 أكتوبر 2023 دعوة كل من وزارة التربية والسادة الولاة لمزيد التنسيق مع الأطراف المعنية للوقوف على الإشكاليات المطروحة والسعي لمزيد تفعيل هذه المنظومة والتشجيع على الانخراط فيها.</p>

ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
55	المنصف المعلوم	تطاوين الشمالية - بني مهيبة - الصمار	1- حول وضعية وكالة تطاوين التابعة للشركة الجهوية للنقل بولاية مدين:	1- بالنسبة لورشة الإصلاح بتطاوين، سيتم الإعلان عن طلب عروض للمرة الثانية. - الخطوط الملغاة تأتي في إطار إعطاء الأولوية المطلقة لتأمين النقل المدرسي، علما وأن الشركة الجهوية للنقل بولاية مدين ستستلم خلال شهر ديسمبر 2023 عدد 5 حافلات عادية جديدة. منها حافلتين لولاية تطاوين: 01 لوكالة تطاوين و 01 لوكالة غمراسن. كما تجدر الإشارة إلى أنه في إطار معاضدة مجهودات الشركات الجهوية للنقل ودعم العرض وتلبية الحاجيات الحينية لتنقلات المواطنين، تفت الموافقة خلال جلسة عمل وزارية بتاريخ 6 سبتمبر 2022 على الترخيص لاقتناء 300 حافلة مستعملة من المزود الفرنسي RATP عن طريق التفاوض المباشر وذلك كحل ظرفي ووفقا لمعايير مرجعية مضبوطة، وسيكون نصيب الشركة الجهوية للنقل بولاية مدين منها 23 حافلة مزدوجة، تعزز بها أسطول الحافلات بجميع معتمديات ولايتي مدين وتطاوين.
			2- اقتراح إحداث محطة للنقل البري بتطاوين:	2- توجد بولاية تطاوين محطة للنقل البري للحافلات وبها مكان مخصص لسهات الأجرة.

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
56	معز برك الله	صفاقس المدينة	<p>قرار وزير النقل المؤرخ في 14 نوفمبر 2016 المتعلق بضبط شروط تعاطي مهنة التكوين في مجال قواعده الجولان والسلامة على الطرقات والتكوين في مجال سباق العربات وتكوين المكونين في مجال سباق العربات قد منع من استغلال 500 مؤسسة تكوين في مجال سباق العربات والسلامة المرورية:</p>	<p>- تبعاً لطلبات المهنيين، وفي إطار تطوير النصوص التطبيقية في المجال، فإن مصالح وزارة النقل بصدد مراجعة النصوص التطبيقية ذات الصلة برخص السياقة واستغلال مؤسسات التكوين في مجال سباق العربات، وباعتبار اختلاف وجهات النظر والتباين في الآراء بين مختلف المهنيين في مجال سباق العربات، وبالخصوص بين أصحاب مؤسسات التكوين والأجراء، وعملاً بمبدأ حياد الإدارة وتكريساً للشفافية والنزاهة، تم اعتماد مقارنة عملية وتشاركية من خلال المبادرة بإعداد مشاريع أولية للنصوص المقترحة تعديلها. وتمت موافقة الهيكل المهنية بهذه المشاريع الأولية لإبداء الرأي بخصوصها كتابياً بعد مشاورها مع منظورها. وعلى أساس ردود الهيكل المهنية والتي تم التوصل بها كتابياً، سيتم مواصلة عقد جلسات أو ورشات عمل أو تكوين لجان فنية متعددة الأطراف بغاية تقريب وجهات النظر، ثم إعداد مشروع نهائي متفق عليه من قبل المهنيين.</p>
			<p>2- إحداهن محطة متعددة الوسائط بصفاقس:</p>	<p>2- يعتبر إحداهن محطة النقل البري متعدد الوسائط بولاية صفاقس مهماً نظراً لوجود كافة أنماط النقل بالجهة، وحيث يتطلب إنجاز مثل هذه المشاريع تمويلات هامة، فإن التوجه هو إمكانية إدراج هذا المشروع ضمن آلية الشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص لتوفير التمويلات اللازمة لإنجازه بكفاءة مكثافته ومراحله.</p>
			<p>3- النقل البحري الداخلي:</p>	<p>3- يمتاز النقل البحري بقدرة تنافسية مرتفعة مقارنة بأنماط النقل الأخرى، خصوصاً على مستوى حجم البضائع التي يمكن نقلها وكلفة النقل المنخفضة وخاصة تخفيض الضغط على الطرقات ودعم السلامة بالنسبة للنقل الساحلي. واعتباراً لهذه الميزات، تعمل كل الدول، عند توفر</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ معزّ برك الله			<p>الإمكانية، على تحويل نقل البضائع من الطرقات إلى النقل البحري الساحلي يتوّنس لنقل بعض المواد. مثل الإسمنت والحديد ومنتجات المقاطع. على غرار ما هو معمول به بالنسبة للبترول الخام بين ميناء الصخيرة وميناء بنزرت، والمواد البترولية.</p> <p>ويتطلّب تطوير هذا النمط من النقل تشجيع الناقلين البحريين التونسيين على الاستثمار وتسهيل التعامل المباشر مع الشاحنين ووضع الآليات لتجميع البضائع في أماكن موحدة بالقرب من مناطق الاستعمال وقرب الموانئ لتسهيل عملية النقل البحري الساحلي وتحقيق المردودية المطلوبة.</p>
			<p>4- مشروع النقل الداخلي والدولي لأحد المستثمرين الخواص- تهيئة المحطة البحرية بصفاقس والخط البحري صفاقس- طرابلس:</p>	<p>4- رافقت وزارة النقل إنجاز مشروع النقل البحري الداخلي الذي تعهّده المستثمر الخاص بين ميناء صفاقس وميناء قابس وميناء جربة ومكنّته من كلّ التراخيص اللازمة، إلا أنّ ظروف استعمال السفينتين لم تكن ملائمة لمتطلبات جميع عناصر السلامة، وعرضت سلامة المسافرين إلى الخطر وذلك بناء على تقارير أعدتها السلطات البحرية التونسية. وتمت دعمة المستثمر إلى الالتزام بشروط الاستغلال التي حدّتها السلطة البحرية وتوفير كامل عناصر السلامة والتدخل والتجدة عند الاقتضاء.</p> <p>ومن خلال المتابعة لوضعية السفينتين، يبدو أنّهما حالياً خارج الخدمة وتتطلبان عمليات صيانة كبيرة.</p> <p>أما فيما يتعلق بالخط البحري الدولي للمسافرين والسيارات مع ليبيا، فقد استغلّ لفترة قصيرة على ميناء جرجيس الذي يحتوي على محطة بحرية تتوفر فيها كلّ الشروط المطلوبة والمواصفات الدولية التي يتطلبها نوع النشاط، وتوقف هذا الخطّ من طرف الناقل البحري لعدم توقّر الجدوى الاقتصادية.</p>



ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	معز برك الله			<p>كما وافقت وزارة النقل على فتح خط بحري منتظم بين طرابلس وميناء صفاقس، شريطة توفير البنية الأساسية الملائمة للحركة الدولية للمسافرين والسيارات طبقا لما تطلبه مصالح الديوانة وشرطة الحدود، ويجري التنسيق حاليا مع الأطراف الليبية لتحديد إمكانية الاستثمار المشترك في توفير البنية التحتية والتجهيزات الضرورية بميناء صفاقس وتهيئته.</p>
			5- مسؤولية عملية الوزن في الموانئ التجارية:	<p>5- خول القانون الساري المفعول لديوان البحرية التجارية والموانئ القيام بعمليات الوزن العمومي بالموانئ التجارية. وقد تم إحالة جزء من هذا النشاط إلى مقاولي الشحن والتفريغ في إطار لزمات استغلال المسطحات المينائية سنة 2005 للشركة التونسية للشحن والترصيف بميناء رادس وسنة 2008 بالموانئ الأخرى. ويجري حاليا مراجعة الأمر المتعلق بتحديد قائمة الخدمات المينائية التي يمكن إسنادها في إطار لزمة لإضافة عمليات الوزن العمومي. وبالتالي يمكن إسناد الوزن بالموانئ إلى مقاولي الشحن والتفريغ في إطار لزمة.</p>
			6- وضعية الشركة التونسية للشحن والترصيف:	<p>6- تشهد الشركة التونسية للشحن والترصيف حاليا اختلالا في التوازنات المالية من جراء كلفة اليد العاملة التي ارتفعت بصفة ملحوظة خلال سنتي 2011 و 2013 نظرا للعدد الكبير من الانتدابات العشوائية، بالإضافة إلى تراجع نجاعة الخدمات والمردودية.</p> <p>وقد تم إعداد برنامج لإعادة هيكلة الشركة تم عرضه على لجنة عمل وزارية، وهو بصدد التطبيق التدريجي. وتشمل هذا البرنامج إجراءات مهم خاصة: تحسين نجاعة الخدمات والمردودية، حوكمة التصرف في الموارد البشرية، استرجاع التوازنات المالية، تسريح الأعوان الزائدين عن الحاجة والنظر في إمكانية الشراكة مع مستثمرين</p>



ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	معز برك الله			استراتيجيين خاصة في مجال معالجة حركة الحاويات بميناء رادس.
			7- اللّزمات بالموانئ التونسية:	7- تطبيقها لجلّة الموانئ وللقانون المنظم للّزمات لسنة 2008، وباعتبار وصول عقود اللّزمات المسندة لمقاولي الشّحن والتفريغ إلى نهايتها خلال شهر أوت 2023، تم فتح حوار معهم منذ بداية سنة 2023 للتّظفر في شروط تمديد اللّزمات لمدة 15 سنة أخرى مثلما تنصّ عليه عقود اللّزمات التي تمّ إمضاؤها سنة 2008. وقد أدّى هذا الحوار، بالتنسيق مع الهيئة العامة للشّراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص، إلى اقتراح التّمديد في اللّزمات المسندة إلى مقاولي الشّحن والتفريغ لمدة 15 سنة مع مراجعة معلوم اللّزمة وتسوية المتخلّلات المالية ووضع آليات للتّفاوض والمتابعة وخاصة لمؤشرات التّجاعة.
			8- تأهيل الموانئ وإحداث موانئ جديدة:	8- انطلق ديوان البحرية التجارية والموانئ في إنجاز دراسة مخطّط مديري لتأهيل وتطوير الموانئ التجارية في أفق سنة 2040 بأجل إنجاز لمدة 15 شهرا، وستقدّم هذه الدراسة اقتراحات حول ملأمة البنية القّاسية الحالية مع واقع ومتطلّبات الاقتصاد الوطني وتبسيط الإجراءات ورقمنتها وتحقيق الانتقال الإيكولوجي والبيئي بالموانئ وتقرير السّلامة والأمن وكذلك إمكانية إحداث موانئ جديدة.
			9- وضعيّة شركة الخطوط التونسية:	9- اعتبارا للاختلال الحاد في الموازنات الحالية التي تشهدها شركة الخطوط التونسية، تمّ منذ أواخر سنة 2021 إعداد برنامج لإعادة هيكلة الشركة قصد تدعيم حوكمة التصرف فيها والبحث عن حلول مجدّدة لإنقاذها، وقد تمّ النّظر في برنامج إعادة الهيكلة خلال العديد من الاجتماعات على مستوى وزارة النقل وبرمجة عرضه على جلسة عمل وزارية. ويجري حاليا تخيين برنامج إعادة هيكلة شركة الخطوط التونسية، وعند الاقتضاء اللّجوء إلى

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ معز برك الله			<p>مكتب دراسات مختص للمساعدة على تقديم حلول واقعية وقابلة للتطبيق مع وضع رؤية واضحة لمستقبل الشركة وعلاقتها مع فروعها وضبط سياساتها التجارية والتعامل مع شركائها ومنافسيها.</p> <p>هذا وسيتم عرض برنامج الهيكلية المحدث على جلسة عمل وزارية لأخذ القرارات المستوجبة.</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
57	فيصل الصغيّر	قلعة الأندلس - سيدي ثابت	1- النقل الجماعي والعمل خارج الخطوط: 2- إسناد رخص التاكسي الفردي: 3- حول حذف الخطّين 57 و 31 وعن مقترح بعث خط جديد يربط قلعة الأندلس بأريانة عبر الطريق رقم 533 ومرورا بمنطقة الحسين وسيدي عمر:	1- في صورة عدم احترام الخطوط المسندة، فإنّه تتمّ معاقبة المخالفين طبقاً لأحكام القانون عدد 33 لسنة 2004 المؤرخ في 19 أفريل 2004 المتعلق بتنظيم النقل البري. 2- إسناد رخص التاكسي الفردي من اختصاص السادة الولاة. 3- بالنسبة للخطّ 57 الذي كان يربط حي الانطلاقة بالمرگب التجاري Géant، لم يعد مستغلاً حالياً بسبب عدم توفّر الحافلات، علماً وأنّ شركة النقل بتونس تخصصّ حالياً عدد 5 حافلات عبر الخطوط 44 ب و 44 ت لتأمين تنقّلات سكّان حي الانطلاقة. - لم يتمّ حذف الخطّ 31 الزايط بين منطقة "قنطرة بنزرت" بباب الخضراء، وهو خطّ مستغلّ حالياً بواسطة حافلتين. - بالنسبة لمقترح إحداث خطّ يربط قلعة الأندلس بأريانة عبر الطريق رقم 533 ومرورا بمنطقة "الحسين" و "سيدي عمر": لا تزال أشغال جسر وادي مجردة متواصلة حالياً، وعند انتهائها سيتمّ القيام بدراسة جدوى إحداث هذا الخطّ مع ضرورة الأخذ بالاعتبار توفّر المعدات التي ستخصّص له.

ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
58	بلال ابن المشري	الشابة - ملولش - سيدي علوان	1- نقل العملة والعاملات الفلاحيات:	<p>1- تولّت وزارة النقل استكمال كامل الإطار القانوني المتعلق بنقل العملة الفلاحيين (القانون عدد 51 لسنة 2019 المؤرخ في 11 جوان 2019 المتعلق بإحداث صنف نقل العملة الفلاحيين والأمر الحكومي عدد 724 لسنة 2020 المؤرخ في 31 أوت 2020 والمتعلق بضبط شروط تعاطي نشاط نقل العملة الفلاحيين وشروط الانتفاع بهذه الخدمة).</p> <p>كما بادرت وزارة النقل بإعداد خطة استثنائية تم بمقتضاها دعوة السادة الولاة إلى تطبيقها وذلك منذ شهر ديسمبر 2018 .</p> <p>وتتضمن هذه الخطة عدة إجراءات أهمها:</p> <p>1. دعوة الشركات الجوية للنقل للنظر في إمكانية توفير حافلات لتلبية حاجيات هذا النوع من النقل.</p> <p>2. الترخيص لأصحاب سيارات النقل العمومي غير المنتظم للأشخاص ("تاكسي جماعي" ونقل ريفي و"لوج") بنقل العاملات والعملة الفلاحيين خارج مناطق الجولان المرخص فيها .</p> <p>3. الترخيص للشركات التعاونية للخدمات الفلاحية باقتناء أو بتخصيص وسائل نقل مهيأة لنقل العاملات والعملة الفلاحيين لفائدة منخرطيها والمتعاملين معها.</p> <p>4. الترخيص بصفة استثنائية لأي شخص بنقل العملة على متن وسيلة نقل مهيأة في الغرض. وبالرغم من هذه الإجراءات المبسطة فإنه لم يتم إسناد إلا عدد قليل من التراخيص.</p> <p>وتجدر الإشارة إلى أنه تم اعتماد شروط مماثلة لتعاطي أنشطة النقل العمومي غير المنتظم مع توسيع المجال ليشمل ، علاوة على السيارات الخاصة، السيارات المزدوجة والحافلات، كما خوّل الأمر الحكومي عدد 724 لسنة 2020 المؤرخ في 31 أوت 2020 والمتعلق بضبط شروط تعاطي نشاط نقل العملة الفلاحيين وشروط الانتفاع</p>

ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	بالال ابن المشري			<p>بهذه الخدمة، الترخيص للأشخاص المتحصلين على تراخيص النقل العمومي غير المنتظم للأشخاص بتعاطي نشاط نقل العملة الفلاحين بنفس العربات المستغلة في النشاط الأصلي.</p> <p>بالإضافة إلى ذلك، فإنه تمت دعوة السادة الولاة لاستحداث الطلب على الحصول على التراخيص اللازمة لتعاطي هذا النشاط في ظروف تضمن السلامة والكرامة. علما وأن المنظومة تتطلب مقاربة أخرى، منها المسائل المتعلقة بالامتيازات الجبائية للتشجيع على ممارسة هذا النشاط وكذلك التغطية الاجتماعية وحفظ كرامة العامل الفلاحي فضلا عن المقاربة الثقافية والسوسولوجية لهذا القطاع الهام.</p>
			2- كزاس شروط كراء السيارات:	<p>2- إن نشاط كراء السيارات منظم بمقتضى كزاس الشروط المتعلقة بتعاطي نشاط كراء السيارات الخاصة والسيارات المزدوجة والشاحنات الخفيفة المصادق عليها بمقتضى قرار وزير النقل بالنسبة المؤرخ في 16 جانفي 2020 والذي تم بمقتضاه التخفيض في عدد العربات المشترطة، من 25 إلى 20، وسيتم العمل خلال المراجعات القادمة على مزيد تسهيل إجراءات تعاطي هذا النشاط.</p>
			3- انتداب أعوان الضيافة بالشركات:	<p>3- يتم الانتداب على مستوى شركات النقل الجهوية والوطنية على ميزانيتها، وبالتالي لا تنعكس هذه الانتدابات على ميزانية الدولة. كما أنه لكل شركة برنامجها بخصوص الانتدابات حسب احتياجاتها. وبالتالي فإن الانتدابات صلب الشركات لا يتم تضمينها بميزانية مهنة النقل، بل بميزانيات هذه الشركات. أما المنع من الانتداب فهم أعوان وإطارات الوزارة. وبصفة استثنائية، تم الترخيص هذه السنة للمعهد الوطني للرصد الجوي في انتداب 03 مهندسين وتكوين 12 آخرين.</p>

ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
59	المختار عبيد المولى	ذهبية - رمادة	1- حول مقترح احداث سفرة جديدة من مدينة رمادة في اتجاه تونس العاصمة:	1- تؤمن الشركة الوطنية للنقل بين المدن يوميا 03 سفرات من تونس إلى ولاية تطاوين: * سفرة نهائية تونس - تطاوين - الصمار: * سفرة ليلية تونس - تطاوين: * سفرة ليلية تونس - النهرية عبر مدينة رمادة: وسيتم النظر في المقترح المقدم من السيد النائب لإحداث سفرة من رمادة إلى تونس.
			2- مشروع مطار رماد:	2- بسبب تداعيات أزمة كوفيد-19 والوضعية المالية لديوان الطيران المدني والمطارات، تم تأجيل تنفيذ عدة مشاريع، من بينها مشروع إحداث مطار رمادة بمكوناته المتمثلة أساسا في تجهيزات الملاحة الجوية وبرج المراقبة ومحطة المسافرين، وستتم إعادة برمجة هذه المشاريع بناء على تحسن الوضعية المالية للديوان لتحويل جزءا من مطار رمادة إلى مطار مدني، علما وأن تنفيذ المشروع يتطلب التنسيق مع الحركة العسكرية وإدراج المطار في شبكة الخطوط السريعة عند توفر الجدوى الاقتصادية.
			3- تهيئة معبر الذهبية الحدودي:	3- تم الشروع في تهيئة معبر الذهبية منذ سنة 2015، قبل إحداث الديوان الوطني للمعابر الحدودية البرية، وذلك من قبل وزارة التجهيز والإسكان بكلفة تقدر بحوالي 17 مليون دينار، وبلغ تنفيذ المشروع 80%، إلا أنه شهد تأخرا في استكماله بسبب عدم قدرة المقاول على الإيفاء بتعهداتها، مما انجر عنه فسخ الصفقة منذ 3 أشهر. هذا وستتم إعادة تعيين مقاول آخر لاستكمال الأشغال، مع العلم وأن الديوان الوطني للمعابر الحدودية البرية يقوم سنويا بصيانة البنايات القديمة المستغلة وفي إطار الإشغال الواسع، تم إسداء بعض الخدمات لفائدة الحرفاء.

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ المختار عبد المولى			وللإشارة، فإنّه في إطار الدراسة الإستراتيجية التي أنجزها الديوان الوطني للمعابر الحدودية البرية، تمّ إعداد مثال مديري للمعبر، يأخذ بالاعتبار خلق فضاءات ستخصّص للأنشطة الاقتصادية على غرار فضاءات التسوّق والخدمات والإقامة.



ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
60	محمد أمين المبارك	سببية - جدليان - العيون	1- مراجعة إسناد رخص التاكسي واللواج بالقصرين: 2- تعزيز النقل المدرسي بجدليان:	1- إنَّ اسناد رخص التاكسي واللواج داخل حدود الولاية إجراء من اختصاص السادة الولاة. 2- يوجد خط وحيد يربط بين جدليان وسببية ويتم تأمينه، أما بالنسبة لبقية التلاميذ فهم يتمتعون بالمبيت. وفي إطار معاضدة مجهود المنشآت العمومية للنقل في المناطق الريفية لمجابهة الطلب في مجال النقل المدرسي والتحكم في كلفة هذه الخدمات، قامت الوزارة منذ سنة 2002 بتجربة أولى من نوعها في ولاية سيدي بوزيد تتمثل في تكليف ناقلين عموميين ريفيين بتأمين خدمات النقل الريفي المدرسي بهذه الولاية وذلك بالتنسيق مع المجلس الجهوي والناقلين. وعلى ضوء ذلك، ساهمت وزارة النقل كل سنة في تمويل البرنامج وقامت بإحالة الاعتماد لهذا المشروع بميزانيتها إلى المجلس الجهوي بالولاية المعنية. وباعتبار نجاح هذه التجربة، تمّ تعميمها على عدة ولايات أخرى، خاصة منها التي تكتسي صيغة فلاحية وبها مسالك وعرة. وقد ساهمت هذه التجربة في فكّ العزلة وتأمين النقل المدرسي لفائدة التلاميذ القاطنين بمناطق ريفية نائية تواجه صعوبات في التنقل وفي التحاق التلاميذ بمدارسهم. هذا ومنذ بداية هذه التجربة، تمّ تخصيص ما قدره 100 ألف دينار سنة 2002 ليصل لـ 1.000 ألف دينار سنة 2018. ولمزيد إنجاح هذه التجربة وتدعيمها لتشمل ولايات أخرى تسجل نسبة مرتفعة للانقطاع المبكر عن الدراسة، تمّ ابتداء من سنة 2019 إحالة الملف من وزارة النقل إلى وزارة التربية (ديوان الخدمات المدرسية) والترفيغ في المنحة المخصصة للبرنامج من 1.000 ألف دينار إلى 1.500 ألف

ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ محمد أمين المباركي			<p>دينار، إلا أن هذه المنظومة تشهد بعض التعطيلات وعزوف الناقلين للاخراط فيها، خاصة بسبب عدم تأمين خلاصهم في الأجل المعقولة.</p> <p>- تم بتاريخ 5 أكتوبر 2023 دعوة كل من وزارة التربية والسادة الولاة لمزيد التنسيق مع الأطراف المعنية للوقوف على الإشكاليات المطروحة والسعي لمزيد تفعيل هذه المنظومة والتشجيع على الاخراط فيها.</p>
			3- إحداث خط تجاري القصيرين- جدليان	<p>3- توفر الشركة الجهوية للنقل بالقصيرين حافلة، تقوم بسفرة من جدليان إلى القصيرين يومها بعد الساعة الثامنة صباحا، تربط بين معتمدية جدليان - سبيبة - سبيطة - القصيرين وحافلة أخرى تقوم بسفرة على الساعة 06:00 صباحا بين مدينة القصيرين - سبيطة عبر جدليان - الروحية - الكاف.</p> <p>• كما توفر الشركة الوطنية للنقل بين المدن:</p> <p>- خط يربط بين سبيبة عبر جدليان - سليانة - تونس على الساعة 07:30:</p> <p>- خط يربط بين مدينة القصيرين - سبيبة - جدليان - تونس على الساعة 10:30:</p> <p>- خط يربط بين تونس - سليانة - جدليان - سبيبة - القصيرين على الساعة 12:45:</p> <p>- خط يربط بين تونس - سليانة - جدليان - سبيبة - القصيرين على الساعة 16:00.</p> <p>• النقل العمومي غير المتخطم:</p> <p>- عدد 01 لواج تربط بين جدليان - صفاقس:</p> <p>- عدد 02 لواج تربط بين سبيطة - جدليان.</p>

ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ محمد أمين المبارك		4- إحداث خط نقل بين المدن سببية - بنزرت عبر سليانة:	4- تؤمن الشركة الوطنية للنقل بين المدن حالياً سفرة يومية سببية - تونس عبر سليانة، وستقوم بدراسة مقترح السيد النائب بخصوص السفرة من سببية إلى بنزرت عبر سليانة أو التمديد في خط سببية - سليانة - تونس في اتجاه بنزرت.
			5- الخط الرابط بين القصرين- القيروان وسوسة:	5- الخط الحديدي القلعة الصغرى - القصرين ممروراً بالقيروان: تم الانتهاء من الدراسة الأولية للجزء الرابط بين القلعة الصغرى والقيروان، وتقوم الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية حالياً بالدراسات المعمقة لهذا الجزء، كما تقوم بدراسة أولية للجزء الرابط بين القيروان والقصرين.

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
61	سامي الطوجاني	سجنان - جومين - غزالة	1- ربط معتمدية جومين بتونس العاصمة:  2- ربط منطقة جومين بسجنان وغزالة:  3- النقل الريفي المدرسي بجومين:	<p>1- شهد قسطنط الحافلات العادية للنقل بين المدن وعددها 7 من الصفقة الخاصة المنجزة في إطار الصفقة العامة المبرمة من طرف الديوان التونسي للتجارة تأخيرا كبيرا، وقد تعهد المزود بتسليم الحافلات المعنية بداية من الثلاثي الأول 2024 ومبرمج تخصيص حافلة منها للخط المطلوب حال استلامها.</p> <p>2- مثلما صرح السيد النائب، فإن ربط منطقة جومين بسجنان وغزالة هو مؤتمن من قبل سيارات النقل الريفي نظرا لمحدودية التنقلات وضعف تواترها وأن الإشكال المطروح هم الفترة المسائية لا غير بسبب عزوف سواق النقل الريفي لتأمين السفريات المسائية بسبب ضعف الحركة، وسيتم طرح الإشكال على السلط الجهوية المعنية للعمل على تكفل سيارات النقل الريفي بالتنقلات المطلوبة خلال الفترة المسائية.</p> <p>3- يضم أسطول الحافلات المخصص لنقل تلاميذ منطقة جومين 6 وحدات معدل أعمارها لا يتجاوز 6 سنوات ومن المبرمج تدعيم هذا الأسطول عند استلام حافلات النقل الحضري المتوقع خلال الثلاثي الأول 2024:</p> <p>- وعموما، في إطار معاضدة مجهود المنشآت العمومية للنقل في المناطق الريفية لمجابهة الطلب في مجال النقل المدرسي والتحكم في كلفة هذه الخدمات، قامت الوزارة منذ سنة 2002 بتجربة أولى من نوعها في ولاية سيدي بوزيد تتمثل في تكليف ناقلين عموميين ريفيين بتأمين خدمات النقل الريفي المدرسي بهذه الولاية وذلك بالتنسيق مع المجلس الجهوي والناقلين.</p> <p>وعلى ضوء ذلك، ساهمت وزارة النقل كل سنة في تمويل البرنامج وقامت بإحالة الاعتماد لهذا المشروع بميزانيتها إلى المجلس الجهوي بالولاية المعنية.</p>

ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	سامي الطوجاني			<p>وباعتبار نجاح هذه التجربة، تمّ تعميمها على عدّة ولايات أخرى، خاصّة منها التي تكتسي صبغة فلاحية وبها مسالك وعرة، وقد ساهمت هذه التجربة في فكّ العزلة وتأمين النقل المدرسي لفائدة التلاميذ القاطنين بمناطق ريفية نائية تواجه صعوبات في التنقل وفي التحاق التلاميذ بمدارسهم.</p> <p>هذا ومنذ بداية هذه التجربة، تمّ تخصيص ما قدره 100 ألف دينار سنة 2002 ليصل لـ 1.000 ألف دينار سنة 2018، ولمزيد إنجاح هذه التجربة وتدعيمها لتشمل ولايات أخرى تمسّجّل نسباً مرتفعة للانقطاع المبكر عن الدراسة، تمّ ابتداء من سنة 2019 إحالة الملف من وزارة النقل إلى وزارة التربية (ديوان الخدمات المدرسية) والترفع في المنحة المخصصة للبرنامج من 1.000 ألف دينار إلى 1.500 ألف دينار، إلّا أنّ هذه المنظومة تشهد بعض التعطيلات وعزوف الناقلين للانخراط فيها، خاصّة بسبب عدم تأمين خلاصهم في الأجل المعقولة.</p> <p>- تم بتاريخ 5 أكتوبر 2023 دعوة كل من وزارة التربية والسادة الولاة لمزيد التنسيق مع الأطراف المعنية للوقوف على الإشكاليات المطروحة والسعي لمزيد تفعيل هذه المنظومة والتشجيع على الانخراط فيها.</p>
			4- وضعيّة خطوط السكك الحديدية 1 و2 و3:	<p>4- الخطّ رقم 1 الرابط بين الجديدة وبيزرت: - تمّ الانتهاء من الجزء الأول من أشغال الحماية من الفيضانات على طول 18 كم وحالياً بصدد القيام بحماية الجزء الثاني على طول 17 كم. - بصدد انجاز دراسة لتأهيل الخطّ التي من المنتظر أن تنتهي في جوان 2024.</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ سامي الطوجاني			<p>الخطّ عدد 2 الرابط بين ماطر وطبرقة:</p> <p>تمت المصادقة على المرحلة الأولى من الدراسة خلال شهر فيفري 2021 وتم الانطلاق في المرحلة الثانية خلال شهر جويلية 2021 والتي هي حاليا بصدد الإنجاز ومن المزمع الانتهاء منها خلال الثلاثي الثاني لسنة 2024.</p> <p>الخطّ عدد 3 الرابط بين ماطر وسيدي منيمش:</p> <p>إعادة التشغيل تتطلب دراسات اقتصادية واجتماعية وتقنية حيث طالبت الشركة بإدراج المشروع ضمن مخطط التنمية 2023-2025.</p>



ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
62	نجلاء اللحياني	أريانة المدينة	- تأخر إنجاز مشروع خط مترو يربط المتزه بحي النصر عبر الطريق الشعاعية X2 نظرا للتوسع المتزايد لأحياء النصر:	- يتطلب تنفيذ هذا المشروع إعادة تعيين الدراسات الفنية اللازمة لتحديد المسار النهائي.
63	صابر المصمودي	صفاقس الغربية	1- مشروع منطقة "فرقور" اللوجستية:	1- يتم العمل على استكمال الحوزة العقارية والدراسات الفنية والاقتصادية للمناطق اللوجستية ذات الأولوية. وتعتبر المنطقة اللوجستية بـ "فرقور" منطقة لوجستية ذات أولوية. وسيتم العمل على إنجازها ضمن النواة الأولى لبعث هذه المناطق والتي سيعيد إنجازها للهيكل التنفيذي لتطوير اللوجستية الذي سيتم إحداثه سنة 2024 في إطار إرساء إطار قانوني ومؤسسي لتطوير اللوجستية والنقل متعدد الوسائط. وتجدر الإشارة أنه تم استكمال صياغة النسخة النهائية لمشروع قانون تطوير اللوجستية والنقل متعدد الوسائط ومشروع أمرين، يتعلق الأول بإحداث هيئة عليا للوجستية والنقل متعدد الوسائط ويتعلق الثاني بإحداث هيكل تنفيذي لتطوير اللوجستية والنقل متعدد الوسائط والذي سيتم عرضه على أنظار جلسة عمل وزارية خلال السداسي الأول لسنة 2024.
			2- توزيع الحافلات بانصاف بين الجهات:	2- تقوم كل شركة جهوية بإنجاز الاقتناءات الخاصة بها وفقا لاحتياجاتها وأخذاً بالاعتبار بوضعية أسطولها ومدى شساعة مجالها الجغرافي وعدد معتمديها. وبخصوص اقتناءات الحافلات المستعملة، وفي إطار دعم مجهودات الشركات الجهوية للنقل، فإن الوزارة تقوم بتخصيص عدد معين من الحافلات لكل شركة جهوية على ضوء ما تتوصل به من مقترحات منها بناء على خاصيات كل جهة والأسطول المتوفر لدى كل شركة لتأمين التنقل وإسداء خدمات مقبولة للحرفاء بجميع أصنافهم.



ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ صابر المصمودي		3- عدم الأخذ بالاعتبار بنزوي الاحتياجات الخصوصية في النقل العمومي:	3- تمّ تحيين كذاسات الشروط المتعلقة باقتناءات الحافلات الجديدة تتضمن شروط ومستلزمات صعود ونزول أصحاب الهمم من ناحية اتّساع الأبواب ومنحدرات الصُّعود، علماً وأنّ الحافلات المستعملة التي تمّ اقتنائها تحتوي على منحدرات تسمح بالصُّعود مع تخصيص أماكن لهم بالحافلات مبنية بعلامات إرشادية. كما تحرص وزارة النقل على تهيئة البنية الأساسية بالمحطات بتخصيص ممرات ملائمة لأصحاب الهمم.
			4- تعطل مشروع مترو صفاقس:	4- بادرت شركة المترو الخفيف بصفاقس بنشر إعلان طلب عروض بتاريخ 06 جوان 2023 قصد التعاقد مع مكتب دراسات لاستكمال الدراسات المتعلقة بتحويل الشبكتين المذكورتين آنفاً (التطهير والاتصالات) على أنّ يتمّ عرض مخرجات هذه الدراسات وجوباً على مصادقة المستلمين العموميين المعنيين اللذان قبلوا هذا التمشي. كما يتمّ العمل حالياً على تذليل الصعوبات التي تعترض الإنجاز وإيجاد الحلول العملية الكفيلة بالتسريع في تجسيم المرحلة الأولى من المشروع. ونذكر من بين الإجراءات المتخذة: -إحداث لجنة على مستوى وزارة النقل تضمّ جميع الهياكل المعنية يعهد إليها تقديم الدعم والمساندة لشركة المترو الخفيف بصفاقس في تنفيذ المرحلة الأولى من المشروع وخاصة تذليل الصعوبات التي يمكن أن تعترض الإنجاز: - التّباحث مع بعض المؤسسات المالية الدولية بخصوص تقديم الدعم والمساندة الفنية لمراقبة هذا المشروع وفقاً لصيغة الشراكة. وتجدر الإشارة في هذا الصّدد إلى أنّ البنك الإفريقي للتنمية عبّر مؤخراً عن رغبته في تقديم الدعم الفني لشركة المترو الخفيف بصفاقس ووزارة النقل في مسار إنجاز المشروع ضمن شراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص، وقد تمّ توجيه طلب في الغرض لمصالح وزارة الاقتصاد

ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ صابر المصمودي			<p>والتخطيط قصد الاستفادة من أليات المساندة التي يوفرها هذا البنك. ويمكن. في صورة تضافر جهود الجميع. الإعلان عن طلب التعبير عن الرغبة لإنجاز القسط الأول من مشروع مترو صفاقس خلال السدامي الأول من سنة 2024.</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
64	ألفة المرواني	بن عروس - المدينة الجديدة	إعادة تشغيل الخط الحديدي بين نعبان وتونس عبر بن عروس	- تم تأمين السفرات إلى نعبان بصفة استثنائية عبر الخط عدد 6 في إطار إجراءات الحجر الصحي. ونظرا للنقص الحالي للمعدات والعتاد، تصعب الاستجابة لهذا الطلب في انتظار تحسن الوضعية.
65	محمد بن حسين	الرجيش - قصور الساف - البرادعة	1- مشاكل النقل الجماعي بين ولايتي سوسة والمهدية نقص في التاكسي الجماعي 2- توزيع غير عادل على مستوى الأسطول لشركة النقل بالساحل بين الولايات - تأخير وإلغاء لعدة رحلات (قصور الساف - سوسة وقصور الساف - المهدية وسلقطة - قصور الساف) 3- مشاغل جهة المهدية	1- إن إسناد رخص التاكسي الجماعي إجراء من مشمولات السادة الولاية. 2- تم رفع الموضوع من قبل الإدارة الجهوية للنقل بولاية المهدية إلى شركة النقل بالساحل، وقد تمت برمجة إنجاز دراسة شاملة لخطوط الشركة ضمن لجنة قيادة تضم 3 مديري جهويين للنقل بكل من ولاية سوسة والمنستير والمهدية وبتأسياس الرئيس المدير العام لشركة النقل بالساحل، للنظر في حلحلة مختلف المواضيع المطروحة على مستوى الجهة فيما يتعلق بتأمين النقل بالحافلات. 3- تم عقد جلسة عمل بولاية المهدية يوم الجمعة 29 سبتمبر 2023 تحت إشراف والي الجهة وبحضور جل السادة نواب الجهة بمجلس نواب الشعب والسيد الرئيس المدير العام لشركة النقل بالساحل وثلة من إطاراتها والسيد المدير الجهوي للنقل بالمهدية وممثلي بقية الإدارات الجهوية والمجتمع المدني. وقد تم خلال الجلسة التّحاور حول مشاغل ولاية المهدية في قطاع النقل بالحافلات، حيث قدّمت شركة النقل بالساحل الإيضاحات اللازمة ومن بينها المتعلقة بتوزيع الحافلات على الولايات الثلاث بالساحل، وقد تمّن الجميع مجهودات الشركة لتأمين النقل بولاية المهدية وربطها ببقية الولايات، كما تمّ التعهد بتحسين الخدمات مستقبلا عند توفّر الإمكانيات اللازمة.

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ محمد بن حسين		4- غياب التاكسي الفردي وعدم السماح لأصحابها بدخول مركز الولاية	4- إنَّ دراسة الخطوط وتحيينها وتمديدتها وتغيير النشاط هي من مشمولات اللجنة الجهوية الاستشارية لقطاع النقل التي يترأسها السيد الوالي. مع العلم أنَّه تمَّ تحيين دوائر النقل الحضري بولاية المهدية بإدماجها وتوسعة مجال عمل ومسائل النقل غير المنتظم بها من 12 دائرة (قرار السيد الوالي بتاريخ ديسمبر 2005) إلى 04 دوائر (مقرر السيد والي المهدية عدد 431/414 بتاريخ 28 سبتمبر 2023 المتعلق بتحيين وضبط حدود دوائر النقل الحضري بولاية المهدية) وذلك بعد عدَّة جلسات عقدتها الإدارة الجهوية مع جميع المتدخلين وتمَّ تدارس وأخذ رأي كافة المعنيين على المستوى الجهوي في الموضوع دون استثناء.
			5- طلب تمديد السكة إلى قصور الساف والجيم والشابة وملولش والربط مع بقية الولايات المجاورة كولاية صفاقس:	5- إنَّ الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية بصدد إعداد العناصر المرجعية للقيام بالدراسة تمديد الخط الجديد 22 والبحث عن التمويل اللازم للتتفيذ.

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
66	عبد العزيز شعباني	القصرين الجنوبية - حاسي الفريد	<p>- طلب تمديد خط القصرين - بوزقام إلى منطقتي أولاد موسى والطرش وتمديد خط فج النعام - القصرين إلى منشهر الطويل ودوار العبد.</p> <p>- طلب إحداث خطوط تجارية بالمناطق التالية: الفرش 1 والفرش 2 والمقيسمات من معتمدية حاسي الفريد، الزراقبة والجوابلية من معتمدية القصرين الجنوبية:</p>	<p>- تخصص الشركة الجهوية للنقل بولاية القصرين عدد 07 حافلات لنقل التلاميذ بمعتمدية حاسي الفريد:</p> <p><b>* بالنسبة للخطوط التجارية للنقل داخل الولاية</b>، تتم تلبيتها حسب الطلب ومردودية الخط وحالة البنية التحتية لشبكة الطرقات وقد تم مؤخرا إحداث عدد 02 خطوط تجارية:</p> <p>- خط القصرين - بوزقام - سيدي حراث بمعدل سفر كل ساعة:</p> <p>- خط الرخمت - المزار - القصرين بمعدل سفر يوميا.</p> <p><b>* بالنسبة لحاسي الفريد:</b></p> <p>- توفر الشركة الجهوية للنقل بولاية القصرين عدد 07 حافلات لمعتمدية حاسي الفريد لتغطية عدد 09 خطوط نقل مدرسي. لكن الحالة الرديئة للبنية التحتية وخاصة بمنطقة الكامور أرهقت الشركة وتسببت في كثير من الأعطاب للحافلات. هذا بالإضافة إلى الاعتداءات المتكررة على أسطول الحافلات) تهشم البتور وأحداث ثقوب بالإطارات المطاطية والعنف المادي واللفظي على أعوان الشركة).</p>

ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
67	محمد الماجدي	المتنوي - أم العرائس - الرديف - المظيلة - سيدي بوبكر	1- إشكاليات على مستوى اسناد تراخيص التاكسي بولاية قفصة:  2- وضعية الخط الحديدي والقطارات في حالة غير مرضية:	1- إن اسناد رخص التاكسي الجماعي إجراء من مشمولات السادة الولاية.  2- إن تقدم الأسطول يتطلب على المدى القريب توفير إمكانيات مالية للصيانة وتوفير قطع الغيار وتهئية القاطرات لتحسين نسبة الجاهزية، وعلى المدى البعيد، تجديد الأسطول الخاص بنقل المسافرين على الخطوط البعيدة (اقتناء قاطرات وعربات جديدة). - البحث عن تمويل لمشروع تجديد وتقوية السكة للخطوط التي تؤمن نقل الفسفاط (165 كلم). - تأخير في إنجاز مشروع تشوير محطتي قفصة والعقيلة ناتج عن تسجيل عديد عمليات تخريب وسرقات للكوابل الكهربائية. - تأخير مشروع أشغال بناء ممّر علوي للمتجولين بمحطة القطارات بقصر قفصة ناتج عن التحركات الاجتماعية بالجهة وإجراءات الحجر الصحي بسبب جائحة كورونا. - تأخير مشروع أشغال بناء مستودع جديد لصيانة القاطرات وورشنة لتجديد صناديق عربات نقل الفسفاط بقفصة، كان ناتجا عن التحركات الاجتماعية بالجهة (اعتصام الكرامة خاصة) وعن بقاء نسق الأشغال بسبب ضعف إمكانيات المقاول. - مشروع إنجاز سياج بمحطات القطار بمنزل بوزيان، الهند، زانوش، القطار والمظيلة بصدد الدراسة. - مشروع حماية محطة قصر قفصة من الفيضانات بصدد الدراسة. - بالنسبة لمشروع إعادة إصلاح وتأهيل السكة المتضررة جراء فيضانات أكتوبر 2017 (خط عدد



ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ محمد الماجدي			<p>15 والخط عدد 16 لنقل الفسفاط): الخط الحديدي عدد 16 بين المتلوي والرديف غير مستغل لنقل الفسفاط لأسباب أمنية والخط عدد 15 بين المتلوي وأم العرائس غير مستغل لنقل الفسفاط إلى حين فخذ الإشكال مع الديوان الوطني للتطهير وإتمام أشغال وضع السكة فوق قنطرة وادي السلوى.</p> <p>* السكة الرابطة بين المتلوي وكاف الدور مستغل لنقل الفسفاط حاليا بصفة وقتية وذلك بسبب تعرض السكة لعدد من عمليات سرقات للعوارض الحديدية من قبل مجبولين.</p> <p>* مشروع تجديد وتقوية السكة بمحطة كاف الدور لنقل الفسفاط (الخط عدد 15 الرابط بين المتلوي وثالجة) متوقف حاليا لعدم توفير السكة والعوارض وأدوات الربط من طرف شركة فسفاط قفصة ومحطة كاف الدور مستغلة بصفة وقتية.</p> <p>* مشروع إعادة إصلاح وبناء سور محطة المتلوي: قام متساكنو حي النهوض بالمتلوي بمنع المتعبد بالأشغال من العمل مشرطين عليه رفعه للأوساخ المنزلية وللأتربة المتراكمة منذ مدة طويلة. وقد تم إبلاغ مصالح بلدية المكان مباشرة ثم مراسلتهم في مناسبتين قصد التدخل العاجل.</p> <p>* طلب إخراج شريط من الملك العمومي للشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية وإضافته لمشروع بناء دار شباب بمعتمدية زانوش: تم القيام بأشغال عامة مختلفة (TPD) ومستم استكمال بقية الإجراءات.</p>
			3- إرجاع المبلغين المطرودين:	<p>3- المبلغ هو موظف مطالب باحترام واجباته المهنية وعدم الإضرار بمؤسسته. هذا وقد تم عزل المعنيين بالأمر طبقا للإجراءات والتراتيب القانونية الجاري بها العمل، علما وأن الشركة تقوم بدراسة أولية لبعض الوضعيات، والقرار</p>



ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ محمد الماجدي			<p>بصدد الدرس ليتسنى عرضه على مصادقة مجلس إدارة الشركة.</p> <p>4- الشركة الجهوية للنقل "القوافل" بولاية قفصة: (مأل تقرير محكمة المحاسبات):</p> <p>4- هذا الملف يتعمد به كل من القطب القضائي للجرائم المالية والاقتصادية بالقرجاني والنيابة العمومية بقفصة. كما أن التحقيقات والأبحاث في الملف انطلقت منذ مدة مع عدة أطراف بالشركة. كما أذنت إدارة الشركة في اجراء عمليات تدقيق اعتمادا على ما ورد تقرير محكمة المحاسبات ووضع برنامج اصلاحي يشمل كل هياكل الشركة.</p> <p>5- وضعية النقل المدرسي في بعض المعتمديات بالجهة:</p> <p>5- وضعت الشركة على ذمة النقل المدرسي 56 حافلة لنقل التلاميذ في المعتمديات التابعة لولاية قفصة عبر 85 خط مدرسي، حيث تقوم حافلة واحدة في بعض الحالات بتأمين خطين أو ثلاث خطوط في بعض المناطق ذات المسافات القصيرة نسبيا بينها وبين مركز المعتمدية، علما وأن الشركة تسعى بكل الامكانيات المتاحة إلى إصلاح الحافلات المعطلة وإعادة استغلالها في أسرع وقت ممكن للرفع من نسبة جاهزية الأسطول وعدد الحافلات الجاهزة لكي تتمكن من تغطية أكبر عدد من الخطوط في ظروف طيبة.</p> <p>وبخصوص النقل المدرسي في الحوض المنجمي، فقد خصصت الشركة 10 حافلات لتأمين الخطوط التالية:</p> <p>- الرديف - تديت (حافلة واحدة)؛</p> <p>- البوارة - ام العرائس (حافلة واحدة)؛</p> <p>- مدرسي - المتلوي وسط المدينة عبر الطرابلسية (حافلة واحدة)؛</p> <p>- المتلوي - العقيلة، تكوين ميني (حافلة واحدة)؛</p> <p>- المتلوي - قفصة: نقل جامعي (2 حافلات).</p> <p>هذا بالإضافة إلى 4 حافلات لنقل التلاميذ من كل من الرديف وأم العرائس ومن المتلوي إلى المعهد</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	محمد + الماجدي			<p>والاعدادية النموذجية بقفصة في إطار التعاقد مع شركة فسفاط قفصة.</p> <p>أما بالنسبة لمدينة المتلوي، فقد تم طلب حافلة لتأمين خط نقل مدرسي بصفة متأخرة جدا يربط منطقة المزبرعة بوسط مدينة المتلوي، ولم تتمكن الشركة، تبعا لذلك، من تلبية هذا الطلب نظرا لنقص العتاد، وسيتم التّخّطّر في هذا الطلب في الموسم الدراسي القادم عند تسلم شركة "القوافل" الأسطول المخصّص لها من الاقتناءات المبرمجة للحافلات المستعملة في إطار معاضدة التنقلات بالجهات.</p> <p>هذا مع الإشارة، فقد حرصت وزارة النقل بالتنسيق مع الشركات الوطنية والجهوية تحت الإشراف، على التفاعل الفوري وفي أقرب الأجل مع الطلبات المتعلقة بتأمين النقل المدرسي بمختلف الجهات. حيث تمّ تمديد خطوط النقل المدرسي بعدد من معتمديات جهة قفصة لتمكين التلاميذ من الالتحاق بمقاعد الدراسة والعودة إلى منازلهم في كنف الأمن والسلامة وفي أفضل الظروف الممكنة. وقد تولّت الشركة الجهوية للنقل "القوافل" قفصة من تمديد بعض الخطوط المدرسية خلال الثلاثية الأولى من السنة الدراسية 2023-2024. من ذلك:</p> <p>* خط سيدي منصور - بلخير بمسافة 6 كلم؛</p> <p>* خط فرش بوجمعة - سيدي بوبكر بمسافة 4 كلم؛</p> <p>* خط عبايسة الجبل - سيدي عيش بمسافة 3 كلم؛</p>
			<p>6- وضعية النقل عبر خطوط النقل بين المدن وخاصة المنطلقة من الرديف وأم العرائس:</p>	<p>6- بالنسبة للنقل بين المدن، تؤمن الشركة الجهوية للنقل القوافل قفصة عدة خطوط طويلة باستعمال حافلات رفاهة مكيفة تربط مدن الجوز المنجني ببعض المدن الساحلية على غرار سوسة وصفاقس والمنستير:</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	محمد + الماجدي			- الرديف - سوسة (عبر سيدي بوزيد): - المتلوي - المنستير: - المتلوي - صفاقس (موسي): - الرديف - صفاقس وأم العرائس - الرديف - قابس.
			7- مشروع بناء مركز الفحص الفني الجديد للعربات الثقيلة بالمتلوي نتيجة نقص في الموارد المالية. وهو حاليا يصدد الدرس وإعادة عرضه في ميزانية 2024.	7- تعطّل مشروع بناء مركز الفحص الفني الجديد للعربات الثقيلة بالمتلوي نتيجة نقص في الموارد المالية. وهو حاليا يصدد الدرس وإعادة عرضه في ميزانية 2024.

ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
68	محمد اليحيائي	طبرقة - عين دراهم	1- فساد في اقتناء عربات نقل الفسفاط: 2- كراء المحطات وعلاقته بمشروع إعادة الخط الحديدي عدد 2: 3- أسطول الحافلات بولاية جندوبة في حالة سيئة ومهترئة:	1- الملف في عهدة القضاء. 2- لا علاقة لكراء المحطات باستغلال الخطوط من عدمه وإنما هو وسيلة لتأمين الممتلكات في انتظار استغلالها. 3- تم إعلان طلبات العروض الخاصة بالاقتناء لفائدة الشركة الجهوية للنقل بجندوبة غير مثمرة في 3 مناسبات بسبب: • عزوف المزودين عن المشاركة، • تقديم عروض غير مطابقة للخصائص والمواصفات الفنية المطلوبة، • جائحة كورونا وما تبعها من تداعيات، منها صعوبة توريد قطع الغيار، • غياب قطع الغيار الضرورية للصيانة رغم تعهد المزودين في الصفقة العامة الأخيرة بتوفير مخزون يغطي 10 سنوات كاملة من تاريخ إمضاء العقود الخاصة، • غياب محركات حافلات بالأسواق المحلية، • بنية تحتية طرقية مهترئة تؤثر سلبا على الحالة الفنية للحافلات. كما تجدر الإشارة أنه في إطار معاضدة مجهودات الشركات الجهوية للنقل ودعم العرض وتلبية الحاجيات الحينية لتنقلات المواطنين، تمت الموافقة خلال جلسة عمل وزارية بتاريخ 6 سبتمبر 2022 على الترخيص لاقتناء 300 حافلة مستعملة من المزدود الفرنسي RATP عن طريق التفاوض المباشر وذلك كحل طرقي ووفقا لمعايير مرجعية مضبوطة. وسيكون نصيب الشركة الجهوية للنقل بولاية جندوبة منها 18 حافلة (6 عادية و12 مزدوجة).

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	محمد + اليحيائي		4- إحداث مركز للفحص الفني بطبرقة:	4- عدد العربات المسجلة بولاية جندوبة: 42800 عربية. منها 4300 عربية بمعتمدية طبرقة (10%)، والبالغ أن النشاط اليومي لمركز الفحص الفني بجندوبة يسجل استقبال في حدود 140 عربية فقط، أي ما يمثل 50% من طاقة استيعابه. - كانت بلدية طبرقة قد اقترحت تخصيص قطعة أرض لهذا المشروع، ثم اتضح أنها على ملك الدولة ويتعين اقتناؤها حسب القيمة التي تحددها وزارة أملاك الدولة والشؤون العقارية، كما أن الوكالة الفنية للنقل البري لا ترى ضرورة من إحداث هذا المركز نظرا لإمكانية إجراء الفحص الفني للعربات بمركز الفحص الفني بجندوبة، ومن جهة أخرى، ترى الوكالة ضرورة التخلي عن إنجاز هذا المشروع لعدم مردوديته في ظل التوازنات المالية الحالية.
			5- إعادة تنشيط مطار طبرقة عين دراهم الدولي:	5- رغم تكبد خسائر سنوية قدرت سنة 2022 بـ 8.5 مليون دينار، نتيجة مصاريف الاستغلال للمحافظة على الجاهزية التشغيلية للمطار من ناحية، وتواصل سياسة الإغفاء من المعالم الخاصة بالمطارات وبخدمات الملاحة الجوية من ناحية أخرى، يواصل ديوان الطيران المدني والمطارات سنة 2024 برمجة استثمارات تقدر بـ 5 مليون دينار. - يشمل مطار طبرقة - عين دراهم نفس التوجه الإستراتيجي الجديد لتنشيط المطارات الداخلية من حيث: - تشجيع القطاع الخاص للاستثمار بالمطار في إطار لزمات على غرار تركيز مراكز صناعية ولوجستية ذات علاقة بالطيران؛ - اعتماد سياسة تسويقية بالتنسيق مع جميع المتدخلين بالقطاع السياحي لخلق خيارات سفر إضافية من خلال ترويج الوجهة وتوفير خيارات أكثر ملائمة للسياح؛ - تطوير العلاقة مع شركات الطيران لتنمية شبكة الطيران وفتح خطوط جوية جديدة:

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ محمد اليحيائي			<p>- التسويق للوجبة عبر موقع الواب الجديد الخاص بمطار طبرقة - عين دراهم؛</p> <p>- التسويق الجهوي بالتنسيق مع جميع الهياكل المحلية وخاصة منها قطاع السياحة، مع إبراز مؤقلايتها ومميزاتها في المجالات الاقتصادية والاجتماعية لجذب الاستثمارات الواعدة؛</p> <p>- إعداد ندوات تحضيرية بالمطار خلال سنة 2024 تحت شعار "المطار في خدمة المسافر والجهة" للبحث عن سبل الارتقاء بأداء المطار.</p>

ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
69	طارق الزبيعي	حي التضامن	1- اقتناء الحافلات المستعملة من طرف الشركات الخاصة:	1- إن اقتناء الحافلات المستعملة يتم في إطار الإجراءات الاستثنائية وبعد موافقة رئاسة الحكومة علماً بأنه تم إحالة طلب في الغرض على الجهة المختصة. وستعمل المصالح المعنية بوزارة النقل على متابعة هذا الموضوع.
			2- تعزيز عدد عربات المترو بالنسبة للخط رقم 5:	2- قامت شركة النقل بتونس بمجموعة من المصفقات لاقتناء قطع الغيار اللازمة لإصلاح عربات المترو من نوع "سيمانس" على غرار قطع غيار أجهزة إنتاج وضغط الهواء التي مستسلمها وحدات الصيانة في آخر أسبوع من شهر ديسمبر. وستمكن هذه الاقتناءات من تجهيز ما بين 8 و10 عربات لتعزيز الأسطول المتجول.
			3- إسناد تراخيص التاكسي بحبي التضامن:	3- إن إسناد تراخيص التاكسي من اختصاص السادة الولاية وفقاً للترتيب الجاري بها العمل ويتم التنسيق، عند الاقتضاء، مع مصالح وزارة النقل في صورة الإسناد بالدائرة المشتركة بإقليم تونس الكبرى.



ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
70	سامي الحاج عمر	المساحلين - الوردانين - بنبله	1- تمكين الطلبة الذين تجاوزت أعمارهم 26 سنة من اشتراكات النقل المدرسي بشركة النقل بالمساحل لمواصله دراستهم بالجامعات عملا بتوصيات سيادة رئيس الجمهورية بإعطاء الأولوية للنقل المدرسي والجامعي والتشجيع على مواصلة التمدرس الجامعي:	1- بالنسبة لشركة النقل بالمساحل، وكسانر بقية الشركات الوطنية والجهوية النقل، فإن شروط تمكين التلاميذ والطلبة من اشتراكات مدرسية وجامعية محددة بمقرّر وزير النقل عدد 369 بتاريخ 15 أوت 2001، حيث أنّه يخول لطلبة المرحلة أولى تعليم عالي والذين لا تتجاوز أعمارهم 30 سنة وطلبة المرحلة الثانية تعليم عالي والذين لا تتجاوز أعمارهم 33 سنة وطلبة المرحلة الثالثة تعليم عالي والذين لا تتجاوز أعمارهم 35 سنة، الحصول على اشتراكات جامعية تمكّنهم من التنقل للدراسة، وبالتالي بإمكان المعنيين بالأمر الاتصال بالمصالح المعنية بشركة النقل بالمساحل أو شركات النقل بكل الجهات للنظر في طلباتهم والاستجابة إليها وفقا للترتيب الجاري بها العمل.
			2- وضعية أعوان الخدمات الأرضية في إطار لزمة مطار المنستير الحبيب بورقيبة الدولي:	- تبعا لمطلب شركة تاف تونس المتعلقة باسترجاع نشاط الخدمات الأرضية بمطار المنستير الحبيب بورقيبة والذي كان يجب إحالته طبقا للمقتضيات عقد لزمة استغلال المطار المذكور بداية من 1 جانفي 2015، انعقدت مجالس وزارية مضيقية (خلال سنة 2015) تمّ من خلالها إعداد مقترح للتعويض تبعا لعدم استرجاع شركة تاف تونس للنشاط المذكور. - ولهذا الغرض، تمّ عقد اجتماع بمقر الهيئة العامة للشركة بين القطاع العام والقطاع الخاص بتاريخ 18 ديسمبر 2018 بحضور ممثلين عن رئاسة الحكومة، وزارة النقل إلى جانب شركة الخطوط التونسية للخدمات الأرضية وشركة تاف تونس تمّ خلاله تحديد قيمة التعويض و جدولته، وقد قدرّت قيمة التعويض بـ 5,522 مليون يورو (من سنة 2015 إلى حدود سنة 2019)، وبلغت إلى حدود سنة 2023 حوالي 12,8 مليون يورو. كما تمّ خلال ها الاجتماع تحديد

ع/د	الفائز	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	سامي الحاج عمر			<p>01 أبريل 2019 كتاريخ لإحالة نشاطات الخدمات الأرضية إلى شركة تاف تونس.</p> <p>إلا أنه، وتبعا للتوصيات المبنية عن جلسة العمل الوزارية المنعقدة بتاريخ 06 فيفري 2019، تم إرجاء عملية إحالة النشاط إلى شركة تاف تونس ومواصلة التفاوض مع هذه الأخيرة أخذا بالاعتبار للجانب الاجتماعي للملف.</p> <p>وفي جلسته عدد 72 بتاريخ 30 ديسمبر 2021، قرّر مجلس إدارة شركة الخطوط التونسية للخدمات الأرضية ضرورة الإحالة الفورية للنشاط لشركة "تاف تونس" شريطة الحصول على موافقة سلطة الإشراف للشروع في الإجراءات وإعلام جميع الأطراف المعنية والمتداخلة بقرار وتاريخ الإحالة. وفي هذا السياق، قرر مجلس الإدارة عدم المصادقة على رصد أي اعتمادات بعنوان ميزانية الاستثمار لسنة 2023 لمطار المنستير الحبيب بورقيبة وذلك اعتبارا لقيمة الخسائر التي تتكبدها الشركة والمقدّرة بحوالي 20 مليون دينار سنوياً منذ سنة 2015.</p> <p>وقد أوصى مجلس إدارة شركة الخطوط التونسية للخدمات الأرضية في جلسته عدد 83 والمنعقدة بتاريخ 27 أكتوبر 2023 بالتفاوض مع شركة "تاف تونس" و برمجة جلسة عمل في الغرض بحضور ديوان الطيران المدني و المطارات بغرض إحالة النشاط لفائدة شركة "تاف تونس" خلال الثلاثي الثاني من سنة 2024.</p> <p>وتعتزم الشركة إثر تحويل النشاط إلى شركة تاف تونس في هذا الموعد الأخير (الثلاثي الثاني من سنة 2024) ترشيد التصرف في الأعوان حسب التمشي التالي:</p> <p>- الإبقاء على نسبة من الأعوان لمواصلة العمل لدى الشركة المذكورة عملا بالتشريعات والتراتيب الجاري بها العمل في مجال اللّزمات.</p>

ع/د	النائب	الدائرة	الامتقنات والمقترحات	الإجابة
	مامي الحاج عمر			<p>- تسريح جانب من الأعوان حسب شروط يتم التفاوض بشأنها مع الأطراف الاجتماعية.</p> <p>-إعادة توزيع باقي الأعوان ضمن مختلف مياكل الشركة حسب ما تقتضيه ضرورة العمل وبالاعتماد على جدول الحاجيات المعد سلفا.</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
71	محمد ضو	مدنين الجنوبية - سيدي مخلوف	1- فوضى في النقل العمومي وغياب استراتيجية في قطاع النقل:	1- نظرا لما شهدته تونس خلال العشرية من 2011 إلى 2021، فقد تأثرت جل القطاعات ومن بينها قطاع النقل، ولغرض إجراء الإصلاحات الضرورية للإيقاد، تعمل وزارة النقل على تجسيد رؤيتها الاستراتيجية في أفق سنة 2040، تركز على عدة محاور أساسية يتصدرها محور ترشيد الحوكمة ودعم الإصلاحات الهيكلية التي من شأنها إضفاء التوازن المأمول والاستقرار لتأمين أفضل الخدمات وضمان المردودية اللازمة للشركات الوطنية والجهوية للنقل والمحافظة على ديمومتها، وعلى المدى القريب والمتوسط، تتجه استراتيجية وزارة النقل نحو تهيئة الموانئ والمطارات والمعابر الحدودية البرية وتحسين المردودية والخدمات بها، وتطوير مشاريع الشراكة بين القطاع العام والخاص في مجال البنية الأساسية، بالإضافة إلى تطوير وتجديد أسطول النقل بمختلف أنماطه لاستغلال وسائل نقل مستدامة، ودعم الهوض بمنظومة اللوجستية لمساندة بقية القطاعات الاقتصادية، وإعادة هيكلة عدد من الشركات العمومية التي تعاني صعوبات مالية حادة واعتماد تطبيقات التكنولوجيات الحديثة، والنهوض بجودة الخدمات وتوفير السلامة الشاملة وتحسين النجاعة الطاقية لقطاع النقل، وإرساء نقل مستدام ومراجعة الإطار القانوني وملاءمته مع متطلبات القطاع.
		2- تفاقم معاناة المواطنين بالجنوب الشرقي: اهتراء وتقادم أسطول الشركة الجهوية للنقل بولاية مدنين:	2- تعطي الشركة الجهوية للنقل بولاية مدنين الأولوية المطلقة لتأمين النقل المدرسي، علما وأن الشركة ستستسلم خلال شهر ديسمبر 2023 عدد 5 حافلات عادية جديدة. كما تجدر الإشارة إلى أنه في إطار معاضدة مجهودات الشركات الجهوية للنقل ودعم العرض وتلبية الحاجيات الحينية لتنقلات المواطنين، تفتت الموافقة خلال جلسة	

ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ محمد ضـو			<p>عمل وزارية بتاريخ 6 سبتمبر 2022 على الترخيص لاقتناء 300 حافلة مستعملة من المزود الفرنسي RATP عن طريق التفاوض المباشر وذلك كحلٍ ظرفي ووفقا لمعايير مرجعية مضبوطة، وسيكون نصيب الشركة الجهوية للنقل بولاية مدين منها 23 حافلة مزدوجة، تعزز بها أسطول الحافلات بجميع معتمديات ولايتي مدين وتطاوين.</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ محمد ضبو		3- إسناد رخص النقل الريفي وتغيير صبغتها معطلة لدى مصالح وزارة النقل:	3- إسناد تراخيص النقل الريفي تم إلغاؤه بمقتضى الأمر الرئاسي عدد 317 لسنة 2022 المؤرخ في 8 أبريل 2022 المتعلق بتنقيح وإتمام الأمر الحكومي عدد 417 لسنة 2018 المؤرخ في 11 ماي 2018 المتعلق بإصدار القائمة الجزئية للأشغال الاقتصادية الخاضعة لترخيص وقائمة التراخيص الإدارية لإنجاز مشروع وضبط الأحكام ذات الصلة وتبسيطها. وبالتالي، فإن التوجه يقتضي إسناد رخص تاكسي جماعي عوضا عن رخص نقل ريفي والتي ترجع بالنظر إلى صلاحيات السادة الولاة حسب حاجيات التنقل.

ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
72	معز بن يوسف	القلعة الكبرى - سيدي بوعلي - كنداد	<p>1- مشروع ربط خط السكة الحالي بمحطة الخطوط البعيدة وتمديده إلى القلعة الصغرى والقلعة الكبرى؛</p> <p>2- خدمات متردية لقطارتونس - سوسة؛</p> <p>3- تعزيز النقل بمعتمديات ولاية سوسة وخاصة الريفية والتي يعمل متساكنوها بالمناطق الصناعية؛</p> <p>4- أسباب تعطل مشروع ميناء المياه العميقة بالنفيضة؛</p>	<p>1- بصدد الإعداد في إطار دراسة أولية يقوم بها مجمع دراسات. ومن المنتظر أن تنقي في جانفي 2024، سيتم على إثر نتائجها إعداد ملف نشر طلب عروض للقيام بالدراسات المعققة.</p> <p>2- إن تقدم الأسطول يتطلب على المدى القريب توفير إمكانيات مالية للصيانة وتوفير قطع الغيار وتهيئة القاطرات لتحسين نسبة الجاهزية وعلى المدى البعيد، تجديد الأسطول الخاص بنقل المسافرين على الخطوط البعيدة (اقتناء قاطرات وعربات جديدة) لتقديم أفضل الخدمات.</p> <p>3- تغطي شركة النقل بالساحل كل المعتمديات التابعة لولايات سوسة والمنستير والمهدية مع الحرص على تأمين النقل المدرسي كأولوية قصوى، وتسعى لمزيد تحسين نسبة التغطية بتدعيم أسطولها خلال سنة 2024 بحافلات جديدة (100 حافلة). كما تجدر الإشارة أيضا أنه في إطار معاضدة مجهودات الشركات الجوية للنقل ودعم العرض وتلبية الحاجيات الحينية لتنقلات المواطنين، تمت الموافقة خلال جلسة عمل وزارية بتاريخ 6 سبتمبر 2022 على الترخيص لاقتناء 300 حافلة مستعملة من المزود الفرنسي RATP عن طريق التفاوض المباشر وذلك كحل ظرفي ووفقا لمعايير مرجعية مضبوطة، وسيكون نصيب شركة النقل بالساحل منها 49 حافلة (14 عادية و35 مزدوجة).</p> <p>4- تم تحيين دراسات الجدوى الاقتصادية للمشروع من طرف مكتب دولي سنة 2018 وإعداد ملف طلب عروض والإعلان عنه لإنجاز المرحلة الأولى بصيغة «EPCF»: هندسة وبناء وتمويل. كما تم فرز العروض التي وردت على شركة ميناء النفيضة وتقييمها وعرض نتائجها</p>



ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ معز بن يوسف			<p>على الهيئة العليا للطلّاب العمومي التي عيّرت بتاريخ 5 أكتوبر 2023 عن عدم موافقتها على اقتراح شركة ميناء النفيضة لإسناد صفقة إنجاز أشغال المرحلة الأولى لأفضل عرض اعتباراً لعدم وضوح طريقة التمويل المشروطة ولوجود بعض الإخلالات الفنية في منهجية التقييم.</p> <p>وتعمل شركة ميناء النفيضة ووزارة النقل حالياً على مواصلة إجراءات إنجاز المشروع الذي أصبح ضرورة قصوى للاقتصاد التونسي وذلك باتّباع المنهجية التالية:</p> <p>1- مواصلة البحث عن مستثمر استراتيجي للتعبّد بتمويل وإنجاز وتشغيل المشروع في إطار شراكة طبقاً للتّشريع الجاري به العمل؛</p> <p>2- أو مراجعة الخصوصيّات الفنية للمشروع بما يتماشى مع حاجيات الاقتصاد الوطني وإنجازه طبقاً للإجراءات المعمول بها في مجال إنجاز وتشغيل الموانئ البحرية التجارية.</p> <p>وتواصل وزارة النقل وشركة ميناء النفيضة التقدّم في القيام بالإجراءات المتعلقة بتصفيّة الحوزة العقارية والتّنسّيق على مستوى دراسة وإنجاز التّشغال الخارجة عن حوزة المشروع للرّبط مع الشّبكات.</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
73	أيمن بن صالح	سكرة 1	1- مراجعة أحكام مجلة الطرقات في اتجاه الترفيع في مقادير الخطايا:	1- في إطار المساهمة في الحد من عدد الحوادث على الطرقات، ويهدف التطوير المتواصل للتصوص القانونية والتطبيقية مواكبة للتطورات التقنية والتكنولوجية الحاصلة في المجال مع الواقع التونسي الاجتماعي والاقتصادي بما يتلاءم مع الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة والمصادق عليها من طرف الجمهورية التونسية، فإن مصالح الوزارة، بالتنسيق والتعاون مع الهياكل والوزارات المعنية، بصدد استكمال مراجعة شاملة لبعض أحكام مجلة الطرقات والأمر عدد 262 لسنة 2010 المؤرخ في 15 فيفري 2010 المتعلق بضبط قائمة المخالفات لأحكام مجلة الطرقات ونصوصها التطبيقية والأمر عدد 155 لسنة 2000 المؤرخ في 24 جانفي 2000 المتعلق بتحديد أجهزة ووسائل إثبات بعض جرائم الجولان وضبط استعمالها، وذلك فيما يتعلق بتدعيم المراقبة الآلية وعن بُعد وتطوير المنظومة الحالية للمراقبة على الطرقات ومراجعة تصنيف بعض جرائم الجولان وعقوباتها.
			2- نقص في بلّور الأبواب على مستوى عربات المترو من نوع سيمانس:	2- يعود هذا النقص بصفة عامة إلى كثرة الاعتداءات وحوادث التهشيم والتخريب التي تستهدف بصفة يومية بلّور العربات بما في ذلك بلّور الأبواب وقد تجاوزت كلفة هذه الحوادث مليون دينار إلى حدود أواخر شهر نوفمبر 2023. وتجدر الإشارة إلى أنّ شركة النقل بتونس تقوم باقتناء كميات من البلّور من أحجام مختلفة وخاصة بلّور الأبواب، ويعمل فريق الصيانة على إصلاح أبواب العربات وتركيب البلّور يوميا.

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
74	عزيبين الأخضر	مرناق	<p>ضرورة صياغة القانون الأساسي لأعوان المنظومة الأمنية لشركة النقل بتونس:</p>	<p>- التوجه يتمثل في إدراج أعوان المنظومة الأمنية ضمن النظام الأساسي لشركة النقل بتونس وهذا ما تم العمل عليه من طرف لجنة تعيين النظام الأساسي للشركة المتكؤنة من ممثلين عن الشركات الجوية للنقل ووزارة النقل والأطراف الاجتماعية. وتم اقتراح إحداث رتبة عون سلامة وإدراجها على مستوى جدول تصنيف الخطوط والرتب مع بناء تطور المسار المهني لهذا الصنف من الأعوان.</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
75	عماد أولاد جبريل	بومرداس - السواسي	1- إسناد رخص التاكسي الفردي والتاكسي الجماعي لحل إشكالية النقل بولاية المهدية:	1- إن إسناد تراخيص التاكسي من اختصاص السادة الولاية، ويتم ضبط حاجيات الولايات وإحالتها إلى وزارة النقل للمصادقة عليها. علما وأنه على إثر صدور الأمر عدد 581 لسنة 2023 المؤرخ في 7 سبتمبر 2023، تم إعلان فتح إسناد رخص اللواج (80 رخصة) وتم الاتفاق على إعلان فتح إسناد رخص التاكسي الفردي في الأيام القادمة، كما تمّت تسوية وضعيات لرخص نقل ريفي بتغيير نشاطهم إلى تاكسي جماعي بكل من معتمدية السواسي وبومرداس والجم (12 رخصة) خلال شهر أكتوبر 2023.
			2- برنامج الشركة التونسية للملاحة بعد خروج سفينة قرطاج عن الخدمة؟ هل هناك برنامج اقتناء سفينة جديدة:	2- السفينة CARTHAGE: تعول الشركة أساما على هذه السفينة خارج موسم الذروة لما لها من ميزات خاصة على مستوى استهلاك المحركات والانبعاثات، كما أنّ طاقتها تناسب مع حجم الحركة خارج موسم الذروة. 2- السفينة TANIT: تتميز هذه السفينة بالسرعة وبطاقة استيعاب كبرى. وفي المقابل، يعتبر استغلالها مكلفا نسبيا لاستهلاكها المفرط للمحركات، ويتم استغلالها خلال مواسم الذروة وبصفة غير منتظمة خلال السنة وعند الحاجة، كما يتم تأجيرها أحيانا. 3- تلجئ الشركة التونسية للملاحة أحيانا إلى استئجار السفن لتعزيز طاقتها خلال الموسم الصيفي (تم القيام باستشارة لاستئجار سفينة لموسم 2024). وفي صورة الحصول على سفينة مناسبة، سيتمّ الرفع من العرض بصفة كبيرة. 4- برمجت الشركة التونسية للملاحة ضمن مخطتها الاستثماري اقتناء 3 سفن تعتمد على الطاقة النظيفة "0 Carbone". وينتظر الإعلان عن طلب العروض خلال سنة 2024: * سفينة لنقل الركاب والمجرورات ROPAX، بكلفة تقديرية تناهز 350 مليون أورو وبطاقة استيعاب

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	عماد أولاد جبريل			<p>تقديرية أولية بحوالي 3000 مسافرا + 550 سيارة و 180 مجرورة:</p> <p>* عدد 02 سفن لنقل المجرورات RORO، تستجيب لمواصفات " النقل الأخضر " وبكلفة 75 مليون أورو للسفينة الواحدة:</p> <p><u>ملاحظة:</u> الشركة التونسية للملاحة لها الاستقلالية المالية، وقد تقدّمت بطلب لوزارة المالية قصد دراسة إمكانية منح ضمان الدولة بعنوان التمويل البنكي لهذه الاقتناءات.</p>
			3- تسجيل لسفريات بالحافلات ملغاة يوميا بين السواهي والمنستير وسوسة والمهدية:	3- هذا راجع بالأساس للأعطاب الطارئة وسببها هزم الأسطول (حافلات تجاوز معدل أعمارها 24 سنة) وسوء حالة الطرقات إضافة إلى مخفضات السرعة العشوائية.
			4- ما سبب التأخير في الانتدابات بشركة النقل بالساحل؟	4- تقوم شركة النقل بالساحل حاليا بالإعداد لفتح مناظرة لإجراء الانتدابات لسد الشغورات الحاصلة في بعض الأصناف، علما وأن الانتدابات توقفت منذ سنة 2016.
			5- طلب الموافقة بصفة استثنائية على نقله الأعوان من شركة نقل تونس إلى شركة النقل بالساحل:	5- مبدئيا إن الإجراء المطلوب يتعلّق بحالة من حالات الموظّف وهي الإلحاق (ليست نقلة). وبالتالي يمكن للعون أن يتقدّم بمطلب في الغرض، تتمّ دراسته من قبل الشركتين المعنيتين وفقا لاحتياجاتهما، وفي صورة الموافقة يتمّ إعداد مشروع قرار إلحاق العون المعني من شركته لدى شركة أخرى، يُمضى من قبل الشركتين ويعرض من قبل مصالح وزارة النقل على تأشيرة رئاسة الحكومة. ويمكن أن يتمّ إدماج العون بناء على طلبه أو طلب الشركة الملحق لديها وذلك إثر نهاية فترة الإلحاق.

ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
76	علي زغندود	بنقردان	1- تغيير رخص النقل الرّيفي إلى رخص تاكسي جماعي؛	1- إنّ إسناد تراخيص النقل الرّيفي تمّ إلغاؤه بمقتضى الأمر الرئاسي عدد 317 لسنة 2022 المؤرخ في 8 أفريل 2022 المتعلق بتنقيح وإتمام الأمر الحكومي عدد 417 لسنة 2018 المؤرخ في 11 ماي 2018 المتعلق بإصدار القائمة الحصرية للأنشطة الاقتصادية الخاضعة لترخيص وقائمة التّراخيص الإدارية لإنتاج مشروع وضبط الأحكام ذات الصّلة وتبسيطها. وبالتالي، فإنّ التوجّه يقتضي إسناد رخص تاكسي جماعي عوضاً عن رخص نقل ريفي والتي ترجع بالنظر إلى صلاحيات الولاية حسب حاجيات التّنقل.
			2- التّعطيل في إسناد رخص النقل العمومي غير المنتظم للأشخاص للأشخاص؛	2- يتمّ حالياً إعداد الاعلانات الخاصة بإسناد الرخص النقل العمومي غير المنتظم للأشخاص من طرف الولاية.
			3- توفير خزانات الغاز المسال للمهنيين وإيجاد صيغة قانونية للاستعمال؛	3- بخصوص توفير الخزانات والتثبّت في مدى مطابقتها لقواعد السلامة الجارية بها العمل والكميات اللازمة من هذا الغاز، فإنّ هذه المسائل تندرج ضمن مشمولات وزارة الصناعة والمناجم والطاقة التي تقمّ دعوتها لإيجاد الآليات والحلول المناسبة لحلّ هذه الإشكاليات في أقرب الآجال الممكنة بالتنسيق مع مصالح الوزارة والهيئات المعنية بالموضوع. وفي إطار متابعة هذا الملف، تمّ عقد جلستي عمل بوزارة الصناعة والمناجم والطاقة بتاريخ 10 أكتوبر و14 نوفمبر 2023 لإيجاد الحلول العمليّة والمناسبة. وجلسات العمل متواصلة في الغرض لحلّ الإشكاليات بصفة جذرية وتسوية الوضعية الحاليّة.
			4- إنشاء خطّ حديدي بين قابس وبنقردان؛	4- المشروع الحالي يتضمّن الخطّ الرّابط بين قابس ومدنين كمرحلة أولى ليتمّ بعد ذلك تمديده إلى الحدود الليبية مروراً ببنقردان.



ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ علي زغندود		5- دعم معبر رأس الجدير بالموارد البشرية وإعطاء الأولوية في التشغيل لأبناء المنطقة:	<p>5- تطبيقا لمناشئ إعداد الميزانية للسنوات المنقضية والمتعلقة بعدم السماح بالقيام بالانتدابات في الوظيفة العمومية والقطاع العام، فقد تولى الديوان الوطني للمعابر الحدودية البرية سدّ حاجياته من الموارد البشرية عن طريق آلية الإلحاق من وزارات ومؤسسات عمومية أخرى، وذلك سواء على مستوى الإدارة المركزية أو على مستوى المعابر الحدودية البرية، حيث يشمل الديوان حاليا على 34 عوناً وإطاراً منهم 10 مؤزعين على 09 معابر حدودية.</p> <p>- بالنسبة لمعبر رأس الجدير، فقد تمّ إلحاق إطار (أمر معبر) وعون من أبناء الجبهة للعمل به، هذا ويعمل الديوان بالتنسيق، تحت إشراف وزارة النقل، مع وزارة المالية قصد تدعيم مختلف المعابر الحدودية البرية بالموارد البشرية.</p> <p>كما تجدر الإشارة إلى أنّه تمّ التعاقد مع شركة خاصة لتشغيل 12 عاملاً من أبناء الجبهة للقيام بعمليات الصيانة والنظافة بالمعبر طبقاً لاستشارة تمّ إبرامها في الغرض تحترم جميع الشروط القانونية للتشغيل والتأجير والضمان الاجتماعي.</p> <p>كما تمّ في إطار الإشغال الوظيفي لتوفير الخدمات للمسافرين (مقاهي، شركات تأمين، مشغلي الاتصالات) إبرام عدد من العقود، ساهمت في توفير مواطن شغل إضافية لشباب المنطقة.</p>
			6- تهيئة معبر رأس الجدير:	<p>6- تمّ إعداد مثال مديري لتهيئة معبر رأس الجدير حسب المواصفات الدولية وتمت برمجة هذا المشروع ضمن مشاريع المخطط التنموي 2022-2025، كما تمّ ترسيم اعتماد الدراسة ضمن ميزانية 2023، وقام الديوان الوطني للمعابر الحدودية البرية بالإعلان عن مناظرة معمارية للمشروع في شهر أوت 2023، إلا أنها كانت غير مثمرة. ويسعى الديوان بالتنسيق مع عمادة المهندسين المعماريين إلى إعادة الإعلان عن</p>



ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ علي زغندود			<p>مناظرة معمارية للمشروع. مع العلم أنه تم ترسيم اعتمادات الأشغال ضمن ميزانية سنة 2024.</p> <p>هذا، وتجدر الإشارة إلى أنه ولضمان انسيابية حركة عبور المسافرين والحركة التجارية، فقد تولّى الجانب التونسي التنسيق مع الجانب الليبي فيما يخص عدد الممرات والأبواب والجوانب التنظيمية الأخرى.</p>
			<p>7- وضعية الأعوان المتعاقدين بالوكالة الفنية للنقل البري:</p>	<p>7- تم انتداب 70 عوناً في إطار سدّ الشغورات المسجلة على مستوى مراكز الإنتاج، خاصة بالإدارات الجهوية ومراكز الفحص الفني. وقد تم التعاقد معهم لمدة 3 سنوات و 11 شهراً وتمّ طبقاً للترتيب الجاري بها العمل إنهاء التعاقد معهم.</p> <p>هذا وتعمل وزارة النقل بالتنسيق مع رئاسة الحكومة على دراسة امكانية تسوية الوضعية في إطار عام. يأخذ بعين الاعتبار الحالات المماثلة بالمنشآت العمومية الأخرى.</p>

ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
77	مراد الغزامي	فوشانة	1- إحداث خطوط جديدة للتاكسي الجماعي لتأمين تنقلات أهالي فوشانة؛	1- إنّ إسناد تراخيص التاكسي الجماعي هو إجراء من اختصاص السادة الولاة، وبخصوص التاكسي الجماعي التي لا تتجاوز دائرة جولانها حدود الولاية، لا تتطلب التنسيق مع بقية الولايات بخصوص ضبط الخطوط، على خلاف التاكسي الجماعي الذي تتجاوز دائرة جولانته حدود الولاية. فإنه يتم التنسيق على مستوى اللجنة التنسيقية بوزارة النقل، وحاليا، يتم عرض ملف في الغرض على أنظار اللجنة التنسيقية، وسيتم عرض هذه النقطة خلال الاجتماعات القادمة للجنة.
			2- الخط الحديد نعبان - تونس؛	2- تم تأمين السفرات إلى نعبان بصفة استثنائية عبر الخط عدد 6 في إطار إجراءات الحجر الصحي. ونظرا للنقص الحالي للمعدات والعتاد، تصعب الاستجابة لهذا المطلب في انتظار تحسن الوضع.
			3- ربط فوشانة بالشبكة الحديدية السريعة؛	3- يعتبر الخط «C» للشبكة الحديدية السريعة RFR تمت برمجته في القسط الثاني للمشروع هاما للغاية. وللإشارة فقد اجتمعت اللجنة العليا للتسريع في إنجاز المشاريع العمومية يوم 10 نوفمبر 2023 بخصوص المشاريع التي شهدت تأخيرا في الإنجاز وأقرت تعيين دراسات القسط الثاني من الشبكة الحديدية السريعة والبحث عن التمويل لإنجاز الخطوط المتبقية، من بينها خط تونس - المحمدية.

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
78	منال بديدة	بئر علي بن خليفة	1- لابد من رسم خطة طويلة المدى لإصلاح وإنقاذ قطاع النقل:	1- نظرا لما شهده تونس خلال العشرية 2011-2021، فقد تأثرت جل القطاعات ومن بينها قطاع النقل. ولغرض إجراء الإصلاحات الضرورية للإنقاذ، تعمل وزارة النقل على تجسيد رؤيتها الاستراتيجية في أفق سنة 2040. تتركز على 10 محاور أساسية يتصنرها محور ترشيد الحوكمة ودعم الإصلاحات الهيكلية التي من شأنها إضفاء التوازن المأمول والاستقرار لتأمين أفضل الخدمات وضمان المردودية اللازمة للشركات الوطنية والجهوية للنقل والمحافظة على ديمومتها.
			2- ألا يوجد حل آخر غير اقتناء الحافلات المستعملة؟	2- يأتي ذلك في إطار ظرفي واستثنائي ووفقا لمعايير اقتناء مرجعية ومضبوطة. وللإشارة، فقد تمت الموافقة خلال جلسة عمل وزارة بتاريخ 6 سبتمبر 2022 على الترخيص لاقتناء 300 حافلة مستعملة من المزدود الفرنسي RATP عن طريق التفاوض المباشر. وسيكون نصيب الشركة الجهوية للنقل بصفاقس منها 34 حافلة (12 عادية و 22 مزدوجة) تمكنها من الرفع من نسبة جاهزية أسطولها لتأمين خدمات النقل، هذا إضافة إلى الاقتناءات الجديدة. كما يتم إيقاد مهندسين مختصين من وزارة النقل والشركات الراجعة إليها بالنظر للتثبت في مدى مطابقة الحافلات المزمع اقتناؤها لمعايير الشروط المرجعية، ويتم تبعا لذلك انتقاء الحافلات.
			3- فتح المجال لعقد شراكات مع القطاع الخاص للعمل في مجال النقل:	3- وزارة النقل على استعداد لدراسة المقترحات المتعلقة بالشراكة مع القطاع الخاص من ناحية الجدوى الاقتصادية وفي إطار ترشيد الاستثمار والتكامل بين الولايات وتحسين الخدمات المسداة في قطاع النقل بجميع أنماطه.
			4- غياب النقل الجماعي بمعتمدية بئر علي بن خليفة:	4- مسألة إسناد تراخيص التاكسي الجماعي ترجع بالنظر إلى السلطة الجهوية وفقا للقوانين الجاري بها العمل، وستقوم الإدارة العامة للنقل البري بدعوة السادة الولاة مجددا لتحديد الحاجيات من رخص تعاطي أنشطة النقل غير المنتظم

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+متال بديدة			للأشخاص وإلى دراسة الإمكانيات المتاحة لإسناد تراخيص في إطار فكت العزلة.
			5- تعزيز النقل الريفي/المدرسي ببيتر علي بن خليفة:	<p>5- في إطار معاضدة مجهود المنشآت العمومية للنقل في المناطق الريفية لمجابهة الطلب في مجال النقل المدرسي والتحكم في كلفة هذه الخدمات، قامت الوزارة منذ سنة 2002 بتجربة أولى من نوعها في ولاية سيدي بوزيد تتمثل في تكليف ناقلين عموميين ريفيين بتأمين خدمات النقل الريفي المدرسي بهذه الولاية وذلك بالتنسيق مع المجلس الجهوي والناقلين.</p> <p>وعلى ضوء ذلك، ساهمت وزارة النقل كل سنة في تمويل البرنامج وقامت بإحالة الاعتماد لهذا المشروع بميزانيتها إلى المجلس الجهوي بالولاية المعنية.</p> <p>وباعتبار نجاح هذه التجربة، تم تعميمها على عدة ولايات أخرى، خاصة منها التي تكتسي صيغة فلاحية وبها مسالك وعرة. وقد ساهمت هذه التجربة في فكت العزلة وتأمين النقل المدرسي لفائدة التلاميذ القاطنين بمناطق ريفية نائية تواجه صعوبات في التنقل وفي التحاق التلاميذ بمدارسهم.</p> <p>هذا ومنذ بداية هذه التجربة، تم تخصيص ما قدره 100 ألف دينار سنة 2002 ليصل لـ 1.000 ألف دينار سنة 2018.</p> <p>ولمزيد إنجاح هذه التجربة وتدعيمها لتشمل ولايات أخرى تسجل نسبا مرتفعة للانقطاع المبكر عن الدراسة، تم ابتداء من سنة 2019 إحالة الملف من وزارة النقل إلى وزارة التربية (ديوان الخدمات المدرسية) والترفع في المنحة المخصصة للبرنامج من 1.000 ألف دينار إلى 1.500 ألف دينار، إلا أن هذه المنظومة تشهد بعض التعطيلات وعزوف الناقلين للانخراط فيها، خاصة بسبب عدم تأمين خلاصهم في الأجل المعقولة.</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+مثال بديدة			<p>- تم بتاريخ 5 أكتوبر 2023 دعوة كل من وزارة التربية والسادة الولاة لمزيد التنسيق مع الأطراف المعنية للوقوف على الإشكالات المطروحة والسعي لمزيد تفعيل هذه المنظومة والتشجيع على الانخراط فيها.</p> <p>وكما تمت الإشارة إليه ، فقد تمت الموافقة خلال جلسة عمل وزارية بتاريخ 6 سبتمبر 2022 على الترخيص لاقتناء 300 حافلة مستعملة من المزود الفرنسي RATP عن طريق التفاوض المباشر، وسيكون نصيب الشركة الجهوية للنقل بصفاقس منها 34 حافلة (12 عادية و 22 مزدوجة) تمكّنها من الرفع من نسبة جاهزية أسطولها لتأمين خدمات النقل بالجهة بكافة معتمدياتها، ومن بينها بئر علي بن خليفة.</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
79	رياض جعيدان	فرنسا 3	1- خطة وسياسة الشركة التونسية للملاحة في النقل الأخضر والتحول الطاقوي؛	1- تمّ بحث مشروع لتركيز لوحات شمسية (volta ضوئية) بمبنى المنطقة الصناعية برادس وبمقر الشركة وذلك بغاية تقليص استهلاك الطاقة الكهربائية تدريجيا إلى حد الوصول إلى الاكتفاء الذاتي. - وجود برنامج لاقتناء سفن تعمل بالطاقة النظيفة لتقليص انبعاث الغازات الدفينة والامتثال للمتطلبات واللوائح الدولية الخاصة بالمنظمة البحرية الدولية وشروط الاتحاد الأوروبي فيما يخص النقل الأخضر. وتتجه الشركة التونسية للملاحة إلى اعتماد METHANOL في مرحلة أولى، ثم المرور إلى BIO-METHANOL، حيث ستصبح نسبة انبعاث الغازات الدفينة تناهز تقريبا 60%.
			2- اعتماد Taxe Carbone ابتداء من جانفي 2024؛	2- تم إدراج Taxe Carbone في تسعيرة التذكرة وتقدير بـ 06 أورو ابتداء من 01 جانفي 2024 وذلك على غرار المجريين البحريين.
			3- هل ستقوم الشركة التونسية للملاحة باقتناء سفن مزدوجة (ROPAX) لتحسين مردودية النقل خارج موسم الذروة؟	3- برمجت الشركة التونسية للملاحة ضمن مخططها الاستثماري اقتناء 3 سفن تعتمد على الطاقة النظيفة "0 Carbone"، وينتظر الإعلان عن طلب العروض خلال سنة 2024. * سفينة لنقل الركاب والمجرورات ROPAX، بكلفة تقديرية تناهز 350 مليون أورو وبطاقة استيعاب تقديرية أولية بحوالي 3000 مسافرا + 550 سيارة و 180 مجرورة * عدد 02 سفن لنقل المجرورات RORO، تستجيب لمواصفات "النقل الأخضر" وبكلفة 75 مليون أورو للسفينة الواحدة. <u>ملاحظة:</u> الشركة التونسية للملاحة لها الاستقلالية المالية، وقد تقدمت بطلب لوزارة المالية قصد دراسة إمكانية منح ضمان الدولة بعنوان التمويل البنكي لهذه الاقتناءات.



ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	رياض جعيدان		4- التنقل المستدام والتنقل الأخضر والتشجيع على استعمال الدراجة الهوائية بإحداث ممرات خاصة للجولان:	4- مقترح وجيه وسيتم إيلاء الأهمية اللازمة له بالتنسيق مع الأطراف المعنية.
			5- إشكاليات بخصوص استعمال التطبيقات لتأمين النقل غير المنتظم للأشخاص:	5- تم إعداد مشروع قرار يتعلق بالمصادقة على كراس الشروط المتعلقة بتنظيم استخدام المنظومات والمنصات الالكترونية في نشاط النقل العمومي غير المنتظم للأشخاص، وسيتم إتمام إجراءات نشره بالرائد الرسمي مع استيفاء الاستشارات اللازمة.
			6- إرساء إطار قانوني للنقل التشاركي Co-voiturage وضبط شروطه:	6- تم إعداد مشروع قانون يتعلق بإتمام القانون عدد 33 لسنة 2004 المؤرخ في 19 أبريل 2004 المتعلق بتنظيم النقل البري، قصد إدراج أحكام تتعلق بالنقل التشاركي وضبط شروطه، تم توجيهه إلى رئاسة الحكومة بتاريخ 11 جانفي 2023، وهو بصدد الاستشارة.
			5- مآل التحقيق في حادثة السفينة "أوليس":	5- وقع بتاريخ 7 أكتوبر 2018 التصادم بين السفينة أوليس والسفينة القبرصية VERGINIA وذلك بالمياه الدولية بالمنطقة الاقتصادية الحصرية التابعة لفرنسا zone économique exclusive française. - قام ديوان البحرية التجارية والموانئ بتاريخ 10 أكتوبر 2018 برفع قضية جزائية من أجل تلوث مياه البحر أمام القضاء التونسي صدر على إثرها حكم ابتدائي بتاريخ 16 أكتوبر 2020 قاضيا بالزام le lieutenant de quat (ضابط الخفارة) بخلاص 20.000 دينار كغرامة على التلوث وبالسجن لمدة 6 أشهر كما تم التصريح بعدم سماع الدعوى في حق الشركة التونسية للملاحة وريان السفينة.



ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	رياض جعيدان			<p>هذا وقد تم إقرار هذا الحكم بالطور الاستثنائي والتعقيبي وأصبح باتا.</p> <p>- تم بتاريخ 11 أكتوبر 2018 فصل السفينتين ووصلت السفينة أوليس إلى تونس بتاريخ 14 أكتوبر 2018، أما السفينة فرجينيا، فقد غادرت مكان الحادث يوم 24 أكتوبر 2018 وتم تغيير اسمها إلى VIRGIN STAR ثم تم قصها في آخر 2018 بعد أن تقررت عدم صلوحتها للملاحة.</p> <p>- تم إنجاز العديد من الاختبارات لتحديد أسباب الحادث وتداعياته، أفضت جميعها إلى اعتبار أن الأسباب تعود إلى أخطاء بشرية ناتجة عن نقص في اليقظة.</p> <p>وفي إطار الدعوى لتوفير le fond de limitation de responsabilité والمقدر بـ 13.580.000,00 أورو بالنسبة للسفينة أوليس، تم إدراج طلبات مجهزة سفينة فرجينيا للتعويض عن الحادث والتي كانت في حدود 32.020.258,00 دولار في الأصل مع 9.081.259,49 أورو لفائدة نادي حمايته.</p> <p>- تم توفير le fond de limitation de responsabilité في 7 ديسمبر 2018 وقد عيّنت أول جلسة لهذه القضية الأصلية المنشورة أمام المحكمة الابتدائية بمرسيليا بفرنسا بتاريخ 12 جانفي 2021.</p> <p>وفي إطار نفس القضية، قامت الشركة التونسية للملاحة بتقديم طلباتها المتمثلة في خلاص 16.542.188,26 أورو مع إمكانية مراجعتها للأعلى وفقا لنتائج الاختبار الخاصة بالخسائر التجارية وما فات الشركة من ربح.</p> <p>- في شهر ماي 2021، قام المجهز فرجينيا بدعوى عرضية يطالب فيها الشركة التونسية للملاحة بتوفير عدد من الوثائق التي تهم السلامة والتصرف في منظومة السلامة لدى حصول الحادث، وقد تحسّل على حكم بذلك بتاريخ 10 فيفري 2023، وقد ألزم نفس هذا الحكم المجهز</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ رياض جعيدان			<p>سفينة فرجينيا بتسليم نفس الوثائق للشركة التونسية للملاحة.</p> <p>- تم تبليغ هذا الحكم التحضيري بتاريخ 15 نوفمبر 2023 وقد تمكنت الشركة من تسليم جميع الوثائق إلى محامها في الأجل، وهي في انتظار تعيين جلسة أخرى يتوقع أن تكون في النصف الثاني من سنة 2024 وذلك لتمكين الطرف من الاطلاع عن الوثائق المسلمة.</p> <p>في الأثناء، صدر عن وزارة الدفاع الفرنسية أمر إداري بغلاص مبلغ 5.878.853,06 أورو تمّ التمكن من الحطّ منه إلى حدود 4,7 مليون أورو وهو بعنوان التدخّل لدى الحادث لمجابهة التلوّث.</p> <p>وقد تمّ الاتفاق بتاريخ 13 نوفمبر 2023 على أن يتمّ خلاص هذا المبلغ مشاطرة بين نادي حماية الشركة ونادي حماية السفينة فرجينيا إثر إمضاء مذكرة التفاهم بين الجميع.</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
80	سامي السيد	بنزرت الشمالية	1- مطالبة أهالي ونواب ولاية سيدي بوزيد بإحداث شركة جهوية للنقل:	<p>1- يتطلّب إحداث شركة جهوية عمومية لنقل الأشخاص إنجاز دراسة جدوى تقدّر الطلب والخطوط المزمع استغلالها حسب التهيئة العمرانية بالولاية والتجمّعات السكنية والمرافق. وتحدّد حجم العرض ومبلغ الاستثمار، مع التأكّد من الجدوى الاقتصادية.</p> <p>- تجدر الإشارة إلى أنّه منذ سنة 1963، تاريخ إحداث الشركات الجهوية للنقل، لم يتمّ إحداث شركة جديدة باستثناء الشركة الجهوية للنقل بـسليانة سنة 2017 في شكل شركة ذات مساهمة عمومية.</p> <p>- كما عبّرت بعض الولايات عن رغبتها في إحداث شركات جهوية للنقل مثل المهدية والمنستير وزغوان وسيدي بوزيد وتوزر وقبلي وتطاوين دون القيام بدراسات جدوى.</p> <p>- سيتمّ تقييم التجربة التي تمّ اقتناعها بالنسبة للشركة الجهوية للنقل بولاية سليانة، خاصّة على مستوى الجدوى الاقتصادية والتنسيق والتكامل بين الولايات وترشيد الاستثمار وتحسين الخدمات والنظر في إمكانية الاستجابة للرغبات التي عبّرت عنها بعض الولايات.</p>
			2- تواضع مستوى خدمات الخط الحديدى عدد 1 تونس - بنزرت:	<p>2- بخصوص الخطّ الحديدي 1: <u>أشغال الحماية من الفيضانات:</u></p> <p>- تمّ الاستلام النهائي للجزء الأول على امتداد 18 كلم:</p> <p>- بالنسبة للجزء الثاني (17 كلم): بصدد التنفيذ في إطار صفقة في طور الإنجاز.</p> <p><u>دراسة تأهيل الخط:</u></p> <p>- تمّ إبرام صفقة في الغرض بتاريخ 30 مارس 2023 بأجل إنجاز 10 أشهر لدراسة تأهيل الخطّ، وتشمل الدراسة:</p> <p>- إعداد الدراسات الفنية للبنية الأساسية:</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	سامي السيد			<p>L'élaboration des études techniques d'infrastructure (rectification du tracé, le confortement de la plateforme, l'expertise et le renforcement des ouvrages, la vérification et la consolidation de la mise hors d'eau, la stabilisation des talus, et l'aménagement des faisceaux de voies dans les gares et des quais.)</p> <p>- دراسة الجدوى الاقتصادية والأثر البيئي؛</p> <p>- إعداد ملفات طلب العروض لتأهيل الخط الرابط بين الجديدة وبنزرت مروراً بمنزل بورقيبة</p>
			<p>3- طلب إعادة تشغيل الخطوط الحديدية عدد 2 و3 و4 للسكك الحديدية؛</p> <p>- الإشكاليات المطروحة على مستوى الفضائات بمحطتي القطار ببنزرت ومامر؛</p>	<p>3- انطلقت سنة 2021 الدراسات المتعلقة بإعادة إحياء خط النقل الحديدي رقم 2: ماطر - سجنان - طبرقة.</p> <p>- تم إنجاز مشروع صيانة وإتمام بناء جدار محطة بنزرت والإعداد لإزالة الأعشاب بها بالتنسيق مع السلط المحلية، كما تم تنظيف وإزالة الأعشاب بمحطة ماطر.</p>
			<p>4- طلب تعزيز أسطول الشركة الجوية للنقل ببنزرت؛</p>	<p>4- يتضمن أسطول الشركة الجوية للنقل بولاية بنزرت حالياً 221 حافلة وذلك بعد أن تم اقتناء 21 حافلة جديدة خلال سنتي 2021 و2022 وحافلة جديدة إضافية وقع تسلمها في شهر ماي 2023. كما سيتم تدعيم الأسطول بـ 25 حافلة جديدة أخرى قبل موفى سنة 2023 حسب الأجل التعاقدية مع مزود الحافلات؛</p> <p>- لمزيد تعزيز الأسطول، اقتنت الشركة حافلتين إضافيتين في إطار ملحق للصفقة الجارية وفي</p>

ع/د	الغائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ سامي السيد			<p>نطاق الترفيه في العدد كما يسمح به العقد، وبذلك سيبلغ عدد وحدات الأسطول 231 حافلة في آخر سنة 2023، (246 حافلة منها 15: Réforme).</p> <p>- أعلنت الشركة الجهوية للنقل بولاية بنزرت بتاريخ 7 ديسمبر 2023 عن طلب عروض لاقتناء 18 حافلة جديدة ومن المتوقع استلامها خلال سنة 2024. هذا بالإضافة إلى تسلم 7 حافلات متخلدة من الصفقة العامة الأخيرة (كان مبرمج تسلمها في سنة 2019) بعد تعهد المجمع المتعاقد معه بتوفيرها خلال سنة 2024. وبذلك سيبلغ عدد وحدات الأسطول 243 حافلة في آخر سنة 2024.</p> <p>- حول حذف خطوط وحذف سفرات على خطوط الشركة الجهوية للنقل بولاية بنزرت:</p> <p>على إثر تدعيم الأسطول خلال سنة 2022 بـ 14 حافلة نقل حضري مزدوجة جديدة وتجسيد انتدابات السوق بـ 11 حافلة من شهر سبتمبر 2022، تم تدعيم العديد من الخطوط والسفريات على غرار:</p> <p>- تدعيم خط بنزرت - منزل جميل بـ 11 سفرة يومية؛</p> <p>- تدعيم خط بنزرت - منزل عبد الرحمان بـ 6 سفريات يومية؛</p> <p>- تدعيم خط بنزرت - حي العقال بـ 8 سفريات يومية؛</p> <p>- تدعيم خط بنزرت - عميلة بـ سفرة يومية إضافية؛</p> <p>- تدعيم خط بنزرت - حي الواحة بـ 4 سفريات يومية وتوسيع عدد المقاعد المعروضة على هذا</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ سامي السيد			<p>الخطأ بتوظيف حافلة مزدوجة عوضاً عن حافلة عادية:</p> <p>- تدعيم خطاً بنزرت - القلّة بـ 4 سفرات يومية؛</p> <p>- انتظام تأمين السفرات على خطاً بنزرت - سيدي أحمد بمعدل 8 سفرات يومية عوضاً عن سفرتين؛</p> <p>- ربط مدينة منزل عبد الرحمان بمدينة منزل جميل عبر 4 سفرات يومية؛</p> <p>- توسيع عدد المقاعد المعروضة على خطاً بنزرت - لواته بتوظيف حافلة مزدوجة عوضاً عن حافلة عادية؛</p> <p>- توسيع عدد المقاعد المعروضة على خطاً بنزرت - سيدي علي الشباب بتوظيف حافلة مزدوجة عوضاً عن حافلة عادية؛</p> <p>- توسيع عدد المقاعد المعروضة على خطاً بنزرت - غار الملح بتوظيف حافلة مزدوجة عوضاً عن حافلة عادية؛</p> <p>هذا وتعمل الشركة الجوية للنقل بولاية بنزرت على تدعيم خطوطها بإحداث خطوط جديدة أو التمديد فيها وتدعيم السفرات كلما توفّر الأسطول والسّواق على غرار ما تمّ مؤخراً بخصوص تمديد الخطوط المدرسية بمنطقة الحساينية من معتمدية بنزرت الجنوبية وبمنطقة القروز من معتمدية سجان.</p> <p>وبالنسبة لخطاً بنزرت - سيدي سالم، يتمّ تأمينه عبر خطّي الكرنيش والتّافور وذلك بعد أن تمّ توسيع طاقة الاستيعاب لهذين الخطّين بتوظيف حافلات مزدوجة.</p>



ع/ر	الفائز	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ سامي السيد		5- توضيح الرؤية فيما يخص المواقع التي تم إنجاز دراسة بها (المبسطوح بأوتيك، الحسيان، بوحنيش) بشأن إحداث مطار جديد والمقاييس المعتمدة للاختيار النهائي:	<p>5- بناء على توصيات المجلس الوزاري المضيق المنعقد بتاريخ 27 جويلية 2017 حول مستقبل مطار تونس قرطاج الدولي ومقترح إنشاء مطار جديد بتونس الكبرى، تم إحداث لجنة تعنى بالإشراف على هذه الدراسة، وعهدت للجنة الفنية لديوان الطيران المدني والمطارات عملية إدراج جميع المواقع المعنية بالدراسات السابقة المتعلقة بهذا الموضوع ضمن دائرة الدراسة وخاصة منها الواردة بالدراسة المنجزة سنة 1997 من طرف مكتب الدراسات "Studi" والدراسة المنجزة سنة 2016 من طرف ديوان الطيران المدني والمطارات، بالإضافة إلى دعوة مصالحي جميع الوزارات المعنية للمشاركة في عضوية وأعمال هذه اللجنة.</p> <p>وتجدر الإشارة إلى أنه وفي إطار متابعة أشغال اللجنة الفنية المشتركة بين مختلف الوزارات المعنية المكلفة بإعداد مشروع العناصر المرجعية وكذا دراسات الشروط لإعداد دراسة أولية لاختيار الموقع الملائم لإنجاز مطار جديد، فقد انعقدت منذ بداية سنة 2017 العديد من الجلسات في الغرض وتمت المصادقة على النسخة النهائية لهذه الملفات.</p> <p>- تم اعتماد المنهجية التالية لاختيار المواقع المحتملة:</p> <p>* مراجعة نتائج الدراسة المنجزة خلال سنة 1997 من طرف مكتب الدراسات STUDI :</p> <p>* المخطط المدير للمطارات التونسية سنة 2020 (سنة 1997):</p> <p>* مخرجات اللجنة الفنية المحدثة على مستوى الديوان والتي تناولت درس المواقع التالية:</p> <p>✓ سيدي عثمان (المبسطوح).</p> <p>✓ قلعة الأندلس (الحسيان)،</p> <p>✓ موقع برج العامري (المطار الحالي والمناطق المحاذية له).</p>



ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ سامي السيد			<p>✓ المجددية.</p> <p>✓ سليمان.</p> <p>✓ سيدي ثابت.</p> <p>✓ إضافة إلى موقع أوتيك.</p> <p>- تم الاعتماد على معايير تقنية للانتقاء الأولي لموقع المطار والمتمثلة إجمالاً فيما يلي:</p> <p>✓ سهولة التواصل والترابط مع مختلف المرافق لمنطقة تونس الكبرى (شبكة الطرق والسكك الحديدية المتوفرة والمبرمجة).</p> <p>✓ الكثافة السكانية.</p> <p>✓ اتجاه الرياح وخاصيات الأحوال الجوية.</p> <p>✓ الجوايز الطبيعية.</p> <p>✓ المجال الجوي.</p> <p>✓ مساحة الموقع تستجيب لتطور الحركة الجوية على المدى البعيد (لا تقل على 2000 هكتار)</p> <p>✓ الكلفة الإضافية لإنجاز المطار.</p> <p>وللإفادة، فإن أشغال اللجنة في مرحلة متقدمة من الدراسة، وقد تم إعداد "الخطوط المرجعية وكذا دراسات الشروط" في انتظار عرض الملف على أنظار رئاسة الحكومة للحصول على الموافقة لنشر طلب عروض لاختيار مكتب الدراسات.</p>
			6- طول السفريات بين تونس وبئر زميت عبر النقل الحديدي:	6- يرجع ذلك إلى تدهور البنية التحتية وتقدم الأسطول وتعطل تنفيذ الصفقات المتعلقة باقتناء جزء من المعدات اللازمة لتجديد المسكة على طول 18 كم. وستحسن الوضعية تدريجياً في إطار تحسين البنية التحتية للسكك الحديدية.
			7- تعطل "البنار" البحري بجزر زونة:	7- جميع العلامات الضوئية التابعة لميناء بئر زميت - منزل بورقيبة التجاري في وضعية استخدام (تعمل) باستثناء العلامة الضوئية 10 مكرر (المتواجدة بقنال بئر زميت قبالة منزل عبد الرحمان) والتي تحدد قطر الدوران قبالة خليج صيرة، والتي تضررت مؤخراً بسبب الرياح، وقد اتصلت إدارة

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	م. سامي السيد			<p>الميناء، مباشرة بعد تضرر هذه العلامة الضوئية، بمصالح التاريم التابعة لوزارة الدفاع الوطني التي قامت بانتشالها وتم إمضاء إذن التزود من طرف إدارة الميناء لإعادة تركيز علامة ضوئية.</p> <p>- سيتم تركيز العلامة الضوئية حال وصول سفينة الوضع "سيدي بوسعيد" إلى الميناء.</p>
			<p>8- مدى تقدم تنفيذ مشروع الميناء التجاري البترولي:</p>	<p>8- يتكوّن ميناء بنزرت - منزل بورقيبة التجاري من موقعين: موقع بنزرت وموقع منزل بورقيبة. وسيتم تحديد مشاريع التوسعة لموقع بنزرت (من جهة منزل عبد الرحمان) وموقع منزل بورقيبة (مساحة محاذية للميناء) صلب المخطط المديري المتعلق بتحديد توجهات ديوان البحرية التجارية والموانئ لتطوير الموانئ، (بصدد الإيجاز).</p> <p>- تم إصدار طلب العروض عدد 2022/30 بتاريخ 2022/07/07 المتعلق بأشغال توسعة الرصيف البترولي "ب"، وقد تقبّل عارض وحيد وتم إعلان طلب العروض غير مثير نظرا للارتفاع المشطّ للعروض المالية المقدّمة.</p> <p>وتبعاً لذلك، قرّر ديوان البحرية التجارية والموانئ التغيير في مكونات المشروع، وذلك بحذف أشغال الجبر وضمتها لمشروع الجبر الخاص ببقية أرضية الموانئ.</p> <p>- تتم حالياً إعادة صياغة كراس الشروط المتعلق بأشغال توسعة الرصيف البترولي "ب" بمدة أشغال لا تتجاوز 24 شهرا على أن يتم نشر طلب العروض في أقرب الأجل.</p> <p>وفي الأثناء، تم الإعلان عن طلب العروض لإصلاح الرصيف "أ" لتدعيمه وضمان السلامة به مع القيام بالأشغال بطريقة لا تعيق مواصلة استغلال الرصيف.</p>

ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ سامي السيد		9- جهر الحوض المينائي بميناء بنزرت - منزل بورقيبة: مصادقة الوكالة الوطنية لحماية المحيط.	9- تم إنجاز دراسة المؤثرات على المحيط لتسغال جهر ميناء بنزرت - منزل بورقيبة وذلك في انتظار مصادقة الوكالة الوطنية لحماية المحيط.
			10- مأل دراسة مشروع ميناء من الجيل الرابع المدرج ضمن استراتيجيات التنمية بولاية بنزرت:	10- يتم التطرق لهذه الفرضية صلب المخطط المديري لديوان البحرية التجارية والموانئ والتي هي بصدد الإنجاز.

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
81	لطفى الهمامي	العمران - العمران الأعلى	- وضعيّة النقل بتونس عند فترات الذروة خاصّة - مظاهر الأبواب المفتوحة - تجاوزات من الأعوان تتفاقم وتزيد + تأخيرات:	تسجّل شركة النقل بتونس نقصاً في أسطول الحافلات، ولتفادي ذلك، تمّ الالتجاء كحلّ ظرفي إلى اقتناء حافلات مستعملة بهدف تحسين جاهزية الأسطول في انتظار تجسيم برنامج اقتناء 718 حافلة جديدة إلى غاية 2030. ويعود هذا النقص بصفة عامة إلى كثرة الاعتداءات وحوادث الهشيم التي تستهدف بصفة يومية بلّور عربات المترو والحافلة بما في ذلك بلّور الأبواب. وقد تجاوزت كلفة هذه الحوادث 1 مليون دينار إلى حدود أواخر شهر نوفمبر 2023. وتجدر الإشارة إلى أنّ شركة النقل بتونس تقوم باقتناء كميات من البلّور من أحجام مختلفة وخاصّة بلّور الأبواب، ويعمل فريق الصيانة على إصلاح أبواب العربات وتركيب البلّور يومياً. كما تدعو شركة النقل بتونس أعوانها بصفة دورية إلى التحلي بالانضباط والمسؤولية رغم ما يتعرّضون إليه من مضايقات واعتداءات يومية. وباستكمال أقساط خطوط الشبكة الحديدية السريعة RFR وتنفيذ التوجّهات الاستراتيجية لقطاع النقل البري، سيتمّ تقديم أفضل الخدمات للمواطنين.

ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
82	شكري البحري	عقارب	1- دعم النقل المدرسي بولاية صفاقس وخاصة المناطق الريفية المعزولة:	<p>1- تؤمن الشركة الجهوية للنقل بولاية صفاقس سفريات بجميع المعتمديات التابعة للولاية من خلال سفريات صباحية لإيصال التلاميذ إلى المؤسسات التربوية وسفريات مسائية إثر انتهاء الدروس وعند الاقتضاء سفريات على الساعة الثالثة والرابعة بعد الظهر. ولا يمكن تأمين سفريات ذهابا وإيابا في منتصف النهار وذلك لضيق الوقت وعدم توحيد مواقيت فترات الراحة بمختلف المؤسسات التربوية، هذا بالإضافة إلى محدودية إمكانيات الشركة من عتاد وأعوان، حيث يتم استغلالها لتأمين سفريات نقل جهوي على كامل الشبكة طيلة اليوم.</p> <p>- بلغ معدل عمر أسطول الشركة حوالي 15 سنة، وقد انجز عن ذلك ارتفاع نسبة احتمال الأعطاب على الطريق، وتسعى المصالح الفنية للشركة الجهوية للنقل بولاية صفاقس إلى إصلاح الحافلات المعطلة وإعادة استغلالها في أسرع وقت ممكن بالإضافة إلى التنسيق اليومي بين الإدارة الفنية ودائرة التوريد لتحديد وتوفير قطع الغيار ذات الأولوية في أقرب الآجال، مع العمل على وضع أكبر عدد ممكن من الحافلات على ذمة مصالح الاستغلال.</p> <p>ومن جهة أخرى، تعمل الشركة على استكمال إنجاز صفقتي اقتناء حافلات جديدة تعزز بها أسطولها وهو ما من شأنه تحسين جودة الخدمات المقدمة من طرفها بكل معتمديات الولاية على حد سواء وفقا لحاجياتها التي تحددها.</p> <p>كما تجدر الإشارة أيضا أنه في إطار معاضدة مجهودات الشركات الجهوية للنقل ودعم العرض وتلبية الحاجيات الحينية لتنقلات المواطنين، تمت الموافقة خلال جلسة عمل وزارية بتاريخ 06 سبتمبر 2022 على الترخيص لاقتناء 300 حافلة مستعملة من المزوّد الفرنسي RATP عن طريق التفاوض المباشر وذلك كحلّ طرقي ووفقا</p>

ع/ر	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ شكري البحري			<p>لمعايير مرجعية مضبوطة، وسيكون نصيب الشركة الجوية للنقل بصفاقس منها 34 حافلة (12 عادية و22 مزدوجة).</p> <p>وبالنسبة لدعم المناطق الريفية والمعزولة، فني إطار معاضدة مجهودات المنشآت العمومية للنقل في المناطق الريفية لمجابهة الطلب في مجال النقل المدرسي والتحكم في كلفة هذه الخدمات. قامت الوزارة منذ سنة 2002 بتجربة أولى من نوعها في ولاية سيدي بوزيد تتمثل في تكليف ناقلين عموميين ريفيين بتأمين خدمات النقل الريفي المدرسي بهذه الولاية وذلك بالتنسيق مع المجلس الجهوي والناقلين.</p> <p>وعلى ضوء ذلك، ساهمت وزارة النقل كل سنة في تمويل البرنامج وقامت بإحالة الاعتماد لهذا المشروع بميزانيتهما إلى المجلس الجهوي بالولاية المعنية.</p> <p>وباعتبار نجاح هذه التجربة، تم تعميمها على عدة ولايات أخرى، خاصة منها التي تكتسي صبغة فلاحيية وبها مسالك وعرة. وقد ساهمت هذه التجربة في فكّ العزلة وتأمين النقل المدرسي لفائدة التلاميذ القاطنين بمناطق ريفية نائية تواجه صعوبات في التنقل وفي التحاق التلاميذ بمدارسهم.</p> <p>هذا ومنذ بداية هذه التجربة، تم تخصيص ما قدره 100 ألف دينار سنة 2002 ليصل لـ 1.000 ألف دينار سنة 2018.</p> <p>ولمزيد إنجاح هذه التجربة وتدعيمها لتشمل ولايات أخرى تسجل نسبا مرتفعة للانقطاع المبكر عن الدراسة، تم ابتداء من سنة 2019 إحالة الملف من وزارة النقل إلى وزارة التربية (ديوان الخدمات المدرسية) والترفع في المنحة المخصصة للبرنامج من 1.000 ألف دينار إلى 1.500 ألف دينار، إلا أنّ هذه المنظومة تشهد بعض التعطيلات وعزوف الناقلين للانخراط فيها،</p>

ع/د	النائب	الدائرة	الاستفسارات والمقترحات	الإجابة
	+ شكري البحري			<p>خاصة بسبب عدم تأمين خلاصهم في الأجل المعقولة.</p> <p>- تم بتاريخ 5 أكتوبر 2023 دعوة كل من وزارة التربية والسادة الولاة لمزيد التنسيق مع الأطراف المعنية للوقوف على الإشكاليات المطروحة والسعي لمزيد تفعيل هذه المنظومة والتشجيع على الانخراط فيها.</p>
			2- المنطقة اللوجستية "قرقرور":	<p>2- يتم العمل على استكمال الحوزة العقارية والدراسات الفنية والاقتصادية للمناطق اللوجستية ذات الأولوية، وتعتبر المنطقة اللوجستية بـ "قرقرور" منطقة لوجستية ذات أولوية وسيتم العمل على إنجازها ضمن النواة الأولى لبعث هذه المناطق والتي سيعيد إنجازها للهيكل التنفيذي لتطوير اللوجستية الذي سيتم إحداثه سنة 2024 في إطار إرساء إطار قانوني ومؤسسي لتطوير اللوجستية والنقل متعدد الوسائط.</p> <p>وتجدر الإشارة أنه تم الانتهاء من صياغة النسخة النهائية لمشروع قانون تطوير اللوجستية والنقل متعدد الوسائط ومشروعي أمرين، أحدهما يتعلق بإحداث هيئة عليا للوجستية والنقل متعدد الوسائط والثاني لإحداث هيكل تنفيذي لتطوير اللوجستية والنقل متعدد الوسائط والذي سيتم عرضه على أنظار جلسة عمل وزارية خلال السداسي الأول لسنة 2024.</p>







## مداولات مجلس نواب الشعب

شراء أعداد الرائد الرسمي للجمهورية التونسية : "مداولات مجلس نواب الشعب" يقع :

بمصلحة وكالة المقاييس  
مجلس نواب الشعب (باردو)  
الهاتف 71.157.000

ثمن العدد الواحد : دينار واحد

. الاشتراك بالنسبة لدورة عادية :

بالجمهورية التونسية ..... : 17 دينارا

بالخارج ..... : 20 دينارا

يمكن دفع مبلغ الاشتراك مباشرة بالمجلس (المكتبة) لدى وكالة المقاييس  
أو بحساب أموال المشاركة عدد 1 المفتوح بميزانية الدولة الجزء الخامس القسم الثاني عشر الباب الأول مجلس  
نواب الشعب والمسعى " حساب دعم النشاط الفكري مجلس نواب الشعب".