

الرّائد الرّسميّ للجمهورية التونسية مُداولات مجلس نواب الشعب

المدة النيابية الأولى 2023 . 2027
الدورة العادية الرابعة 2025-2026

الإثنين 17 نوفمبر 2025

14

الجلسة الرابعة عشرة

المحتوى

- | | | | |
|--|------|---|------|
| 1- افتتاح الجلسة..... | 1798 | 6- استئناف الجلسة عرض ومناقشة مشروع ميزانية | |
| 2- عرض ومناقشة مشروع ميزانية مهمة النقل لسنة 2026..... | 1798 | مهمة التعليم العالي والبحث العلمي لسنة 2026..... | 1880 |
| 3- استئناف الجلسة ومواصلة النظر في مشروع ميزانية مهمة النقل لسنة 2026..... | 1827 | 7- استئناف الجلسة وبيانات وأجوبة السيد وزير التعليم العالي والبحث العلمي..... | 1918 |
| 4- استئناف الجلسة ومواصلة النظر في مشروع ميزانية مهمة النقل لسنة 2026..... | 1861 | 8- رفع الجلسة..... | 1923 |
| 5- بيانات وأجوبة السيد وزير النقل..... | 1873 | . الأجوبة التكميلية لوزارة النقل..... | 1923 |

عقد مجلس نواب الشعب جلسة عامة على الساعة العاشرة وثلاثين دقيقة من صباح يوم الإثنين 17 نوفمبر 2025 برئاسة السيد برئاسة السيد إبراهيم بودريالة رئيس مجلس نواب الشعب وذلك للنظر في مشروع ميزانيات مهمة النقل ومهمة التعليم العالي والبحث العلمي من مشروع ميزانية الدولة لسنة 2026.

افتتاح الجلسة

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

بسم الله الرحمن الرحيم،

السيدات والسادة النواب المحترمون من المجلس الوطني للجهات والأقاليم ومجلس نواب الشعب، أسعد الله صباحكم وبارك يومكم بكل خير،

نستأنف أشغال جلستنا العامة المشتركة المتعلقة بمناقشة المهمات والمهمات الخاصة وننتقل إلى مناقشة مهمة النقل من مشروع ميزانية الدولة سنة 2026 وذلك وفقا للترتيبات في الغرض.

وفي البداية وباسمكم جميعا أتوجه بخالص عبارات التحية والترحيب إلى السيد رشيد عامري وزير النقل وكافة أعضاء الوفد المرافق له من الإطارات العليا بالوزارة والمؤسسات تحت الإشراف. ونحن نتطرق إلى مهمة النقل من مشروع ميزانية الدولة لسنة 2026، نجدد التأكيد على أن هذا القطاع الحيوي والحساس يواجه تحديات متزايدة ألقت بظلاله على ظروف عيش المواطن اليومية وعلى أسباب معاناته، هذا على المستوى الفردي.

أما على المستوى الجماعي فقد أثر الوضع الراهن لهذا القطاع الخدماتي سلبا على مقومات التنمية وفي هذا الإطار فإننا ننوه بالمتابعة الدائمة وبالحرص الرئاسي الدؤوب على تجاوز مختلف العراقيل الماثلة وهذا الإدراك لخطورة الوضع والثبات والعزم على معالجته يجب أن يرقى من طرف الوزارة والمؤسسات تحت الإشراف ببرامج عاجلة وأخرى على المدى المتوسط لحلحلة أبرز الإشكاليات المطروحة وتوفير الحد الأدنى للخدمات التي ينتظرها المواطن والفاعلين الاقتصاديين على حد السواء.

فالشروع في إصلاح قطاع النقل لا ينتظر وهو يتطلب رؤية استراتيجية شاملة لإعادة بناء منظومة منهكة جراء الإهمال وجراء السياسات الفاشلة خلال العقود الماضية، سياسات خلفت العديد من المشاكل الهيكلية على عدة مستويات منها على وجه الخصوص تهالك الأسطول البري والجوي والبحري وهو ما أدى إلى تراجع كفاءة وجودة الخدمات المسداة وتأخر السفريات وزيادة التذمر والشكاوى.

وبالإضافة إلى كل ما هو هيكلي، فإن القطاع بات يتأثر بالنقائص المسجلة على مستوى البنية التحتية من محطات النقل وشبكات الطرقات، سواء بسبب النقص في الصيانة أو في التطوير والاحداثيات الجديدة، فضلا عن التأثير بإكراهات التمويل وضعف الحوكمة في المنشآت العمومية وعدم وجود رؤية واضحة للتخطيط والبرمجة على المستوى البعيد.

تخطيط يأخذ بعين الاعتبار العديد من العوامل وفي مقدمتها التطور السكاني أو النمو الحضري المتسارع، مما جعل القطاع غير قادر على مواكبة الاحتياجات المتزايدة والمتغيرة.

كما أن الفساد قد طال هذا القطاع، وشمل سوء التصرف المالي والإداري الذي استنزف موارد الشركات العمومية من جهة وسلوكيات غير مسؤولة مثل السرقات والإتلاف من جهة أخرى.

ومن هذا المنطلق فإن اصلاح قطاع النقل ببلادنا من مختلف الجوانب التنظيمية واللوجستية والمؤسسية والتشريعية ليس خيارا، بل ضرورة بما يجعل من واجب جميع الأطراف المعنية توحيد الجهد وتوجيهه من أجل إرساء ركائز هذا الإصلاح ومن أجل تطويره والنهوض به استجابة لآمال التونسيات والتونسيين وتطلعاتهم، وليكون بالفعل رافعة للنمو الاقتصادي والاجتماعي المنشودين.

عرض ومناقشة

مشروع ميزانية مهمة النقل لسنة 2026

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

السيدات والسادة النواب الأفاضل من المجلسين،

مثلما تنص عليه ترتيبات سير جلسات مناقشة المهمات والمهمات الخاصة، تتولى كل من لجنة التخطيط الإستراتيجي والتنمية المستدامة والنقل والبنية التحتية والهيئة العمرانية بمجلس نواب الشعب ولجنة المخططات التنموية والمشاريع الكبرى بالمجلس الوطني للجهات والأقاليم تقديم التقرير الذي تم إعداده من طرفهما.

وقبل أن أحيل الكلمة إلى اللجنتين الموقرتين، أتوجه بالشكر والتقدير إلى مكتبتهما ولكافة أعضائهما وللطاقم الإداري المرافق.

إذا المصداق أولا للنائب المحترم السيد صابر الجلاصي رئيس لجنة التخطيط الإستراتيجي والتنمية المستدامة والنقل والبنية التحتية والهيئة العمرانية بمجلس نواب الشعب، فليتفضل.

السيد صابر الجلاصي، رئيس لجنة التخطيط الإستراتيجي والتنمية المستدامة والنقل والبنية التحتية والهيئة العمرانية بمجلس نواب الشعب

شكرا سيدي الرئيس،

السيد رئيس مجلس نواب الشعب،

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم،

السيدات والسادة النواب من الغرفتين،

السيد وزير النقل وكل الطاقم المرافق لكم، مرحبا بكم،

يجسد النقل الدور الاجتماعي للدولة وهو أهم ركيزة اجتماعية من خلال فك العزلة عن المناطق والمواطنة ورفع الاقتصاد في كل أنحاء تونس من خلال خدماته التي يقدمها في نقل البضائع والولوج إلى مواطن الشغل بالنسبة للمواطنين وتحقيق التنمية المستدامة، فأغلبية البلدان في العالم انخرطت في منظومة النقل الذكي والانتقال الطاق في وسائل النقل العمومي والخاص بينما نحن ما زلنا نراوح بين توفير المعدات ووسائل النقل.

اليوم النقل في تونس ما زال يعاني في ضعف خدماته اللوجستية ونقص في الوسائل وجميع المؤشرات تدل على مستوى خدمات النقل سواء الخاص بالمواطنين أو البضائع، مما أثر على جل المعاملات الاقتصادية والمطالب الاجتماعية للمواطن.

اليوم لا بد من العمل على أن يكون قطاع النقل رافعة في كل المجالات ليكون حافزا على دفع التنمية المستدامة والنهوض بمؤشرات الاقتصاد الوطني وأن تكون الرؤية الاستراتيجية للنقل متناغمة مع مخطط التنمية 2026 / 2030 من أجل فك العزلة ودافعا للاندماج الاقتصادي ومحركا للاقتصاد.

11 نوفمبر 2025 عقدت لجنة التخطيط الإستراتيجي والتنمية المستدامة والنقل والبنية التحتية والهيئة العمرانية بمجلس نواب

السيد محمد الكو، رئيس لجنة المخططات التنموية
والمشاريع الكبرى بالمجلس الوطني للجهات والأقاليم
شكرا.

السيد رئيس مجلس النواب،

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم،

السيدات والسادة النواب الأكارم،

السيد الوزير والوفد المرافق لكم مرحبا،

في الاقتصاد الحديث، النقل هو النبض الحيوي للدولة، هو الأداة
التي تقيس فاعلية الحركة في المجتمع ورغم ما أنجز في تونس فإنه
عندما يتعطل النقل يتعطل الاقتصاد، تتعطل الدراسة، تتأخر في
المشاريع.

إن الفشل في توفير منظومة نقل سليمة هو عجز عن توفير أبسط
حق دستوري للمواطن وهو حق النفاذ والتحرك بكرامة وحق الجهات
الداخلية في فك العزلة.

إن الأزمة التي نعيشها في الأسطول المتهالك للشركات الجهوية، وفي
التعطيل المزمع للمشاريع اللوجستية الكبرى هي في الحقيقة تعكس
تثميننا خاطئا لقيمة الوقت، وقت المواطن التونسي وجهده.

السيد الوزير، تقريرنا يطالب بتحويل النقل من مشكلة إلى قاطرة
 للتنمية، يجب أن يكون الهدف هو فرض العدالة الترابية لكي لا يبقى
النقل امتياز للمدن الكبرى، بل حق مكفول لكل تونسي أينما وجد في
تونس.

في تونس، أصبحت أزمة النقل مرادفا للإحباط اليومي أن يضطر
التلميذ لانتظار الحافلة المتهالكة لساعات، أو أن يغامر العامل بحياته
في وسائل نقل غير آمنة، أو أن تعاني جهة بأكملها من أسطول متهالك
غير قادر على تلبية الحد الأدنى من الحاجيات.

سيدي الوزير،

السادة النواب،

هذه ليست مجرد أزمة لوجستية، بل هي أزمة أخلاقية وإنسانية
تهدر الوقت وتقتل الإنتاجية، وتزيد من الفوارق الاجتماعية.

إن السيادة الوطنية الحقيقية والإقلاع الاقتصادي لا يكتمل إلا
بثورة في هذا القطاع، كيف يمكن أن نتحدث عن اقتصاد تنافسي
ونحن عاجزون عن إنجاز مشاريع مهيكلية مثل ميناء النفيضة وتفعيل
المطارات الداخلية ورحلة عبر القطار تدوم أكثر من 12 ساعة؟

كيف يمكن أن نحقق التكامل الإقليمي ونحن ما زلنا نتخبط في
ضعف قدراتنا اللوجستية وما زالت الشبكة الحديدية للبضائع غير
قادرة على التخفيف من عبء الطرقات؟

يجب أن يكون النقل هو قاطرة التنمية وهو الجسر الذي يربط
مناطق الإنتاج بمنافذ التصدير من موانئ ومطارات ومعايير حدودية.

لتحقيق نقل مقبول يليق بكرامة المواطن التونسي كما وعد
السيد الوزير يجب أن يكون هناك توزيع عادل وشفاف للأسطول
الجديد، مع إعطاء الأولوية المطلقة للشركات الجهوية لإنهاء العزلة في
المناطق الداخلية.

يجب أن تكون مشاريع النقل القادمة مصممة لخدمة إستراتيجية
الأقاليم الخمس التنموية، لضمان أن كل إقليم يتمتع ببنية تحتية

الشعب. ولجنة المخططات التنموية والمشاريع الكبرى بالمجلس الوطني
للجهات والأقاليم، جلسة خصصت لمناقشة ميزانية مهمة النقل،
سبقتهما جلسات ولقاءات وزيارات ماراطونية صلب لجنة التخطيط
الإستراتيجي التي عملت على ملف النقل بكل مكوناته، البحري والبري
والجوي، إيماننا منا بأن قطاع النقل يمثل الرافعة الاقتصادية
والاجتماعية وقاطرة التنمية المستدامة.

14 فيفري 2025، نظمت اللجنة جلسة استماع إلى السيد وزير
النقل والطاقي المرافق له، طرحت من خلالها عديد النقاط ودعت
الوزارة إلى العمل على تجديد أسطول النقل والعمل على تحسين
خدماته، وقدم الوزير رؤية الوزارة ومخططات كل مكونات القطاع.

يوم 24 مارس 2025 زيارة رئيس اللجنة الى الشركة التونسية
للتأمين والوقوف على أهم الاشكاليات المطروحة.

16 أفريل 2025، لجنة التخطيط الاستراتيجي تقود وفدا في زيارتها
الأولى من نوعها إلى مطار تونس قرطاج شمل كل مكونات الخطوط
التونسية وديوان الطيران المدني والمطارات والديوانة ومحطة نقل
البضائع ومركز التكوين الخاص بالخطوط التونسية والتونسية الفنية
والتونسية للتأمين.

5 ماي 2024، زيارة أخرى لميناء رادس وجلسة عمل مع كل مكوناته
والاطلاع على سير العمل بالميناء، كما رافقت هاتين الزيارتين تقارير
دقيقة من لجنة التخطيط الإستراتيجي والتنمية المستدامة والنقل
والبنية التحتية والهيئة العمرانية بمجلس نواب الشعب.

25 ماي 2025 واكبت اللجنة تظاهرة قطار الوعي أفق 2030 التي
نظمتها الشركة الوطنية للسكك الحديدية.

23 جوان 2025 قام ممثلين من اللجنة بسفرة على متن القطار
السرير انطلاقا من باردو وصولا محطة برشلونة ذهابا وإيابا واختتمت
في نفس اليوم بجلسة عمل مع الرئيس المدير العام لشركة القطار
السرير.

9 ماي 2025 يوم دراسي من تنظيم الأكاديمية البرلمانية حول
الاتفاق المتبادل والاعتراف المشترك برخص السياقة بين تونس
وإيطاليا والذي مثل حدثا هاما استحسنته الجالية التونسية بإيطاليا.

كان هذا باختصار لمحة مختصرة عن عمل اللجنة في مجال قطاع
النقل، وما زال العمل متواصلا لتحسين مردوديته وأدائه التشريعي
إيماننا منا، وإيماننا من الوظيفة التشريعية بأن تقدم الاقتصاد لا يمكن
أن يكون بمعزل عن تقدم قطاع النقل.

سيدي رئيس مجلس نواب الشعب،

سيدي رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم،

السيدات والسادة النواب من الغرفتين،

السيد وزير النقل وكل الطاقم المرافق لك نجدد ترحابنا بكم،
وشكرا.

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

النائب المحترم السيد محمد الكو، رئيس لجنة المخططات
التنموية والمشاريع الكبرى بالمجلس الوطني للجهات والأقاليم،
فليتفضل.

لوجستية متكاملة تخدم طاقته الاقتصادية والإنتاجية الخاصة، وتحقق له الاندماج الاقتصادي والاجتماعي المنشود. شكرا.

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

النائب المحترم السيد صالح السالمي، مقرر لجنة التخطيط الإستراتيجي والتنمية المستدامة والنقل والبنية التحتية والهيئة العمرانية بمجلس نواب الشعب، فليتفضل.

السيد صالح السالمي، مقرر لجنة التخطيط الإستراتيجي والتنمية المستدامة والنقل والبنية التحتية والهيئة العمرانية بمجلس نواب الشعب

شكرا السيد الرئيس،

السيد رئيس مجلس نواب الشعب ونائبه،

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم ونائبه،

السيد وزير النقل وكافة أعضاء الوفد المرافق له،

السيدات والسادة أعضاء مجلس نواب الشعب والمجلس الوطني للجهات والأقاليم، أسعد الله يومكم جميعا،

عملا بمقتضيات المرسوم عدد واحد لسنة 2024 المتعلق بتنظيم العلاقات بين مجلس نواب الشعب والمجلس الوطني للجهات والأقاليم وتشرف لجنة التخطيط الإستراتيجي والتنمية المستدامة والنقل والبنية التحتية والهيئة العمرانية بمجلس نواب الشعب، ولجنة المخططات التنموية والمشاريع الكبرى بالمجلس الوطني للجهات والأقاليم بأن تعرض على أنظاركم تقريرهما حول مشروع ميزانية مهمة النقل لسنة 2026.

تقرير مشترك بين

لجنة التخطيط الاستراتيجي والتنمية المستدامة والنقل والبنية التحتية والهيئة العمرانية

بمجلس نواب الشعب

ولجنة المخططات التنموية والمشاريع الكبرى

بالمجلس الوطني للجهات والأقاليم

حول

مشروع ميزانية مهمة النقل لسنة 2025

أ. التقديم:

في إطار دراسة مشروع ميزانية الدولة لسنة 2026، وبمقتضى قرار مكتب مجلس نواب الشعب الصادر بتاريخ 16 أكتوبر 2025 ومراسلة السيد رئيس مجلس نواب الشعب بتاريخ 22 أكتوبر 2025 التي أحال من خلالها إلى رؤساء اللجان القارة جدول توزيع اللجان المعنية بمناقشة المهمات والمهام الخاصة بالمجلس الوطني للجهات والأقاليم، عُهد إلى لجنة التخطيط الاستراتيجي والتنمية المستدامة والنقل والبنية التحتية والهيئة العمرانية النظر بصفة مشتركة مع لجنة المخططات التنموية والمشاريع الكبرى بالمجلس الوطني للجهات والأقاليم في مشروع ميزانية مهمة النقل لسنة 2026.

ويعتبر قطاع النقل، وفقا للمذكرة التفصيلية لمشروع ميزانية مهمة النقل لسنة 2026، ركيزة أساسية من ركائز الاقتصاد الوطني ودافعا للاستثمار إضافة إلى دوره الاجتماعي في فك العزلة عن المناطق الداخلية والأحياء الشعبية وضمان النفاذ العادل إلى خدمات النقل لجميع المواطنين. وبناء على ذلك، تسعى مهمة النقل إلى تعزيز النقل

المستدام للأشخاص والبضائع عن طريق توفير خدمات نقل بري وبحري وجوي آمنة وذات جودة مع ضمان السلامة، بما يساهم في تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية للبلاد.

وفي إطار تجسيد الدور الاجتماعي للدولة من خلال رسم سياسات اجتماعية محورها المواطن وتضمن المساواة وتكافؤ الفرص بين جميع فئات المجتمع، تتولى وزارة النقل ضبط السياسات العامة والمخططات والبرامج في مجال النقل واللوجستية وذلك طبقا للالتزامات الوطنية والدولية للدولة في القطاع ومتابعة تنفيذها.

هذا وقد شهدت مؤشرات قطاع النقل تراجعا هاما خلال السنوات الأخيرة مما جعل الوزارة تسعى من خلال برنامج عملها على المدى القصير والمتوسط إلى تدارك النقص المسجل ومساندة الشركات العاملة في قطاع النقل لتجاوز أزمته الهيكلية واستعادة النشاط وتحسين أداء منظومة النقل العمومي الجماعي وذلك في إطار العمل على الاستجابة للطلبات العامة لتنقل المواطنين وتسهيل نقل البضائع على المستوى الوطني ونحو الأسواق الخارجية، مع تطوير الخدمات اللوجستية بهدف توفير بنية أساسية ملائمة وخدمات تتماشى مع متطلبات مختلف المتعاملين الاقتصاديين.

كما تفيد الوثيقة أن وزارة النقل انخرطت، في إطار الالتزامات الوطنية، في مختلف البرامج والإصلاحات الهيكلية التي اتخذتها الحكومة بهدف النهوض بمؤشرات النمو على غرار برنامج الإنعاش الاقتصادي وبرنامج إصلاح المؤسسات والمنشآت العمومية تحت الإشراف واستحثاث نسق انجاز المشاريع المعطلة.

كما ساهمت الوزارة، في إطار الالتزامات الدولية، في مساندة الجهود الوطني لجلب الاستثمارات الخارجية والقيام بالإصلاحات الضرورية ضمن برامج دعم الميزانية.

وعلى هذا الأساس، سيتم العمل خلال فترة المخطط 2030-2026 على مزيد تعزيز وتطوير قطاع النقل واللوجستية ليمارس دوره الأساسي كقاطرة أساسية للنمو الاقتصادي والاجتماعي مع ضمان مواكبتها للتحويلات العالمية خاصة من خلال برمجة استثمارات كبرى لمختلف أنماط النقل، وتدارك التأخير في تجسيم الاستثمارات بعنوان السنوات السابقة خاصة في مجالي البنية الأساسية وتجديد أسطول النقل، والترفيه في نسق إنجاز المشاريع بما في ذلك المشاريع المتواصلة والمعطلة، بالإضافة إلى النهوض بالمؤسسات العمومية العاملة في قطاع النقل وإعادة هيكلتها بما يمكن من تطوير نشاطها وتحسين مؤشراتها المالية والعملياتية ورقمنة خدماتها وتعصيرها، وكذلك المساهمة في تحقيق أهداف التنمية المستدامة وبرامج التنمية الدامجة.

وتتمثل الرؤية الاستراتيجية المرسومة خلال الفترة 2030-2026 في جعل قطاع النقل واللوجستية محركا للتنمية الاقتصادية، ومساهما في فك العزلة وتقريب الخدمات من المواطن، ودافعا للاندماج الاجتماعي عبر تجسيد المبدأ الدستوري "التنقل حق للجميع" وكذلك من الدعائم الأساسية لجعل تونس قطبا متوسطيا وأفريقيا للتجارة والخدمات.

وتتضمن خطة تنمية قطاع النقل واللوجستية خلال فترة مخطط التنمية 2030-2026 أساسا ما يلي:

■ دعم الانتقال الطاق في قطاع النقل بمختلف أنماطه والتوجه نحو اعتماد الطاقات البديلة والنظيفة في تشغيل أنظمة النقل،

- مواصلة دعم منظومة النقل العمومي الجماعي وضبط سياسة جديدة في مجال تمويل خدمات النقل العمومي الجماعي خاصة من خلال تفعيل وتعزيز موارد صندوق التنقلات الحضرية،
- تأهيل القطاع وإعادة هيكلة الشركات العمومية التي تواجه صعوبات مالية،
- تطوير وتجديد أسطول النقل والنهوض بجودة الخدمات وتوفير السلامة الشاملة،
- اعتماد منظومات النقل الذكي عبر إدماج تطبيقات التكنولوجيات الحديثة وتحسين النجاعة الطاقية لقطاع النقل وإرساء نقل مستديم،
- تدعيم البنية الأساسية للنقل وتطوير الشركات سواء في إطار آليات الشراكة بين القطاع العام والخاص أو مع كبرى الشركات العالمية.

وعليه، ستكون فترة المخطط الخماسي المقبل 2030-2026 فترة محورية للقطاع حيث ستشهد استحداث نسق الإنجاز بالنسبة إلى مشاريع التي شهدت تأخيرا في الإنجاز بالإضافة إلى تجسيم وتنفيذ البرامج والمشاريع الجديدة في مجال النقل واللوجستية من خلال تدعيم الشبكة الحديدية الحضرية وبين المدن لربط الجهات الداخلية بالسكة الحديدية وتعصير وتطوير الموانئ والمطارات والشروع في إنجاز المشاريع الكبرى الواعدة والمهيكلية على غرار إنجاز مشروع الميناء بالمياه العميقة بالنفيضة والمناطق اللوجستية والمرحلة الأولى من مشروع مترو صفاقس وتجسيم مخطط أسطول النقل لمختلف الأنماط (البري والبحري والجوي).

وقد ضبّطت ميزانية مهمة النقل لسنة 2026 كما يلي:

- اعتمادات الدفع: 1267,300 مليون دينار،
- اعتمادات التعهد: 1281,080 مليون دينار،

II. أعمال اللجنتين:

عقدت لجنة التخطيط الاستراتيجي والتنمية المستدامة والنقل والبنية التحتية والتهيئة العمرانية بمجلس نواب الشعب ولجنة المخططات التنموية والمشاريع الكبرى بالمجلس الوطني للجهات والأقاليم جلسة مشتركة يوم الثلاثاء 11 نوفمبر 2025 للاستماع إلى السيد وزير النقل حول مشروع ميزانية مهمة النقل لسنة 2026، وذلك برئاسة السيدين صابر الجلاصي ومحمد الكو رئيسا للجنة.

وفي مفتتح الجلسة، أكد رئيسا اللجنتين أن قطاع النقل يجسد الدور الاجتماعي للدولة وهو أهم ركيزة اجتماعية من خلال فك العزلة عن المناطق والمواطن ورافعة اقتصادية من خلال ما يقدمه من خدمات في نقل البضائع ويوفره من مواطن شغل بالنسبة إلى المواطنين وما يساهم به في تحقيق التنمية المستدامة.

وأشارا أنه في حين انخرطت أغلب الدول في العالم في منظومة النقل الذي والانتقال الطاق في وسائل النقل العمومي والخاص، لازال قطاع النقل في تونس يعاني من الضعف على مستوى الخدمات اللوجستية وكذلك من النقص في الوسائل، مما أثر سلبا على جل المعاملات الاقتصادية وعلى المطالب الاجتماعية للمواطن.

كما لاحظا أن الخطة الاستراتيجية لقطاع النقل في أفق سنة 2030 تعد بتحديث شامل لمنظومة النقل الحديدي والبحري والجوي والبري، وبتقليص الانبعاثات الكربونية وتعزيز التكامل الجهوي، غير

أن هذا الطموح لن يتحقق ما لم يُترجم إلى واقع ملموس عبر سياسات تنفيذية فعالة وإرادة حقيقية للإصلاح.

وأكدوا على ضرورة العمل على أن يكون قطاع النقل رافعة في كل المجالات ليكون حافزا على دفع التنمية المستدامة والنهوض بمؤشرات الاقتصاد الوطني وأن تكون الرؤية الاستراتيجية متناغمة مع مخطط التنمية 2026-2030 من أجل فك العزلة وتعزيز الاندماج الاقتصادي وخلق ديناميكية تنموية.

إثر ذلك، قدّم السيد وزير النقل عرضاً أفاد في بدايته أن الاعتمادات المبرمجة لميزانية مهمة النقل لسنة 2026 على الموارد العامة لميزانية الدولة قُدّرت في حدود 1281,080 م د تعهدا و 1267,300 م د دفعا مقابل 1063,928 م د تعهدا و 1076,470 م د دفعا سنة 2025، أي بزيادة في اعتمادات الدفع تقدر بـ 17,7 %.

وتتوزع اعتمادات الدفع لسنة 2026 حسب البرامج على النحو التالي:

- برنامج النقل البري: 1179,074 م د (حوالي 93 % من جملة الاعتمادات) بنسبة تطور 18,7 % مقارنة بسنة 2025،
- برنامج الطيران المدني: 14,236 م د بنسبة تطور 11,3 % مقارنة بسنة 2025،
- برنامج النقل البحري والمواني: 37,941 م د بنسبة تطور 9,8 % مقارنة بسنة 2025،
- برنامج القيادة والمساندة: 36,049 م د بنسبة تطور 0,6 % مقارنة بسنة 2025.

هذا وقد تم تخصيص اعتمادات قدرها 700 م د لدعم النقل (منها 404 م د مخصصة للشركات الجهوية للنقل البري)، أي ما يمثل حوالي 55,23 % من جملة نفقات مهمة النقل.

كما تم الترفيع في الاعتمادات المخصصة للتدخلات ذات الصبغة التنموية (استثمارات) في مشروع ميزانية مهمة النقل لسنة 2026 لتبلغ حوالي 516,849 م د، أي ما يقارب نسبة 40,7 % من مجمل النفقات المقترحة، مسجلة بذلك نسبة تطور بحوالي 49 % مقارنة بسنة 2025.

كما أفاد السيد الوزير خلال العرض أن 95 % (493,312 م د) من النفقات التنموية تم تخصيصها لمشاريع النقل البري، حوالي 48,6 % منها للشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية و 29,54 % لشركة الشبكة الحديدية السريعة في حين تم تخصيص 40 م د، أي ما يعادل 8,1 %، للشركات الجهوية للنقل كمنحة بعنوان الاستثمار في الحافلات لاقتناء حوالي 250 حافلة، هذا

بالإضافة إلى الموافقة على المساهمة في تمويل اقتناء 30 عربة مترو لفائدة شركة نقل تونس بمبلغ جملي يقدر بحوالي 450 م د وذلك في حدود 15 % من كلفة الاستثمار أي بمبلغ قدره حوالي 67,5 م د.

من جهة أخرى، قدم السيد الوزير جملة من المعطيات التفصيلية حول أهم المشاريع التنموية المدرجة في برامج الوزارة لسنة 2026 في مجالات النقل البري والبحري والجوي، وحول الأوضاع الاقتصادية والمالية التي تمر بها الشركات والدواوين العاملة تحت إشرافها، على غرار شركة الخطوط التونسية والشركة الوطنية للسكك الحديدية والشركة التونسية للملاحة والشركة التونسية للشحن والترصيف وديوان البحرية التجارية والمواني وديوان الطيران المدني والمطارات.

وأعطى بسطة في هذا الإطار عن برامج إعادة الهيكلة والإصلاح لعدد من المؤسسات العمومية بقطاع النقل موضحا ما تستدعيه كل حالة من إجراءات وقرارات سواء لإنقاذ البعض منها أو للرفع من مردوديتها ومن تنافسيتها بما يضمن ديمومتها وصمودها في ظل المنافسة الكبيرة التي يشهدها قطاع النقل بمختلف مكوناته على الصعيد الدولي.

وتطرق السيد الوزير في ختام عرضه إلى مختلف الإجراءات المزمع اتخاذها من قبل الوزارة في إطار تعزيز سياسة الانتقال الطاقوي وسياسة رقمنة قطاع النقل وتحديث الإدارة وتعصير أساليب عملها، على غرار مشروع تركيز منظومة متابعة نشاط نقل الفسفاط بالاعتماد على تقنيات GPS ومشروع تعصير أنشطة مراقبي النقل البري بالإدارة العامة للنقل البري والإدارات الجهوية للنقل عبر استغلال لوحات رقمية في نشاط مراقبي النقل على الطرقات.

ثم دار نقاش ثمن خلاله النواب العرض الذي قدمه السيد وزير النقل والعمل الهام الذي قامت به الوزارة من أجل تحسين الخدمة المقدمة للمواطن باعتبار أن قطاع النقل يمثل ركيزة أساسية من ركائز الاقتصاد الوطني ودافعا للاستثمار بالإضافة إلى دوره الاجتماعي في فكّ العزلة عن المناطق الداخلية وضمان النفاذ العادل لخدمات النقل لجميع المواطنين.

وتقدّم النواب الحاضرون من المجلسين بعدد كبير من الأسئلة والاستفسارات أثاروا من خلالها جملة من الإشكاليات المطروحة في مجال النقل بكل مكوناته، البري والبحري والجوي، سواء في بعده المحلي أو الجهوي أو الوطني أو كذلك الدولي، وذلك في إطار إيصال أصوات ناخبهم ومحاولة البحث عن الحلول الناجعة لما يعانيه في هذا المجال بمختلف مناطق الجمهورية وخاصة الداخلية منها.

كما اعتبر أعضاء اللجنتين أن المهم يكمن في تقييم المنجز، حيث يُلاحظ أنه لم يتم الالتزام بتنفيذ الوعود التي التزمت بها الوزارة على غرار تأمين العودة المدرسية للسنّة الجارية، كما تم تسجيل إرباك كبير بالنسبة إلى الناقلة الجوية على مستوى الرحلات من حيث عددها واضطراب مواعيقتها لعدة أسباب منها محدودية عدد الطائرات المخصصة للغرض رغم التصريح ببنية الترفيع فيه من مدة، مما تسبب في حالات عديدة من الاحتقان والاحتجاج لدى المسافرين، بالإضافة إلى الخسائر المالية الكبيرة التي انجرت عن ذلك.

كما استفسروا عن آفاق تطوير المطارات والموانئ ببلادنا في إطار رؤية شاملة تجعل من تونس مركزا لوجستيا إقليميا، متوقفين عند ضعف استغلال الموانئ ببعض الجهات وغياب التناغم بين استراتيجيات تطوير الموانئ والتقسيم الإقليمي الجديد.

هذا وتساءل عدد من أعضاء اللجنتين عن مدى استفادة الشركات الجوية للنقل من التمويلات والقروض التي تحصل عليها الدولة التونسية، وعن الضمانات المتوفرة لاستكمال المشاريع الكبرى الممولة من تلك القروض.

كما لاحظوا أن التجارب السابقة أبرزت تواصل الطابع المركزي على حساب الجهات الداخلية، وتدهور وضعية النقل العمومي وخاصة النقل الحديدي، حيث تم حذف العديد من الخطوط البعيدة كما تفاقم مشكل اهتراء الأسطول مما جعل التنقل نحو عدد من الجهات أمرا بالغ الصعوبة، معتبرين أنّ أزمة النقل ليست مجرد نقص في التمويل أو الوسائل، بل هي أزمة حوكمة وهيكلية ورؤية، مشددين

على أهمية معالجة الإخلالات في التصرف والحد من الفساد وتفعيل مبدأ التشاركية الحقيقية في اتخاذ القرار من أجل إيجاد حلول جذرية واستراتيجية ناجعة للانتقال إلى تنمية ذات بعد إقليمي.

من جهة أخرى، أكد عدد من النواب أنه رغم الأثر الإيجابي المسجل لدى المواطن تبعا للصفقة التي أبرمت لاقتناء عدد هام من الحافلات، لابد من العمل على توزيعها توزيعا عادلا على كل الولايات باعتماد الأولوية حسب النقص المسجل مع إعطاء الأولوية للمناطق التي تعاني التهميش منذ عقود ويعاني أبنائها من التلاميذ والطلبة الأمرين في الوصول إلى مقرات الدراسة بالإضافة إلى ما يتكبده من أتعاب بدنية وصحية ومالية ومن انعكاسات سلبية على مستوى النتائج الدراسية. وأوصوا في هذا الإطار بمزيد تكثيف الجهود والتفكير في عقد مثل هذه الصفقات في مجالات النقل الحديدي والجوي والبحري.

ودعا البعض الآخر من النواب إلى مزيد دعم الشراكة بين القطاعين العام والخاص للإسراع في إنجاز المشاريع على غرار الإصلاحات الهيكلية لمطار تونس قرطاج ومشروع توسعته في إطار تطوير قطاع النقل الجوي مقارنة بدول العالم. كما أكدوا على مزيد التنسيق مع وزارة التجهيز والإسكان بخصوص ربط المطار بالمجمعات السكنية بالإضافة إلى مزيد تهيئة محطة برشلونة وتعصيرها من لتيسير تنقل المسافرين ومزيد التركيز على جانب النظافة في كل المحطات ووسائل النقل العمومية والخاصة.

واهتم جانب آخر من المداخلات بموضوع تذاكر السفر، حيث أكد عدد من النواب على ضرورة رقمنة اقتناء التذاكر على غرار ما هو معمول به في عديد الدول، ملاحظين وجود عديد التشكيكات بخصوص غلائها مما قد يؤدي إلى تراجع إقبال الجالية التونسية المقيمة بالخارج عن العودة إلى أرض الوطن، ودعوا بالمناسبة إلى مراجعة أسعار تذاكر السفر وخاصة بالنسبة إلى العائلات التونسية المقيمة بالخارج، بما يحفزها على العودة وعلى بعث المشاريع والمساهمة بالتالي في الرفع من مخزون العملة الصعبة ببلادنا.

من جهة أخرى، دعا عدد هام من النواب إلى مزيد الشفافية في عملية إسناد رخص التاكسي الفردي والجماعي وإلى مراجعة التشريعات المتعلقة بتنظيم قطاع النقل بمختلف أسلاكه وتحسينها على غرار القانون عدد 109 لسنة 1998 المتعلق بديوان البحرية التجارية والموانئ والقانون عدد 33 لسنة 2004 المتعلق بتنظيم النقل البري الذي يشغل ما يقارب 50 ألف فرد أو أكثر في الجملة من جميع الأصناف. هذا بالإضافة إلى عدد من الأوامر على غرار الأمر عدد 581 لسنة 2023 المتعلق بتنظيم النقل العمومي غير المنتظم للأشخاص على الطرقات، والأمر عدد 2118 لسنة 2006 المتعلق بضبط الشروط المتعلقة بالجنسية والكفاءة المهنية للشخص الراغب في تعاطي أحد الأنشطة المنصوص عليها بالقانون عدد 33 لسنة 2004، والأمر عدد 4101 لسنة 2007 المتعلق بضبط إجراءات التسليم وشروط الحصول على البطاقة المهنية لقيادة عربات النقل العمومي للأشخاص والنقل السياحي بالإضافة إلى الأمر الخاص بالتطبيقات وغيره من النصوص القانونية الأخرى.

كما أثاروا في سياق متصل بعض الإشكاليات المتعلقة باستعمال الغاز البترولي واستفسروا حول مشروع استعمال السيارات الكهربائية وعن مدى استعداد بلادنا وعدد من القطاعات لذلك، على غرار قطاعات التاكسي الفردي والجماعي وسيارات الأجرة "لواج".

كما أكدوا على ضرورة اعتماد المنهج التشاركي مع المهنة مقترحين إحداث لجنة تصورات أو لجنة استشراف لهذا القطاع للحفاظ على ديمومته واستمراره والمحافظة على موارد رزق العاملين به عبر إيجاد الحلول التشريعية المناسبة من جهة والتنسيق مع أهل المهنة في كل ما هو تنظيمي أو ترتيبي من جهة أخرى بما يمكن من إيجاد التصورات المناسبة ويرتقي بهذا القطاع الحيوي ويجعله قادرا على أداء الدور المأمول منه على كل المستويات.

وإذ يرى عدد من النواب أنه لا بد من مزيد تشديد المراقبة على سواق التاكسي والزامهم باحترام القانون وما يفرضه من شروط مهنية، فإن عددا آخر منهم شدد كذلك على ضرورة العمل على تعزيز آليات حمايتهم من الاعتداءات والجرائم المتكررة التي يتعرضون إليها أثناء العمل والتي تهدد سلامتهم وحتى حياتهم.

وفي تدخلات أخرى، طالب عدد من النواب بضرورة الإسراع في إيجاد الحلول المناسبة لتسوية وضعيات العديد من عمال المناولة والمتعاقدين وإعادة النظر في وضعية عدد من العملة الذين وقع طردهم في إطار التثبيت من الشبكات المزورة خاصة وأن أغلبهم يمثلون حالات اجتماعية خاصة.

كما طالبوا بتسوية وضعية عدد من المهندسين الضباط المتخرجين من الأكاديمية والذين وقع انتدابهم بصيغة التعاقد بالشركة التونسية للملاحة منذ 10 سنوات تقريبا وذلك حفاظا على الكفاءات الوطنية قبل أن تخسرهم المجموعة الوطنية على غرار غيرهم ممن هاجروا إلى الخارج بحثا عن وضعيات مهنية أفضل.

هذا وقد أجمع أعضاء اللجنتين في مداخلتهم على الطابع الشمولي لقطاع النقل الذي يتقاطع مع وزارات أخرى ومجالات عديدة أخرى على غرار قطاع السياحة، داعين إلى مزيد تثمين الموانئ والمطارات في حملات الدعاية السياحية وحسن إرشاد المسافرين وتوجيههم داخلها بما يمكن من الترويج لبلادنا كوجهة سياحية مفضلة في العالم.

السيدة سعيدة شقير، نائبة رئيس لجنة المخططات التنموية والمشاريع الكبرى بالمجلس الوطني للجهات والأقاليم
كما أكدوا على ضرورة تكاتف كل الجهود ووضع خطة تنموية تتماشى والتقسيم الإقليمي الجديد ودعم الانتقال الطاقى في قطاع النقل بمختلف أنماطه والتوجه نحو اعتماد الطاقات البديلة النظيفة في تشغيل أنظمة النقل.

وتفاعلا مع مداخلات النواب، أوضح السيد وزير النقل أنه يتم العمل على معالجة الإشكاليات الجوهرية تدريجيا وفق مقاربة عادلة تراعي خصوصيات كل جهة، معلنًا عن تخصيص عدد من الحافلات الجديدة لعدد من المناطق لتأمين مزيد الربط بين المعتمديات ومراكز الولايات، إلى جانب برمجة رحلتين جويتين تجريبيتين إلى مطار قابس مطماطة خلال صيف 2026، على أن يتم الترفيع في عددها لاحقًا إذا أثبتت التجربة جدواها.

كما بين أنه خلال العودة المدرسية تمّ تسخير كامل أسطول الحافلات لتأمين النقل المدرسي والجامعي في مختلف الجهات، مؤكّدًا أنّ العمل متواصل بجدية لتقليص الفوارق الجهوية وتحقيق العدالة في النفاذ إلى خدمات النقل كما أنّ الوزارة ماضية في إصلاح منظومة الحوكمة داخل المؤسسات العمومية للنقل وإرساء ثقافة جديدة في العمل والانضباط.

أما بخصوص مشروع تطوير مطار تونس قرطاج، أكد السيد الوزير أنّ إنجازها لا ينفي إمكانية إحداث مطار جديد في وقت لاحق، مشيرًا إلى أنّ الوزارة تدرس مستقبل النقل الجوي في إطار رؤية بعيدة المدى تراعي تطور الطلب وحاجيات البلاد.

وفيما يتعلق بملف ديون الشركات والمؤسسات التابعة للوزارة، أوضح السيد الوزير أنه سيتم العمل على إيجاد حلول لتطهير هذه الديون بما يخفف الأعباء المالية عنها ويسمح بتحسين مردوديتها واستدامتها.

أما بالنسبة إلى موضوع وضع الفواضل من "الخردة" على ذمة شركة الفولاذ قصد تثمينها، أوضح أنّ وزارة النقل منخرطة في هذا التوجه كما ذكر أنه تم إصدار الأمر المتعلق به في شهر سبتمبر 2025 وأن العمل به قد انطلق، مشيرًا إلى أنّ الشركات التابعة للوزارة تمتلك كميات هامة من هذه الفواضل التي سيتم وضعها على ذمة شركة الفولاذ لما يمكن أن تحققه من قيمة اقتصادية مضافة وإسهام في عملية التثمين الصناعي.

وفي سياق تنشيط المطارات الداخلية، أوضح السيد الوزير أنّ الوزارة قامت بمجهود ومنحت هذه المطارات امتيازات تتراوح بين 50 و70% لدعم السفرات بهذه المطارات وأقرت تخفيضات وتحفيزات مالية لشركات الطيران لتشجيعها على استغلال هذه المطارات، وخاصة مطار طبرقة، في إطار سياسة تهدف إلى دعم التنمية السياحية والاقتصادية في المناطق الداخلية. كما أفاد بخصوص غلاء التذاكر، أن الأسعار تعتبر معقولة وفي متناول الحريف مقارنة بعدد الدول الأخرى.

وبخصوص مشكل عمال النظافة والحراسة بالمحطات والقطارات، أفاد أن الوزارة بصدد الاستعداد للقيام بانتدابات جديدة في هذا الإطار مؤكّدا على ضرورة العمل بصفة تشاركية مجتمعية وبتظافر جهود الجميع من أسر ومؤسسات تربوية ومجتمع مدني وغيرهم لمزيد التحسيس والتوعية وإحداث النقطة الضرورية على مستوى العقلية وخاصة لدى فئات عمرية معينة في إطار تكريس مبدأ المواطنة والحفاظ على المال العام والإحساس بالمسؤولية من منطلق الوطنية.

وحول تسوية وضعية الأعوان المتعاقدين البالغ عددهم 111 عونًا، أوضحت الرئيسة المديرية العامة لشركة الخطوط التونسية للخدمات الأرضية والمتصرف المفوض لشركة الخطوط التونسية أنّ هذه المجموعة من الأعوان تم انتدابهم خلال سنتي 2017 و2018 عن طريق آلية التعاقد لمدة 6 أشهر ثم تم التمديد لهم بـ 11 شهرًا. وفي سنة 2020، تم توقيف العمل بهذه العقود بسبب أزمة الكوفيد. ثم تم تجديدها خلال سنة 2022 والعمل بنظام 3 فرق، 6 أشهر مدة عمل لكل فريق. وفي شهر أفريل من سنة 2025، تم توقيف العمل بهذه العقود وسمحت لهم الإدارة بمتابعة تكوين قصد تنظير شهادتهم العلمية ثم العودة للعمل في مراكزهم بنفس الصيغة السابقة. وأضافت أنه بعد عرض الموضوع على مجلس الإدارة والتشاور معه، تم اتخاذ قرار بإجماع أعضاء المجلس يتمثل في أنه لا يمكن قانونيا تجديد عقود هذه المجموعة من الأعوان وأن الآلية الوحيدة لعودتهم إلى العمل هي آلية الانتداب، وهو قرار لا يمكن بأي حال تجاوزه من قبل الرئيسة المديرية العامة للشركة.

من جهة أخرى، أفادت أنه لا يوجد عمال مناولة بشركة الخطوط التونسية، وأن عمال المناولة الموجودين جميعهم ينتمون إلى شركة الخطوط التونسية للخدمات الأرضية «Tunisair Handling»، علما وأنه تم ترسيمهم جميعا منذ 25 ماي 2025، تاريخ دخول القانون عدد 09 لسنة 2025 المتعلق بتنظيم عقود الشغل ومنع المناولة حيز التطبيق. وأوضحت أن هؤلاء، رغم أنه تم ترسيمهم بقوة القانون بالشركة التي يعملون بها، إلا أنهم يطالبون بترسيمهم بشركة الخطوط التونسية، وهذا غير ممكن وفقا لمقتضيات القانون عدد 09 لسنة 2025 الذي ينص بوضوح أن ترسيم العون يتم في المؤسسة التي يباشر بها عمله، وعليه فإن ترسيم هؤلاء الأعوان لا يمكن أن يتم إلا في شركة الخطوط التونسية للخدمات الأرضية «Tunisair Handling» التي هي شركة خفية الاسم قائمة بذاتها وتتمتع بالاستقلالية المالية والإدارية.

وفيما يتعلق بالأعوان المتعاقدين، فقد تم كذلك ترسيمهم بنفس التاريخ 25 ماي 2025 وتحصلوا على جميع الامتيازات والمنافع التي يتمتع بها الأعوان المترسمون، وبالتالي لا يوجد حاليا بشركة الخطوط التونسية للخدمات الأرضية من هو غير مترسم، كما لا يمكن لأي منهم المطالبة بالخلاص وفق شبكة الأجور لشركة الخطوط التونسية باعتبار أن أعوان شركة الخطوط التونسية للخدمات الأرضية يتم خلاصهم حسب الاتفاقية المرجعية الخاصة بهم والممضاة سنة 2010.

وبخصوص ملف المطرودين من العمل من أصحاب الشهادت الموزرة والبالغ عددهم حاليا 49 شخصا، أفادت الرئيسة المديرية العامة أن الإدارة تلقت مراسلات من وزارة التربية تؤكد بأن شهادت هؤلاء كانت فعلا مزورة، وهو ما استوجب وحتم تطبيق القانون وخاصة مقتضيات الأمر عدد 591 لسنة 2023 التي تنص على وجوب سحب قرارات الإدماج أو الانتداب بالوظيفة العمومية والهيئات والمؤسسات والمنشآت العمومية والشركات ذات المساهمة العمومية وسائر الهيئات العمومية الأخرى.

وأكد السيد الوزير في هذا الإطار أنّ عملية التدقيق والتثبت من صحة الشهادت العلمية لاتزال متواصلة وفي كل القطاعات، مثمنا الإنجاز المتمثل في ترسيم جميع أعوان المناولة ومعتبرا إياه خطوة هامة نحو تعزيز استقرار المناخ الاجتماعي بالمؤسسة، بما سيساهم في تحسين جودة الخدمات المقدمة.

كما أفاد، بخصوص مطالب عمال الموانئ وحراسة السفن، أنّ هذه الفئة تعمل في إطار علاقة تعاقدية مع الخواص ولا دخل للوزارة بخصوص موضوع ترسيمها، حيث أنه من غير الممكن ترسيم عملة بديوان البحرية التجارية والموانئ في حين أنهم يعملون بالقطاع الخاص.

من جهة أخرى، وبخصوص الجوانب التشريعية، أكد أن الوزارة منكبة في الفترة الحالية على مراجعة النصوص القانونية المنظمة لقطاع النقل ولا سيما النقل البري الذي يعاني عديد الإشكاليات والتعقيدات مؤكدا أن مراجعة القانون عدد 33 لسنة 2004 والاستشارات بشأنه هي حاليا في آخر مراحلها، كما أن الوزارة ماضية قدما في الانتهاء قريبا من مراجعة الأمر عدد 581 لسنة 2023 المتعلق بتنظيم النقل العمومي غير المنتظم للأشخاص على الطرقات وذلك بعد التوصل لحل الإشكاليات المطروحة وخاصة فيما يتعلق بمسألة إثبات الشهادت المقدمة.

وعبر بالمناسبة عن انفتاح الوزارة للتنسيق مع أهل المهنة لإيجاد الحلول الناجعة لقطاع النقل العمومي غير المنتظم مؤكدا أن الوزارة

تعمل حاليا على عقد لقاءات دورية مع ممثلي القطاع سواء على المستوى الجهوي أو المركزي إيماننا منها بأهمية التشاور والتنسيق مع من هم أدنى بالواقع والأوضاع والإشكاليات ومن هم قادرون على المساهمة الفعالة في تقديم الحلول الناجعة.

هذا وقدم السيد الوزير بصفة موجزة بعض الإجابات والتوضيحات المبدئية بخصوص عدد من الأسئلة والاستفسارات الأخرى ذات الطابع المحلي والجهوي متعبدا بتقديم أكثر تفاصيل بشأنها في الجلسة العامة التي ستعقد خلال أيام حول مشروع ميزانية مهمة النقل لسنة 2026.

كما عبر في ختام مداخلته عن انفتاح الوزارة واستعدادها للتعاون مع نواب الغرفتين والعمل معهم وفق رؤية تشاركية بينوظيفتين التنفيذية والتشريعية بما يستجيب إلى أكبر قدر ممكن تطلعات المواطنين وبما يحقق الأهداف التنموية المرسومة ضمن المخطط القادم.

واختتمت الجلسة بالتأكيد على ضرورة التسريع في تنفيذ المشاريع المبرمجة لسنة 2026، وتكريس العدالة الجهوية في توزيع وسائل النقل والاستثمارات، وتطوير النقل الصديق للبيئة، وتحسين خدمات النقل المدرسي والجامعي باعتبارها حقا أساسيا من حقوق المواطنين.

كما تم التأكيد على مزيد تجويد عملية تواصل أعضاء الوظيفة التنفيذية مع نواب البرلمان في إطار التجسيم الفعلي لما ورد في بيان السيدة رئيسة الحكومة من التزام بمبدأ العمل التشاركي، وهو ما من شأنه أن يقلص من تراكم الطلبات وترحيلها من سنة إلى أخرى وإعادة طرحها من جديد بمناسبة مناقشة مشروع ميزانية الدولة كل سنة مما قد يؤدي إلى اهتزاز ثقة المواطن في مؤسسات الدولة أمام تواضع الإنجازات مقارنة بانتظاراته وتطلعاته.

III. قرار اللجنتين:

قررت لجنة التخطيط الاستراتيجي والتنمية المستدامة والنقل والبنية التحتية والهيئة العمرانية بمجلس نواب الشعب ولجنة المخططات التنموية والمشاريع الكبرى بالمجلس الوطني للجهات والأقاليم إنهاء النظر في مشروع ميزانية مهمة النقل من مشروع ميزانية الدولة لسنة 2026 وشكرا لكم.

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

نشكر اللجنتين على هذا العمل الهام والجاد والآن نشرع في النقاش العام في جزئه الأول المتعلق بمداخلات السيدات والسادة أعضاء المجلس الوطني للجهات والأقاليم برئاسة السيد عماد الدربالي رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم، فليفضل.

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

بسم الله الرحمن الرحيم،

شكرا للسيد رئيس مجلس نواب الشعب،

السيد وزير النقل والوفد المرافق له،

السيدات والسادة نواب البرلمان بغرفتيه،

الحضور الكريم،

أسعد الله صباحكم بكل خير،

في مستهل هذه الجلسة، يشرفني أن أتوجه بجزيل الشكر وخالص التقدير للسيدات والسادة أعضاء اللجنتين، لجنة المخططات التنموية والمشاريع الكبرى بالمجلس الوطني للجهات والأقاليم ولجنة

التخطيط الاستراتيجي والتنمية المستدامة والنقل والبنية التحتية والتهيئة العمرانية بمجلس النواب على ما قدموه من تقرير قيم وما طرحوه من إشكاليات جوهرية تتصل بمستقبل هذا القطاع.

كما يشرفني أيضا أن أرحب بالسيد رشيد العامري وزير النقل والوفد المرافق له، متمنيا لهم التوفيق في مهامهم.

كما نتقدم بجزيل الشكر والثناء إلى السيدات والسادة نواب البرلمان بغرفتيه على ما يبذلونه من جهود صادقة وأداء مسؤول وفاء للأمانة الموكولة إليهم وحرصا منهم على خدمة الصالح العام.

السيد وزير النقل المحترم،

السيدات والسادة النواب المحترمون،

نناقش اليوم مهمة وزارة النقل، هذا القطاع الذي يمثل أحد أعمدة الاقتصاد الوطني وشريانا أساسيا للحياة الاجتماعية في بلادنا، فالنقل هو رافعة للتنمية وترسيخ للعدالة بين الجهات وضمان لتكافؤ الفرص في التعليم والعمل والخدمات الأساسية.

وفي هذا الإطار لا يمكن التغافل عما عرفه هذا القطاع من تدهور هيكلي عبر سنوات تجلى في تقادم الأسطول وضعف البنية التحتية وتردي الخدمات خاصة في المناطق الداخلية التي ما زالت تعاني من نقص كبير في وسائل النقل وغياب البدائل، هذا الوضع هو نتيجة تراكمات ثقيلة خلفتها ممارسات غير مسؤولة وصفقات مشبوهة مست من جودة الأسطول وأرهقت المرفق العمومي.

ومع ذلك ومن واجبا الإشادة بما تحقق في الآونة الأخيرة من خطوات إصلاحية ملموسة أسهمت في تحسين انتظام بعض الخطوط وتطوير آلية الصيانة وبرمجة تدخلات عاجلة لمعالجة النقائص، فضلا عن على إطلاق مسار تجديد الأسطول. هذه الجهود تعبر عن إرادة سياسية جادة في إعادة الاعتبار لهذا القطاع ووضعها على سكة النجاعة المطلوبة.

السيد الوزير،

السيدات والسادة الزملاء،

إننا في المجلس الوطني للجهات والأقاليم، نؤكد دعمنا الثابت للمسار الإصلاحية الذي يقوده رئيس الجمهورية إدراكا منا بأن معركة التحرر والبناء تتطلب الوقوف صفا واحدا ضد كل محاولات التفریط في مؤسسات القطاع أو المساس بدوره العمومي، فالمحافظة على هذه المؤسسات ليست خيارا إداريا فحسب، بل أيضا التزام وطني ومسؤولية تجاه الوطن والدولة.

كما نثمن أيضا الجهود التي يبذلها أعوان وإطارات الوزارة لضمان استمرارية المرفق العمومي رغم الظروف الصعبة وهو جهد يستحق كامل الاحترام والتقدير وباعتبار أهمية تكريس اللامركزية، نجدد الدعوة إلى إحداث إدارات جهوية للنقل قادرة على الاستجابة الفورية لحاجات أبناء شعبنا وخاصة الطلبة والتلاميذ الذين يعانون يوميا من صعوبات التنقل وغياب الخدمات الملائمة، إن ضمان حقهم في التنقل الكريم والأمن هو جزء أساسي من العدالة الاجتماعية.

نجدد شكرنا للجميع ونؤكد استعدادنا لمواصلة العمل المشترك من أجل دعم مسار الإصلاح والبناء أملا في تونس جديدة تليق بتضحيات شعبها وآماله المشروعة.

ونمر الآن إلى النقاش العام وبداية الكلمة للسيد النائب المحترم سليم سالم له أربع دقائق.

السيد سليم سالم

شكرا سيدي الرئيس،

بسم الله والصلاة والسلام على رسول الله،

بيان إلى الرأي العام:

نحن نواب من ولاية المهديّة بالمجلس الوطني للجهات والأقاليم ومجلس نواب الشعب،

يهمنا أن نوضح لعموم أبناء شعبنا أنه على إثر ما حصل خلال جلسة مناقشة مهمة التجهيز والإسكان ليلة الأحد 16 نوفمبر 2025 من تجاهل السيد وزير التجهيز والإسكان لتساؤلات النواب واستفساراتهم حول برامج الوزارة والطريقة المعتمدة لبرمجة المشاريع في كل الولايات.

وأمام تكرار مثل هذه الممارسات من أكثر من ممثل للحكومة ورغم تعالي أصوات عديد النواب في أكثر من مناسبة احتجاجا على هذه الطريقة في التعامل، فإننا نعبر عن رفضنا المطلق لتجاهل أصوات جهاتنا ومطالبهم المشروعة في تنمية عادلة تقطع مع عقود من الإقصاء والتمييز. كما ندعو السيد رئيس الجمهورية باعتباره رئيس الوظيفة التنفيذية إلى التدخل العاجل لإعادة الأمور إلى مسارها الطبيعي. كما ندعو كل من السيدين رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم والسيد رئيس مجلس نواب الشعب إلى تحمل مسؤولياتهما التاريخية في إعادة الاعتبار إلى المؤسسات المنتخبة من طرف الشعب، صاحب السيادة والتصدي لمحاولات ترذيل العمل النيابي وتهميش دور نائب الشعب.

ختاما نقولها بكل وضوح لأبناء شعبنا عامة ولأهاليها في ولاية المهديّة خاصة، أننا لم نتحمل هذه المسؤولية لتكون شهود زور أو أدوات لتمرير برامج لم نشارك في صياغتها وتساهم في مزيد تعميق معاناة جهات عانت لعقود من التهميش والحقرة، جئنا لنغير وسنغير، عاشت تونس.

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

الكلمة الآن للسيد النائب المحترم فبهي مبارك، له ست دقائق.

السيد فبهي مبارك

بسم الله الرحمن الرحيم،

مرحبا بالسيد وزير النقل والوفد المرافق لكم،

السيد الوزير، أريد أن أتحدث معكم بصراحة، وضعية النقل في صفاقس صعبة جدا اليوم ولا أبالغ إذا قلت أنها كارثية، المواطن الصفاقسي يعاني يوميا معاناة لا تليق بولاية كبيرة مثل ولاية صفاقس يفوق عدد سكانها مليون ومئتي ألف ساكن، هذه الولاية قدمت الكثير لتونس واليوم أصبحت صفاقس مهمشة ولا نعرف السبب، أرياف صفاقس تشتكي، وسط المدينة يشتكي وجميع المعتمديات تعاني الأمرين في ظل خدمات نقل تكاد تكون غائبة. بئر علي، طينة، الصخيرة، الغربية، صفاقس الغربية ومزل شاكر.

لكي تفهم سيدي الوزير وضعية النقل في صفاقس التي نعيش فيها تناقضات كبيرة ومن الطرائف معتمدية طينة سيدي الوزير كانت نسبة سكانها سابقا 35 ألف ساكن وتوجد فيها 11 حافلة بمعدل 54 رحلة واليوم أصبح عدد السكان مائة ألف ساكن ولا يوجد فيها سوى خمسة أو ست حافلات فقط السيد الوزير، عندما يزداد عدد المواطنين في جهة معينة هل نرفع في عدد الحافلات أم العكس؟

هل تعلم أن التلاميذ في ولاية صفاقس وخاصة في معتمدية طينة لا يزاولون الدراسة الصباحية وإذا استمرت هذه الوضعية فإنني أنصحكم بالبرمجة مع وزارة التربية حتى يصبح التلميذ يدرس بعد الساعة العاشرة صباحا، لأن كل شيء مرتبط ببعضه السيد الوزير، التلميذ يغادر منزله في اتجاه المدرسة منذ السادسة صباحا هذا وسط المدين. ولا نتحدث هنا عن الجهات المهمشة والأرياف والمناطق الداخلية.

سيدي الوزير، طلبت منكم في سؤال كتابي وشفاهي إدخال خدمة التاكسي الجماعي في ولاية صفاقس، فما هو الإشكال اليوم؟ ممن نخاف؟ أنتم ترغبون في حلول والسيد الوزير هذا حل من الحلول التي تخدم صفاقس وتحل إشكال النقل في ولاية صفاقس وجميع المسؤولين ونواب صفاقس متفقون على هذا، متى سيتم ادخال خدمة التاكسي الجماعي؟

سيدي الوزير، رخص التاكسي الفردي في ولاية صفاقس عندما شرفتنا في المجلس الوطني للجهات والأقاليم حدثتكم عن رخص التاكسي والطرق الملتوية للحصول عليها. يومها سيدني الوزير، عند الساعة الحادية عشرة ليلا نزلت قائمة تضم 479 رخصة، لكن ما راعنا إلا أن وجدنا رخصا أسندت لأشخاص لا يستحقونها ومن يستحق لم ينتفع بالرخصة وإلى حد هذه اللحظة تمت إعادة النظر في الملفات، ولكن والي صفاقس لم يتخذ قرارا ولم يسلم الرخص لمستحقيها وقد مرت سنة تقريبا والمواطنون لم يجدوا وسيلة نقل سواء التلاميذ أو العمال وسواق التاكسي منذ 2004 و2006 ينتظرون الرخص، عندما تنشر القائمة يتبين فيها تلاعب واضح وطلبنا منكم السيد الوزير فتح الملف سابقا، لكن اجابتمكم لم تعجبنا عند القدوم لمجلس الجهات والأقاليم وقلت أنه لا يوجد فسادا .

السيد الوزير، ملف مشروع المترو الخفيف، يتقاضون الأجور، مدير عام أحيل على التقاعد والمشروع ما زال غامضا صارحونا وإلا فلنصارحكم نحن، هو ملف مشروع سياسي قديم كل وزير يقول نفس الشيء، دراسات، ملفات، البنك الإفريقي للتنمية أخذه، نطلب منك أن تفصح عن الحقيقة السيد الوزير لا بد من الجرأة في الطرح وجرأة في الصراحة السيد الوزير، قولوا لنا بوضوح إذا لم يعد ممكنا تنفيذه حتى نتوجه الى مشاريع أخرى.

وجهت لكم سؤالا كتابيا حول تامين وتحسين خدمات مطار طينة صفاقس وكانت اجابتمكم كالمعتاد وعودا فقط وإلى حد هذه اللحظة لم نرى شيئا

سيدي الوزير، نحن لا نريد سياسة المطالبية لأننا نعرف الميزانية ونعرف العادات والموارد سيدني الوزير، ولكن يجب أن نبلغ صوت المواطن، نرجو أن تلتفتوا سيدني الوزير إلى ولاية صفاقس ومواطنيها، فالنقل في صفاقس قطاع حيوي جدا السيد الوزير فالتلميذ الذي يخرج صباحا ولا يصل إلى مدرسته، فإن صفاقس بعد 10 أو 15 سنة سيتراجع ترتيبها في التحصيل الدراسي.

نطلب منكم سيدني الوزير الزيادة في عدد رحلات الحافلات لتغطية الأحياء في جميع المعتمديات وخاصة معتمدية طينة التي يفوق عدد سكانها مائة ألف ساكن ودعم رحلات سيدني سالم من معتمدية طينة وسيدني عبيد والحاجب وتجديد أسطول الحافلات.

السيد الوزير، لا تنسوا صفاقس، لا تنسوا صفاقس، عندما نجلس مع المواطنين لا نستمع إلا للشكايات، اليوم النواب أصبحوا

مسؤولين على جلب القطار والحافلة والتاكسي ونحن فقط أصوات المواطنين "وما على الرسول إلا البلاغ".

لقد بلغناكم سيدني الوزير، وتحملوا مسؤوليتكم التاريخية أمام هذا الشعب، الشعب اليوم مفقر، أبسط الخدمات لم تعد متوفرة ثم تحدثوننا عن تطبيقات وأعلام بمواعيد الرحلات، عن أي رحلات ستبلغوننا بها السيد الوزير؟ وشكرا.

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا، الكلمة الآن للسيد النائب المحترم كمال الماجري، له أربع دقائق.

السيد كمال الماجري

شكرا السيد الرئيس،

أرحب بالسيد وزير النقل والوفد المرافق له،

السادة النواب الأفاضل من الغرفتين،

المطالب كثيرة والمسؤولية كبير والحمل ثقيل عليكم سيدني الوزير. أتوجه إليكم أولا بجزيل الشكر على جهودكم المبذولة لتحسين قطاع النقل في بلادنا ومع ذلك هناك بعض القضايا العاجلة التي تستدعي تدخلا سريعا من قبل الوزارة وتستحق اهتماما خاصا.

يعاني القطاع في الشمال الغربي من ضعف كبير في الأسطول مما يؤدي إلى عزل العديد من المعتمديات على مركز الولاية ويزيد من معاناة المواطنين ويؤثر سلبا على الحياة اليومية والتنمية المحلية وخاصة ولاية باجة.

سأثير بعض النقاط، الترفيع في عدد السفارات المبرمجة نحو العاصمة رغم قرب المسافات والطريق السيارة سفرة وحيدة والمواطن يعاني من قطاع اللوج باجة - تونس، لم يتم تحسين وضعية القطار الرابط بين تونس وباجة من حيث حالة العربات أو مدة السفرات. سيدني الوزير، كنت في الزيارة الأخيرة بمحطة القطار بباجة وعانيت كل شيء.

كذلك يجب مراجعة بعض الخطوط نحو التقليل من مدة السفرة وتدعيمها كالتى تربط معتمدية الولاية أو القريبة منها مثل خط طبرقة وخاصة في فصل الصيف وما يقلل من الحركة السياحية، كذلك خط باجة - تبرسق سفرة واحدة والمواطن يعاني السيد الوزير، حافلة وحيدة تأتي على الساعة السابعة صباحا وتعود على الساعة الخامسة مساء ومواطني تبرسق السيد الوزير يعانون ولدينا سبع سيارات لواجبات لا أثر لهم بعد منتصف النهار ويبقى المواطن إلى حدود الساعة السادسة أو السابعة مساء لكي يصل من باجة إلى تبرسق.

عودة واسترجاع خط الحافلة باجة - القيروان عبر سليانة، السيد الوزير هذا الخط كان موجودا والطلبة من تبرسق وتيباز يدرسون في كليات في سليانة والقيروان، السيد الوزير، هذا الخط كان موجودا.

عودة مرور الحافلة الجهوية للنقل بباجة عبر منطقة سيدني مدين كما كانت عليه من قبل، مجاز الباب عبر مدين باجة، السيد الوزير هذا الخط كان موجود كذلك.

الترفيع في عدد السفارات وتدعيمها للمسافرين من محطة باب سعدون باجة ومعتمدياتها التسعة وخاصة يوم الجمعة والسبت.

السيد الوزير، أهالي ولاية باجة بمعتمدياتها التسعة يومي الجمعة والسبت لا يجدون وسائل نقل تقلهم إلى منازلهم.

النقل المدرسي نلاحظ نقص واضح في هذا القطاع، حيث أن التلاميذ يعانون من الوصول إلى مقاعد الدراسة وبعد المسافات للوصول إليها نذكر المنشار وقصر المزوار، السيد الوزير الحافلة تنزل التلاميذ في منتصف الطريق ويقطعون 2 كلم أو 3 كلم للذهاب للدراسة.

تبرسق أولاد مرعي، تبرسق فدان السوق، السيد الوزير سجلنا غياب 180 تلميذ وعدم توفر حافلات النقل المدرسي لعمادة فدان السوق القديم وأولاد مرعي من معتمدية تبرسق.

تدعيم حافلات النقل المدرسي بتبرسق، لدينا سبع حافلات السيد الوزير، إثنين منها مبرمجة لمعمل الكابل وخمسة حافلات في 11 عمادة، وحوالي 2500 تلميذ السيد الوزير تتوفر لديهم خمس حافلات فقط في 2500 تلميذ.

نأمل اليوم أن تضع الوزارة خطة شاملة لتوفير حافلات كافية وتحسين المواعيد لضمان نقل آمن ومنتظم للتلاميذ في هذه الجهة، تستور عين تونجا عبر الجواش، أولاد عرفة.

في الختام سيدي الوزير أتقدم إليكم بأسمى عبارات الشكر في التسريع في تسلم الشركة الجهوية بباجة ب 18 حافلة من الصفقة الدولية في أقرب الأجل المبرمجة في ديسمبر 2025 أو جانفي 2026، السيد الوزير وعدتني في اللجنة أن ولاية باجة ستسلم 18 حافلة في ديسمبر الحالي أو بداية جانفي 2026 وشكرا.

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

الكلمة للسيد النائب المحترم عثمان الرياحي، له دقيقتان.

السيد عثمان الرياحي

في البداية أرحب بالسيد الوزير وكافة الإطارات المرافق له ونشكرهم على ما يبذلونه من مجهودات للنهوض بهذا القطاع، في الحقيقة ألس تحسن هذا القطاع ونريد المزيد.

السيد الوزير، ننتظر كما قال زميلي، عدد الحافلات تقريبا 33 متى سيتم استلام هذه الحافلات؟ أعتقد في الأشهر القادمة لتعزيز أسطول النقل. لدي مقترح فقط السيد الوزير هو إحكام توزيع هذه الحافلات على المعتمديات بصفة عادلة خاصة المعتمديات التي ليس لها خطوط داخل الولاية ولا خارج الولاية منذ سنة، منذ عقود مثل قبلاط مثلا وغيرها من المعتمديات.

النقل المدرسي السيد الوزير يشهد اكتظاظا كبيرا في بعض الخطوط، نذكر في الحافلات المزدوجة لتمكين هؤلاء التلاميذ من الوصول بطرق سليمة، ونتجنب لا قدر الله بعض الكوارث، بعض الخطوط وبالتنسيق في الحقيقة مع وزارة التربية لمعرفة الخطوط التي تشهد اكتظاظا.

خط قبلاط - تونس السيد الوزير هو أول خط في تونس منذ سنة 1935 وقع حذف هذا الخط وقبلاط حتى الحافلات التي تعبر منها السيد الوزير لا تقف لا يوجد مكانا شاغرا والجميع يتنقل سيدي الوزير إلى تونس، وقبلاط من أحواز العاصمة السيد الوزير، فلماذا يحرم هؤلاء من خط أو تعزيز الأسطول بالحافلات؟

الرجاء تخصيص خط قبلاط - تونس لتسهيل تنقل المواطنين إلى العاصمة، ولدي مقترح السيد الوزير فهناك إمكانية الحافلة عدد 23 تصل إلى سيدي مدين وهي على بعد نصف ساعة من قبلاط فنتألم على الأقل بسفرة في الصباح وسفرة في المساء.

موضوع آخر السيد الوزير يثير الجدل هو الرخص بالنسبة إلى التاكسي واللواج في ولاية باجة فالعديد منهم يرغبون في رخص التاكسي الجماعي أو اللواج...

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا الكلمة للسيد النائب المحترم بلقاسم يعقوبي، له دقيقتان.

السيد بلقاسم يعقوبي

شكرا سيدي الرئيس،

السيد وزير النقل،

السادة والسيدات المرافقون له مرحبا بكم،

سيدي الوزير، تتمثل مهمة شركة نقل تونس أساسا في توفير خدمات النقل العمومي الحضري والضواحي وتحديث أسطول النقل العمومي والقطارات وتطوير شبكة الخطوط وتحسين جودة الخدمات لتلبية احتياجات المواطنين وضمان السلامة وتطوير البنية التحتية وتسيير شبكة الحافلات والقطارات لخدمة كل نقل الأشخاص في المناطق الحضرية والضواحي.

أما بعد سيدي الوزير، نجد اليوم البنية التحتية للطرق والمحطات متردية للغاية، طرق ضيقة ومحفرة، محطات نفس الشيء، لا تنوير لا تهيئة أرضية، محطات الانتظار الواقية من الشمس والأمطار غير موجودة بالكافي وبالجودة المطلوبة، النقص في أسطول الحافلات وخاصة في الأحياء الشعبية ذات الكثافة السكانية ومنها معتمدية المنهله كما هو الحال في كافة ولاية أريانة.

أولا السيد الوزير، أطلب منكم إيصال الحافلة رقم 38 ب من حدائق المتزه إلى محطة بئر.

ثانيا، أحداث خط جديد من البساتين عبر طريق وادي الليل مروراً بباردو إلى محطة البلهوان.

ثالثا، دعم خط 14 من المنهله إلى باب الخضراء.

رابعا، أحداث خط من الانطلاقة إلى محطة البساتين.

وشكرا لكم على الإصغاء.

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا، الكلمة الآن للسيد النائب المحترم علي الماجري، له أربع دقائق.

السيد علي الماجري

شكرا سيدي الرئيس،

أترحم على مرافق سائق القطر خليفة شيبوب والشفاء العاجل لسائق القطر في الحادث الأخير،

أندد بتجاهل الحكومة والوزارة للمرفق الحيوي وهو شريان الاقتصاد وتقريب الخدمات هي السكة الحديدية،

مرحبا بالسيد الوزير والوفد المرافق،

اليوم أتحدث عن ملف حساس وحيوي السكة الحديدية، وضعية مالية صعبة بسبب نقص الموارد والسعر المنخفض للتذاكر ونقل الفوسفات منذ أكثر من عشر سنوات، لا بد من تأهيل العربات ذات الدفع التي تعرضت للتخريب خلال الثورة، الحالة المتدنية للعربات الخاصة بنقل المسافرين على الخطوط البعيدة والتي تقلص عددها من 100 إلى 34 عربة بسبب تقادمها، حيث تم اقتناؤها منذ بداية

الثمانينات من القرن الماضي لإنقاذ الشركة الوطنية للسكة الحديدية التونسية، لا بد من تكفل الدولة بالديون المتخلدة بسبب الاقتناءات السابقة وتمكين الشركة من تجديد الأسطول من قاطرات وعربات نقل مسافرين على الخطوط البعيدة، حيث كان نقص عدد القطارات لنقل مسافرين على الخطوط البعيدة يكبد الشركات الجهوية والشركة الوطنية للنقل بين المدن استنزاف الأسطول وخسائر كبيرة للصيانة.

أغلب القاطرات تجاوز عمرها أربعين سنة ومنها من تم اقتناؤه في بداية الستينات من القرن الماضي وهذا الأمر يتسبب في صعوبة الحصول على قطع الغيار التي تخلى المزودين عن صناعتها بتقادم الزمن.

في جانب السلامة، نلفت انتباهك إلى وجود ببطء عند الدخول لجبل الجنود أو لمحطة تونس عند الانطلاق وهذا دليل على تدهور خطير يستلزم معالجة عاجلة.

عدم وجود "les traverses en bois" في حالة جيدة، الرجاء الانتباه إلى المشكل، ندعوكم لمجلس وزاري خاص بالشركة الوطنية للسكك الحديدية.

على المستوى المحلي نطالب بقطار الأحواز يربط بين القباعة وبرج التومي مرورا بوادي الليل بجاية الرياض الجديدة، طبرية، بارج العروسية، برج التومي في أوقات الذروة، بل ضروري لتخفيف الضغط على الطرقات وإحياء الحركة الاقتصادية.

بالنسبة إلى شركة نقل تونس ننتظر تفعيل محطة إرسال الحافلات بطريق شويق طبرية.

إحداث سفريات من البطان صباحا يكون التنقل للبطان إلى محطة الترابط بالقباعة لتخفيف الضغط على الزاهرة الجديدة، السعيدة، زونيف، بجاية، وادي الليل، الرجاء وجود حلول عاجلة لعربات المترو خارج الخدمات نهائيا إلى مكان آخر لإخلاء المكان للقطارات الجديدة.

الانتداب ضرورية في قطاع السكة.

في الأخير لا نطلب المستحيل، نطلب أن يعامل هذا المرفق العمومي كقيمة وطنية استراتيجية وأن تعود السكة فعالة ومحركة للاقتصاد والإصلاح الحقيقي يبدأ من ترميم السكة قبل أي شيء آخر، تجديد القضبان، إصلاح المسالك الحساسة وتحديث الإشارات وتقاطع المقاطع ونقاط المقاطع بدون بنية تحتية قوية، لا سلامة ولا سرعة ولا مردودية ولا نحمل سواق القطارات ما يحدث وشكرا.

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا، الكلمة الآن للسيد النائب المحترم بلقاسم نفيس، له أربع دقائق.

السيد بلقاسم نفيس

شكرا سيدي الرئيس،

صباح الخير جميعا وكافة الزملاء،

مرحبا سيدي الوزير والوفد المرافق لكم،

سيدي الوزير، اسمحو لي في البداية أن أتوجه إليكم بخالص الشكر والتقدير على ما تبذلونه من جهود متواصلة للنهوض بهذا القطاع الذي يواجه تحديات كبرى وإرثا ثقيلا تراكم على مدى سنوات، ورغم جسامة المسؤولية وحجمها وفي هذا الإطار نأمل مزيد من التقدم

في حل بعض الإشكاليات التي لا تزال تؤرق أبناء الجهة وعلى رأسها حالة التذبذب التي تحصل في مواعيد السفريات التي تربط الخط ما بين تطاوين وبن قردان، هذا الخط هو خط حيوي ولكن المواعيد غير ثابتة فيه، كذلك سيدي الوزير خط السمار تونس كان موجودا وهو متوقف حقيقة منذ أكثر من ستة شهور وهذه المعتمدة الوحيدة التي لا يوجد فيها خط هي خط السمار وبني مهيبة يربط بين تونس، طابنا به وكان موجود وهو متوقف منذ ستة أشهر ونحن في أمس الحاجة إليه.

سيدي الوزير، كذلك تطاوين-صفاقس، تطاوين-جربة، كل حافلات التلاميذ في حالة سيئة، حالة يرثى لها يعني تغادر كلها في الصباح ولا تعود إلا بعد يوم أو اثنين بسبب عطيتها، برغم دعمكم بحافلتين، ولكنها اثنتان وسط الولاية وهما من الحافلات المستعملة المقتناة من فرنسا، ولكن حقيقة لا تنفعان بشيء يا سيدي الوزير، رجائنا ألا نعيد هذا الطلب مرات ومرات سيدي الوزير بكل لطف.

كذلك سيدي الوزير، أحيل أربعة تقريبا أو خمسة سائقون على التقاعد ولم يقع تعويضهم ومن بقي من السائقين يعملون الساعات الإضافية سيدي الوزير، هذا المبلغ الذي يعطى للساعات الإضافية يمكن من الانتداب وهناك من تقدم اليكم بمطالبي، ولكن لم تقع الانتدابات.

سيدي الوزير، أتحدث على مستوى الولاية سأسوق إليكم ملاحظة من هذا المنبر، الحافلة التي تنقل التلامذة ما بين السمار والغرياني، هي حافلة فيها 55 كرسي وهي تنقل 113 تلميذ، وقع وعد معتمدية رمادة بخطط جديد بين العمادات، ولكن لهذه اللحظة لم يقع تلبية طلبهم. سيدي الوزير، كذلك أريد أن أسألك متى تجهز كراس الشروط الخاصة بالتاكسي الفردي لما فيه من أهمية في تنظيم القطاع وتوفير فرص عمل إضافية فالتسريع في كراس الشروط يساعدنا كثيرا. سيدي الوزير، نرجو منكم كذلك وبكل لطف النظر في إمكانية الترفيع في عدد رخص التاكسي الفردي للولاية بإسناد رخصتين إضافيتين لكل معتمدية وهذا سيدي ما نطلبه منك.

وفي الأخير نتمنى لكم كامل التوفيق والسداد في مهامكم وشكرا وبارك الله فيكم سيدي الوزير ونتمنى ألا نعيد هذا...

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا، الكلمة للسيد النائب المحترم كمال لحر، له ست دقائق.

السيد كمال لحر

بسم الله الرحمن الرحيم،

شكرا السيد الرئيس،

مرحبا بجميع الزملاء النواب،

مرحبا بكم سيدي الوزير وبجميع الاطارات المرافقة لكم،

سيدي الوزير، أندخل اليوم بصفتي ممثلا لولاية تطاوين، أكبر ولاية من حيث المساحة وواحدة من أكثر الجهات هشاشة في مرفق النقل العمومي رغم حاجتها الملحة إليه بالنظر إلى طبيعتها الجغرافية وامتداد معتمدياتها على مسافات واسعة وارتباط مواطنيها يوميا بقطاع النقل لمتطلبات الدراسة والصحة والشغل والتنقل الحدودي ورغم خصوصية الجهة إلا أن الولاية تعيش وضعية نقل لا تليق بالمواطنين ولا بدولة تسعى إلى العدالة بين الجهات.

سيدي الوزير، أولا الشركة الجهوية للنقل بتطاوين ملف مؤجل لسنوات كحل جذري لوضعية النقل بالجهة، إذ لا وجود لهيكل فعلي للإدارة الفرعية الحالية شبه معطلة في ظل النقص الحاد في الأعوان وضعف الأسطول، فنحن نتحدث عن ولاية تتجاوز مساحتها 38,000 كم² وبعدها محدود جدا من الحافلات لا يغطي 20% من الحاجيات ومنذ أكثر من عشر سنوات والجهة تطالب بإنشاء الشركة الجهوية للنقل وهي ضرورة موضوعية في ظل ضعف الإسناد للجهة من قبل الشركة الجهوية للنقل بمدنين وبالتالي نجد الخطوط المعطلة أكثر من التي تعمل.

ثانيا سيدي الوزير، أزمة الحافلات هي أزمة هيكلية وليست ظرفية، أين الدفعات التي قيل أنها ستوجه إلى الولايات الداخلية الأكثر هشاشة، لا خطوط بين المعتمديات ولا خطوط طلبية العمادات الريفية بمركز الولاية؟ اكتظاظ غير مقبول يصل غالبا إلى ضعف الحمولة القانونية مما يشكل خطرا على المواطنين والتلاميذ، نحن لا نطلب شيئا خارج المعقول، نطلب فقط الحد الأدنى من حقنا كمواطنين في دولة واحدة.

ثالثا سيدي الوزير، النقل المدرسي خاصة في المناطق الريفية الحدودية مأساة يومية، هنا سأحدث لكم عن النقل المدرسي في جهتنا هو كارثة وطنية صامتة، فالمناطق الحدودية، المرة، قصر عون، بني مهيبة، رمادة وغمراسن وغيرها مسافات طويلة يقطعها الأطفال مشيا على الأقدام في ظلام الشتاء، تأخر عن الدروس، انقطاع متكرر للحافلات بسبب الأعطاب، اكتظاظ يفوق الطاقة القصوى وأذكر سيدي الوزير أنكم وعدتمونا صراحة بأن شهر ديسمبر كأقصى موعد لحل هذه الإشكاليات ونحن اليوم على أبوابه فهل ستلتزم الوزارة بوعدها؟ هل نرى حافلات جديدة؟ هل نرى تعزيزات إضافية؟ فنحن نحتاج برنامج تدخل عاجل وليس مجرد وعود في التصريحات.

رابعا سيدي الوزير، معبر تيجي- مشهد صالح مع الشقيقة ليبيا، هو ملف استراتيجي ومستقبلي وليس مجرد معبر حدودي وهذا الملف عمره 15 سنة وهو ليس مطلباً شعبياً فقط بل مشروع تنموي استراتيجي للجنوب الشرقي ككل وفتحه سيقطع رقبا مباشرا بين تطاوين والجنوب الليبي تجاريا وسياحيا وسيساهم في خلق ديناميكية قوية في المعتمديات الحدودية التي تعاني ركودا حادا وتخفيف الضغط على معبر الذهبية الذي لم يعد كافيا ورفع مكانة ميناء جرجيس عبر خلق مسالك تجارية ناشطة مع ليبيا والجزائر وتعزيز الأمن عبر حركة منظمة بدل التنقلات غير الرسمية وتشجيع الاستثمار في النقل والخدمات اللوجستية.

هذا الملف يجب أن ينتقل من خانة الوعود إلى خانة القرار السياسي والتنفيذي، نطالب بخطة واضحة بأجال محددة وإطار قانوني ولوجستي مفعّل لإطلاق هذا المشروع في أقرب الأجل.

سيدي الوزير، ولاية بهذا الحجم وهذه الخصوصية الجغرافية والحدودية تحتاج إلى هيكلية نقل عمومي تقوم على شركة جهوية مستقلة، أسطول جديد يتكون من حافلات عادية ومدرسية، مركز صيانة جهوي وهو بصدد الإنجاز، تعزيز الموارد البشرية للإدارة الفرعية، ربط المناطق الريفية والولاية بالولايات المجاورة عبر خطوط منتظمة، رؤية لوجستية متكاملة مع ليبيا والجزائر وميناء جرجيس، فالتمنية لا يمكن أن تتحقق بدون نقل محترم عصري منظم وآمن.

سيدي الوزير، نحن اليوم لا نطلب امتيازاً، بل نطلب حقاً، حق المواطن في التنقل، حق التلميذ في الوصول إلى مدرسته، حق الجهة في الاندماج الاقتصادي، حق المناطق الحدودية في مشاريع حقيقية بعد عقود من الزمن وفتح ملف معبر تيجي-مشهد صالح بجديّة كاملة، تطاوين تستحق أكثر وتستحق الآن.

سيدي الوزير، على مستوى وطني، نعلمكم أن أبناء قطاع مدارس تعليم السياقة لا يزالون ينتظرون كراس شروط مدارس تعليم السياقة ومازالوا ينتظرون قرارات تنظم هذا القطاع الهام وإجراءات تعزز قيمته، فهم يطالبون بإحداث عمادة للقطاع.

سيدي الوزير، 800 رخصة جديدة في هذا القطاع من شأنها التأثير سلباً على القطاع بما من شأنه تعطيل مسار العمل وإدخالنا في دوامة المنافسة غير النزيهة وبالتالي التأثير على التكوين المسدود وجوده تعليم السواق وترون كم الحوادث الحاصلة في البلاد، لذا وجب سيدي الوزير تعزيز هذا القطاع وتنظيمه وتكثيف الرقابة والردع وإبلاء هؤلاء المتدخلين الأساسيين في قطاع النقل المكانة التي يستحقون.

سيدي الوزير، في زيارة للمجلس الوطني للجهات والأقاليم أعطيناك ملفا يخص محطات النقل البري في تطاوين محطات اللواج وقد تحوز عليها أشخاص بعينهم وفيها تجاوزات كبيرة جدا، محطة اللواج في تونس ومحطة اللواج في تطاوين تكفل بها أشخاص، سائق في أكثر من 100 رخصة يدفع 520 دينار سنويا مؤخرا أصبح الناس يتندرون بحالة المحطة...

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا الكلمة للسيد النائب المحترم محمد الكو، له دقيقتان. تفضل.

السيد محمد الكو

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا من جديد سيدي الوزير،

في الحقيقة بعجالة تحدثنا مطولا حتى في اللجنة وأريد فقط وإن شاء الله نصل لنقل مقبول في نهاية الثلاثي الأول من سنة 2026 ثم ما تحدثنا عنه أيضا من تنظيم رحلتين تجريبيتين إلى مطار مطماطة في الصيف المقبل ومن هنا ندعو جاليتنا بالخارج إلى الإقبال على هذه الرحلات من أجل إنجاحها وتثبيتها وتفعيل كل المطارات الداخلية.

ثم بالنسبة إلى النقل الحديدي هناك أشياء لا تتطلب مستحقات كبيرة سيدي الوزير كالاغتناء بالقطار حتى يسهل علينا التنقل من الجنوب، من قابس ومن كل ولايات الإقليم الخامس كذلك الخطوط البعيدة التي حذفت مهمة.

النقطة الرئيسية التي أريد أن أتكلّم عنها السيد الوزير هي النقل المدرسي، في الحقيقة الولي يقبل المعاناة على نفسه ويقول لك أتعامل مع الظروف لكن المهم أن يتنقل ابني للدراسة في ظروف مريحة واقتربت في العام الفارط إدارة عامة للنقل المدرسي والجامعي في إطار إما شراكة ما بين القطاع العام والخاص أو أي شكل من الأشكال تدعم النقل المدرسي في كل جهات الجمهورية وخاصة المناطق البعيدة ولو يغيب تلميذ أو يتأخر أو لا يذهب طالب في العمارات، في العكازيت، في وذرف، في المطوية، في الحامة، في كل ولاية قابس فإن يوم علم ضائع

هو يوم ضاع من بلادنا وثروة ضاعت من بلادنا ونود ترسيخ استراتيجية كاملة في السنة المقبلة للنقل المدرسي والجامعي وشكرا.

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا، الكلمة الآن للسيد النائب المحترم رياض الدريدي، له دقيقتان.

السيد رياض الدريدي

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيد الوزير وكافة إدارات الوزارة،

سيدي الوزير، سأحدث عن خطين تم الغاء الخط 57 من برج يوسف الخليج الى 10 ديسمبر ونود أن تستأنف ما دمننا اقتنينا حافلات جديدة ونود إحداث حافلة بالحي السكني حي مسعود سيدي مروان نظرا إلى تنقل المواطنين مسافة 2 كم وهي بعيدة عنهم وتحديثنا كثيرا في اللجنة سيدي الوزير ولن أطيل وتناقشنا كثيرا في سياسة الوزارة والاستراتيجية، نحن في اتصال مباشر مع المواطنين والحقيقة أحسنا بنسبة رضا محترمة على النقل في هذه السنة في تونس الكبرى والحمد لله، شكر خاص للسيد الرئيس المدير العام لشركة نقل تونس ولك يا سيدي الوزير وكافة إدارات الوزارة، وكما وقعت نقلة نوعية في النقل في تونس نجده مع زملائنا في الجهات وهكذا يمكننا أن نتقدم.

سيدي الوزير، تحدثنا في اللجنة عن الحملة الإعلانية توعية وخصوصا حتى نحافظ على التجهيزات التي وصلتنا ونأخذها بعين الاعتبار، ونود سيدي الوزير أن نأخذ الحملة الاعلانية مع وزارة تكنولوجيا الاتصال وكل التطبيقات التي ستسهل لنا ونستغني عن المعاملات المالية المباشرة وتصبح هناك بطاقات وتتطور أكثر وأعيد سؤالك كما سألتك في اللجنة ستحصلون على الـ 2500 هكتار في قلعة الأندلس للمطار حيث قلت سنكمل مطار تونس قرطاج ونود إجابة واضحة لأننا نود وجود منطقة صناعية وتعطلنا بسبب 2500 هكتار التي تريد وزارة النقل أخذها وشكرا لك وإن شاء الله تونس "غدوة خير" وكلما عملنا مع بعضنا بتشاركية نتقدم.

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا، الكلمة الآن للسيد النائب المحترم محمد العايش الجامعي وله أربع دقائق. تفضل.

السيد محمد العايش الجامعي

بسم الله الرحمن الرحيم،

شكرا سيدي الرئيس،

ما رضاء الله إلا برضاء الوالدين،

مرحبا بك سيدي الوزير،

في البداية أقدم لك الشكر الجزيل بصراحة على تفاعلك وشكرا جزيلاً أيضاً السيد طارق وهذا الأمر يشرفني ويسعدني حين تتفاعل إدارات كفاءة معنا بخصوص وضعية المواطنين.

سيدي الوزير، سأتطرق قليلاً للفروع المحلية لشركات النقل في القصرين، فوسانة، حيدرة حيث تهرأ الأسطول وأعرف معاناة السائقين وهم في نفس الوقت يقتطعون التذاكر وعليهم ضغط كبير وكثافة التلامذة في النقل تفوق طاقتهم، لذلك هناك حالات سيدي الوزير، نريد من سائقي الحافلات الأخرى غير المخصصة للتلامذة أن يراعوا التلامذة خاصة في التكوين، فمثلاً تكمل الفتاة الدراسة في منتصف النهار ولا يمكنها أن تنتظر إلى السادسة مساءً للعودة فتمتنع

الحافلات عن النقل وتبقى منذ السادسة صباحاً في مركز التكوين وتكمل في الساعة 12 وتبقى للسادسة كي تعود وتمتنع الحافلات غير المخصصة للتلاميذ عن النقل.

رسالة أخرى سيدي الوزير، حدثتكم عنها في نطاق النقاش في اللجان وهم العمال الذين حدثتكم عنهم في شركة نقل القصرين فهناك عمال انتهت عقودهم وعوضهم بآخرين وتستمر نفس المسألة في الشركة الجهوية للنقل القصرين خاصة في الورش يقبلون كل عام ويجددون العقود بنفس الكمية، يخرج خمسة، يشغل خمسة، لماذا يقع هذا وهناك أناس الله العالم بهم يشتغل عاماً ثم يتم توقيفه عن العمل، الرجاء كل الرجاء سيدي الوزير أن تعطينا إجابة فهم ينتظرون وكلهم طموح، خاصة معك أنت بالذات وقالوا لك سيدي الوزير جدوا لنا حلاً فنحن أصحاب عائلات وأخرجونا في ظروف رديئة يعقود هشة بسنة ولم يجدوا حقهم وهم تقريبا 13 عامل وهناك عمال جدد في حد ذاتهم خائفون من أن يتم تسريحهم وأكد سيتم إخراجهم، أرجوكم إيجاد حل نهائي لهذا الإشكال وإلغاء العقود الهشة.

فيما يخص النقل ما بين صحراري فوسانة، أيضاً هذه الحافلة مهترئة وأيضاً النقل ما بين عين الدفلة وحيدرة يطالبون أن يتغير التوقيت فهو يكون باكراً والمسافة قصيرة ما بين عين الدفلة وحيدرة قرابة 10 كم وتأتيهم الحافلة على السادسة صباحاً وتوصلهم السادسة والنصف إلى حيدرة ويبقى التلاميذ من السادسة والنصف إلى الثامنة أمام المعهد وحتى سلوكياتهم تتغير وإذا كانت المسافة قريبة فلم لا يكون التوقيت قريباً من توقيت الدراسة.

أخيراً وليس آخراً، أريد أن أتحدث مثلاً فعلنا في المرة الفارطة عن الخط عدد 11 والخط عدد 6 للسكك الحديدية سيدي الوزير، نريد أن نسمع منك مواعيد تكون حسب الدراسات متى ستنطلق القطارات في العمل، وخاصة الأهم هو نقل البضائع لأن هذا الخبر سيساعدنا في العمل على جلب الاستثمار للقصرين ونتمنى سيدي الوزير كما تحدثت معك المرة الفارطة وقلت لك أتمنى أن تقوموا بدراسة للسكك الحديدية في القصرين، تغيير المحطة من وسط البلاد لخارج البلاد لأن هذا يساهم في تغيير كلي لمنظر البلاد ويساعد في العمل أكثر حتى محطة النقل أيضاً لأن في الحزامية سترجع السكة مباشرة للمنطقة الصناعية وهكذا تنفّس البلاد قليلاً، لأننا نريد أن نستغل مكان المحطة حالياً في طريق وسط البلاد حتى تنفّس البلاد....

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا، الكلمة الآن للسيد النائب المحترم محمد معز شريف، له ثمان دقائق، تفضل.

السيد محمد معز الشريف

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالجميع،

مرحبا بكافة الزملاء من الغرفتين،

ومرحبا بالسيد وزير النقل والوفد الوزاري،

سيدي الوزير، أولاً تتكرر الاحتجاجات منذ قليل وغلق الطريق الوطنية رقم 1 من قبل أهالي المهيذبة معتمدية سيدي بوعلي نظراً إلى غياب الحافلة المدرسية.

سيدي الوزير، أعتقد أنكم لا تعرفون الامتداد الجغرافي لشركة النقل بالساحل سأعرفكم به اليوم، هو يضم ولاية سوسة وولاية المنستير وولاية المهدية لكنني سأحدث عن ولاية سوسة وهي ولايتي إذ

تضم 16 معتمدة، ما يقارب 112 عمادة و16 معتمدة كلها تعاني اليوم من الكندار وسيدي الهاني وسيدي عبد الحميد، سيدي بو علي، مساكن، الزاوية، القلعة الصغيرة والكبيرة، أكودة، حمام سوسة، بوفيشة هرقلة، النفيضة من جراء عدم توفر النقل العمومي حيث أصبح اليوم يمثل إشكالا كبيرا، فلن نتحدث عن السياحة ولا الاقتصاد ولا عن غلاء المعيشة ولا عن أي شيء. اليوم أصبح خبزنا اليومي هو النقل العمومي، الحافلة التي ستنقل المواطن للعمل والتلميذ للدراسة وهذا الإشكال الكبير الذي أصبح في الجهة منذ مدة ولم تجدوا له الحل فالتلميذ ينتقل في الشاحنة وفي الأسبوع الفارط تنقل التلامذة في شاحنة تابعة للخطيرة في معتمدة هرقلة ويعود لمنزله مترجلا سواء في المطر أو في الشمس ورأيت بعيني الأم التي تحمل طفلها ذهابا وإيابا لغياب الحافلة وانعدام النقل، لماذا وصلنا لهذه الوضعية؟

زيارتك مؤخرا لشركة النقل بالساحل وإعفاؤك للرئيس المدير العام وبالنسبة لي غير مأسوف عليه لكنه حين كان رئيس مدير عام شركة النقل بالساحل وفي نفس الوقت بالنيابة لولاية بنزرت فهذا منصب كبير وتم عزله منهما اليوم سوسة تسير بالنيابة ولا يجب أن يتواصل الأمر هكذا ويجب تعيين رئيس مدير عام.

سيدي الوزير، الخمس حافلات التي زودتنا بها غير كافية فكل المعتمدات تعاني اليوم وشركة النقل بالساحل تقع في معتمدة سيدي عبد الحميد التي لا تملك أي حافلة وليس عيبا أن نقول فشلنا وتلك حدود الله، عادي بالنسبة لي وزارة النقل فشلت اليوم ولا يوجد أي إشكال في أن يقدم وزير النقل اليوم استقالته وهذا رأيي الشخصي وأتوجه إليكم حتى تقولوا لي ما الحل اليوم وأوجه من هذا المنبر نداء إلى السيد رئيس الجمهورية لأنه الوحيد الذي يحظى بثقتنا اليوم ليتدخل في أي إشكالية، ولاية سوسة اليوم تعاني على مستوى النقل العمومي، وبأسيدي رئيس الجمهورية جد لنا حلا.

سيدي الوزير، بعض النقاط في ما يخص النقل الجوي، السفرات الجوية خاصة القادمة من ليبيا الشقيقة تهبط فقط في مطار تونس قرطاج، عندنا مطار في النفيضة والمنستير، اليوم حين تهبط الرحلات وهي ظلم، ما يقارب 12 رحلة يوميا يمكن أن ترسو الرحلات في ولاية المنستير فعندنا التزل والمساكنات ونعرف أن الليبيين يأتون للعلاج وأنا ابن القطاع وأعرف قيمة المواطن الليبي حين يأتي للعلاج عندنا وكنت أعمل في مصحة خاصة وأعرف هذه الأشياء ونود أيضا أن ترسو هذه الرحلات في مطار المنستير وأيضا في النفيضة وهناك شركات خاصة وأعي ما أقول فإنها تريد التعامل وتصل الرحلات هناك حتى تدور العجلة الاقتصادية ونجد أيضا التمييز الإيجابي.

نود سيدي الوزير توضيحا في موضوع الشركات الأهلية التابعة للنقل، من له حق في بعث مثل هذه الشركات؟ وهل هي لفك العزلة وتدعيم النقل المنتظم أم ستستعمل داخل المناطق البلدية لمزاحمة التاكسي الجماعي والفردى؟

بعض النقاط أيضا عن ولاية سوسة، إحداث خطوط نقل غير منتظم جديدة لتخفيف معاناة المواطن، حي الرياض الخامس، الخط موجود لكن بصفة غير قانونية نود أن يصبح اليوم بصفة قانونية.

يمكن أيضا إحداث خط بين سوسة وبين جوهرة سهلول.

مراجعة مسالك الخطوط الحالية بالتوسعة.

إحداث خط مباشر بسيدي الهاني يربط سيدي الهاني بمركز الولاية فخاصة تلك المعتمدة فهي تعاني على جميع المجالات اليوم حتى على مستوى الصحة تعاني، ووجوب تعيين رئيس مدير عام جديد كما قلت لكم سيدي الوزير لأن الشركة لا تدار بالنيابة فهي أكبر من ذلك بكثير.

باختصار مشكلة النقل في سوسة مرتبطة برغبة المسؤولين في الرقي بالجهة، لم لا يتم تفعيل الخط المهجور وهو القادر على ربط سوسة باب جديد بسوسة باب بحر وبالقلعة الصغيرة وبالقلعة الكبيرة وسيدي بو علي وقادر أيضا على ربط سوسة بالمساعدين ومساكن وغيرها وأيضا مشروع مترو الساحل والذي سيكون حلا لجميع ولايات الساحل.

سيدي الوزير، سنتحدث الآن باختصار لماذا بقيت ولاية سوسة طيلة سنوات دون أن يتم تزويدها بأي حافلة وتحديثنا سابقا وفي مقر الولاية وتدخلت عديد المرات في الإذاعة وأيضا هنا في قبة مجلس نواب الشعب وفي المجلس الوطني للجهات والأقاليم وفسرنا ولخصنا لكم الوضعية وفي الحقيقة لم نر أي تبادل وقد زارنا وفد من الإخوة في ولاية سوسة منذ أسبوعين أو ثلاثة أسابيع ووعدونا بجلب قطع الغيار واليوم نفس الإشكال موجود اليوم وحين لا يتمكن التلميذ من إجراء امتحاناته وهذا ما حصل في معتمدة هرقلة بالذات فعلى الدنيا السلام.

هناك معتمدات تبعد كثيرا عن أقرب معهد ثانوي يعني سيتنقل التلميذ بالحافلة ويقطع له والده تلك البطاقة فلا يتمكن من التنقل للدراسة وإجراء الامتحان فهذا غير مقبول بالمرء سيدي الوزير، كما أن المواطن اليوم أهمل نفسه فعوض أن ينتقل للعمل يذهب مع ابنه إلى المعهد للحصول على بطاقة الدخول لماذا وصلنا لهذه المرحلة؟ نرى الصفقات تقولون من الصين ومن السعودية وحين قلتم من الصين فالحافلات لا تتماشى مع طرقاتنا أعطت السلطة الجهوية أمرا بإزالة مخفضات السرعة وبعدها لم نر شيئا واعتقد أن الحافلات أرسلت إلى ولايات أخرى ولم تحصل ولاية سوسة على أي حافلة ولا أعرف من أين ستأتي الصفقة المقبلة فصارحونا وأنا أمثل كل ولاية سوسة صارحوني، قولوا لي هل سيتم تزويد ولاية سوسة بحافلات أم لا؟ قلنا بأن هناك صفقات حددوا موعد قدوم الحافلات حتى نتفق فهذا موضوع الساعة في سوسة ونرى الاحتجاجات وحالة الاحتقان والجميع غاضب أين حق سوسة؟

وموضوع آخر تقاطع السكة الحديدية الرابط بين سوسة والقلعة الصغرى وأنا شخصيا قدمت فيه عريضة تظلم رئاسي وحضر معي المجالس المحلية وساندوني في الموضوع، فالطريق متوقف من أجل تركيز الحواجز الالكترونية ولم يتم ذلك إلى الآن، يعتبر الطريق شريان مدينة سوسة ويسهل عدة أشياء ووجدنا الحل في تعويضه من طريق 2x2 إلى 1x1 فلماذا تعامل سوسة هكذا؟ أعلموني إن كانت عندكم مشكلة معنا في ولاية سوسة في جميع المجالات فلم يتحقق شيء في جهتي، والرجاء أن نصارح بعضنا سيدي الوزير وشكرا.

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا، الكلمة الآن للسيد النائب المحترم لطفي الطاهر له ست دقائق. تفضل.

السيد لطفي الطاهر

مرحبا بك سيدي الوزير ومرحبا بالوفد المرافق لك،

سيدي الوزير، في البداية أريد أن أسألك عن وصلة السكة الحديدية من الأخوات إلى سليانة علما أنه تمت دراسة فيها منذ سنوات لكن إلى حد الآن لم تر النور وحين تصل السكة الحديدية تخفف عنا.

سيدي الوزير، بالنسبة إلى المحطات الموجودة للركاب بقعفور والأخوات، الحالة غير ملائمة وأصبحت تسبب خطرا، قاطعات السكة معطية في الأخوات وأغلب المناطق مما يسبب خطرا وتشكى أهالي الأخوات ونهيوكم عدة مرات.

سيدي الوزير، تزويد شركة النقل بالحافلات ونود أن تكون حافلات عادية وليست "زينة وعزيزة" لأن التضاريس في سليانة والطرق والأحياء قلن تنجح في سليانة.

على مستوى نواقص المعتمديات في النقل، بالنسبة إلى معتمدية مكثرت تلامذة مناطق الدرايعية، المفتاحية، وسدين وعمادة البازي يعانون من غياب النقل المدرسي وأصبحنا نخاف من انقطاع التلاميذ عن الدراسة سيدي الوزير.

معتمدية الروحية فيها 35,000 ساكن بها سائق واحد يعمل بمفرده في كامل الجهة في شركة النقل، كما يوجد في الروحية 200 تلميذ بدون نقل مدرسي تابعين لعمادة الروحية والمساحلة والهيرة يطلبون منك حافلة سيدي الوزير ويريدون خط الروحية سوسة وخط الروحية تونس وخط الروحية الكاف.

سليانة الجنوبية، منطقة قصر حديد قريبة من مركز المدينة بسليانة يريدون حافلة في أربع أوقات لأن المنطقة الحضرية قريبة لمنطقة الولاية يريدون حافلة منتصف النهار والثانية بعد الزوال تقلهم وتعيدهم وفي منتصف النهار لا يوجد ضغط سيدي الوزير فترى الحافلات متوقفة مع وجود السائقين، يجب إيجاد حل في هذه المسألة.

النقل المدرسي منطقة الحاملة والخربة، قمت بزيارة ميدانية في الشركة ولم تعطهم أي إجابة إلى الآن سيدي الوزير.

سيدي الوزير، النقل المدرسي في كاف النحل-النمايرية، فالتلامذة يعانون ويجب إيجاد حل لهم.

تمت تهيئة الطريق للتلاميذ بمنطقة الزرايبية - سيدي مرشد حتى تقربهم الحافلة ولكن لأن يزلون بعيدا وهم في منطقة جبلية وصعبة.

تلامذة الهدايات والرجايبية والمزاينية يعانون ويحتاجون إلى حافلة تقرب لهم المسافة.

معتمدية قعفور تتوسط خمس معتمديات شمال الولاية غير متوفر فيها النقل بين المعتمديات المتجاورة ونقص الكثير من الحافلات في كافة المعتمديات بولاية سليانة.

ربط معتمدية سيدي بورويس بحافلة، هل هناك سيدي الوزير استراتيجية لربط ولاية سليانة بولايات الإقليم الثالث، ما دمنا تابعين للإقليم الثالث فيجب إيجاد حل سيدي، القيروان والقصرين وسوسة والمنستير والمهدية.

توفير حافلة على مستوى بوعرادة والعروسة وقعفور نقص في النقل المدرسي في معتمدية الكريب وريف برج مسعودي وحمام البياضة.

سيدي الوزير، سأرجع لوضعية شركة النقل والعملة، اليوم نطلب تعيين رئيس مدير عام رسمي ولا نرغب لا بالتكليف ولا بالنيابة، اليوم الأمور متوقفة وقد نعود للوراء سيدي الوزير فنحن متعبون في سليانة ويجب تعيين رئيس مدير عام رسمي لسليانة.

ومسألة المستودع السيد الوزير وقد زرتة وعاينته، هو على وجه الكراء، صحيح لكن حالته غير جيدة، اليوم يعمل هناك عاملات وعمال ومن الضروري توفر الضروريات اللازمة في المستودع ولن أذكرها فأنت تعرفها.

توجد حافلات معطية في المحطة، في المستودع ورشة وقمت بزيارة هناك ويوجد ستة أعوان صيانة وهم الذين يعملون لكنك صنفهم عمالا وتدفع رواتبهم على أساس ذلك في حين أنهم يعملون أكثر من الميكانيكي، وحين تأتي بميكانيكي ذي خبرة من تونس أو من أي ولاية أخرى فتجد أن العامل هناك يعمل 10 أضعاف ما يقدمه ويتقاضى راتب عامل، وإلى هذا الحد من الساعة لا يحصلون على منح الساعات الإضافية في حين تم صرفها للسائقين والإداريين.

سيدي الوزير، استمع لهذه النقطة إن غادر هؤلاء العمال فلن تجد من يعوضهم فهم يعملون ليلا ونهارا، وقد تابعتهم وراقبتهم ولم يقل لي أحد فأنا من مركز المدينة وأعرف كل شيء يجب أن تساعد هؤلاء العمال لأنهم سينجحون الشركة، والرجاء تشجيعهم في أقرب وقت وإحداث دورات تكوينية في الصيانة وبذلك يصلحون الحافلات المعطية ويقلصون من الضغط ويساعدونك سيدي الوزير وأكد مجددا سليانة تنقصها حافلات ورئيس مدير عام رسمي وليس بالتكليف وشكرا.

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا، الكلمة الآن للسيد النائب المحترم عبد الكريم عرضاوية، له أربع دقائق. تفضل.

السيد عبد الكريم عرضاوية

شكر سيدي الرئيس،

تحية إلى الزملاء،

مرحبا السيد الوزير والفريق المرافق،

سيدي الوزير، شهدت السنوات الفارطة العديد من التراكمات وتركبة ثقيلة، نعذر وضع وتشنح الزملاء بخصوص النقل، أنا شخصيا أأدعم توجه الدولة التي انكبت على حل الملفات العالقة من أساتذة نواب ومن عمال المناولة والحضائر وأثقلت كل هذه الملفات كاهل الدولة، كلها ذات طابع اجتماعي لكن الضرورة اليوم هي فك العزلة، النقل أصبح أولوية وله ضرورة لدفع التنمية، هنا سنتحدث عن النقل المدرسي وفك العزلة بين الجهات، للأمانة في ولاية صفاقس نثمن المجهود الذي يقوم به السيد الوالي والسلط الجهوية من أجل تجاوز هذه الأزمة نظرا إلى نقص الأسطول وتأكله، 16 معتمدية كلها تعاني سيدي الوزير، بتفاوت بين هذه الجهات في المناطق الريفية إلى درجة أن الصغير يغادر منذ الرابعة صباحا ويصل في الثامنة والتاسعة ليلا إضافة إلى تعطب الحافلة ويبلغ خط وكذلك النقل ما بين الجهات وحتى المواطن المسكين الذي سيتنقل لعمله أو للعلاج، أعرف مواطننا يدعى صلاح "يذكره بالخير" يعاني المسكين من قصور كلوي حين لا يجد النقل يتعذر عليه الذهاب إلى حصة تصفية الدم، بتواصل مباشر معه وأنا أؤمن المجهودات التي قمت بها وإن شاء الله في وعدكم كما قلت في أعمال اللجنة في الثلاثية الأولى من سنة 2026 لن نتحدث بتاتا عن هذه الأزمة.

سيدي الوزير، عندي ملف المناولة منذ العام الفارط، 26 عامل بالشركة الجهوية للنقل بصفاقس، هذا الملف كراس الشروط، أشغال المناولة، العقود، مناولة الخواص، السيد الوزير، بت في الموضوع ولا بد من تطبيق القانون وتسوية الوضعيات، لكن الدولة تتلكأ مساكين، يراوون ما بين الشؤون الاجتماعية، رئاسة الحكومة، وزارتك، الرجاء بكل لطف سيدي الوزير، إنصافهم فهم منقطعون عن العمل ما يفوق السنة والرجاء تسوية وضعيتهم.

سيدي الوزير، مشروع ميترو صفاقس، هذا مشروع عنده رمزية كبيرة، ملف يأخذ جميع الجوانب، سياسي، تنموي، حلم، شعار وتحدد، نريد أن نسأل إلى أين وصل؟ لأن لو ينفذ ويرى النور سيدي الوزير، فهو سيحل مشكلة كبيرة في الجهة بخصوص النقل فيمكن أن توفر عدة حافلات وتدعم بها الجهات الداخلية وهكذا يمكن أن نجسد العدالة بين الجهات وتكون في حد ذاتها رسالة للمواطن أن النجاح في هذا التحدي هو في حد ذاته نجاح في العملية وفي المشروع وحين نحل هذه المشاكل تباعا رويدا رويدا وترجع عجلة التنمية فلن تكون عندنا مشاكل وسنعمل بنظام كما قلت سيادتكم في الجلسة وتكون لنا في كل عام اعتمادات ولن نجد مجددا هذه المشاكل التي نعيشها الآن فهي بصراحة أتعبتنا وأرهقتنا.

سيدي الوزير، نتمنى لكم التوفيق وكل الدعم لكن إن شاء الله نجسد هذا على أرض الواقع يدا بيد ولن يصعب علينا شيء وتونس "غدوة خير" وشكرا.

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا، الكلمة الآن للسيد النائب المحترم ناجي بن كيلاني، له ست دقائق. تفضل.

السيد الناجي بن كيلاني

شكرا السيد الرئيس،

صباح الخير لكل الزملاء.

أرحب مجددا بالسيد وزير النقل وبكافة الإطارات المرافقة له،

السيد الوزير مرحبا بكم في مناقشة مهمة النقل.

سأنتقل من مسلمات وقناعات شخصية، قطاع النقل استراتيجي وذو أهمية قصوى في علاقة ب حياة المواطن أولا، وفي السير العادي لكل القطاعات فهو محرار وعنصر أساسي في كل ما له علاقة بالتنمية، قطاع النقل كذلك كغيره من القطاعات ترك في فترة ما وعرف سوء التصرف وعانى كثيرا من العبثية ومن غياب المسؤولية وهذه حقيقة لا جدال فيها.

إكراهات الوزارة اليوم بين متطلبات الجهات والحاجة الماسة إلى إعادة هيكلة هذا القطاع بما يستجيب لحاجيات المواطن من جهة وللموارد المالية المتاحة من جهة ثانية واقع ندره جيدا، سأنتقل من جلسة السنة الفارطة التي كانت في نفس الإطار في مناقشة نفس المهمة مع نفس السيد الوزير، تحدثت حينها عن استراتيجية الوزارة وخطة الوزارة في إعادة الهيكلة التي تقوم على ثلاث مراحل وللأمان وحتى أكون واضحا وصريحا أثمن ما تم القيام به سنة 2025 ولو أنه لا يحقق كل المتطلبات.

لكن سوف أتحدث الآن عما سيحدث في سنة 2026 كنائب عن ولاية صفاقس وأطالب بالعدالة في توزيع كل ما يتعلق بصفقات النقل البري سواء بين الجهات وحتى داخل الجهات نفسها، النقل المدرسي

سيدي الوزير، ضرورة قصوى لا نقاش ولا تبرير كلما تعلق الأمر بمستقبل أبنائنا التلاميذ وهذا يجبرني للحديث عن واقع النقل المدرسي في ولاية صفاقس.

أنت كنت في زيارة والأكد أنك اطلعت على الوضع تقريبا فالوضع متشابه في كل المعتمديات، اضطرابات في النقل المدرسي وتأخر في وصول التلاميذ للمعاهد وتأخر عودتهم إلى المنازل والسبب واحد وهو يتمثل في النقص الحاصل في الحافلات في مختلف المعتمديات وهذا ما خلق إشكالا بالنسبة إلى المسؤولين سواء محليا أو جهويا فهم تقريبا يقضون أغلب أوقاتهم في إدارة مسألة حسن وضمان وصول تلامذتنا إلى المعاهد والمدارس.

أيضا مسألة المترو الخفيف وأنا على علم وعلى يقين أن سيادتكم تعطيه الأهمية القصوى لما له من أثر إيجابي على الحركة الاقتصادية وعلى شكل النقل، لأنه اليوم إذا تم مشروع المترو الخفيف وكما تحدثنا منذ السنة الفارطة وما زلنا نجد تشبثنا بهذا المشروع فإنه يخفف الضغط على الشركة الجهوية للنقل ويجعل الحافلات المتاحة تعزز الأسطول في المعتمديات الخارجية ولما لا في بعض الجهات في إطار التكامل على المستوى الوطني.

مطار صفاقس السيد الوزير، وأنت تعرف مطار صفاقس وتعرف مكانة صفاقس اقتصاديا والأثر الذي يمكن أن يحدثه هذا المطار، للأمانة السيد الوزير، لقد تحدثت معك السنة الفارطة وما زال المطار خارج الخدمة، اليوم نطالب بتوفير طائرة على الأقل لتكون خطا واضحا بين مطار صفاقس ومطار تونس قرطاج، أنا أؤمن التوسعة والاهتمام بمطار قرطاج الذي يعتبر المطار الأول في تونس، ولكن إذا تحدثنا اقتصاديا فإن مطار صفاقس لا يقل أهمية عن مطار قرطاج.

هناك مسألة أخرى السيد الوزير، من أكبر المشاكل اليوم هي أن الصيانة سواء في ولاية صفاقس أو في باقي الولايات تتم فقط في المستودع الجهوي بالولاية وهذا يعطل كثيرا عندما تخرج حافلة أو تتعطل ننتظر ثلاثة أو أربعة أيام، فلماذا لا يتم إحداث ورشات على المستوى المحلي؟

أيضا بالنسبة إلى العنصر البشري، الإدارة الجهوية بصفاقس تشكو من نقص في العنصر البشري السيد الوزير، أنا على يقين وأستبشر خيرا في الصفقات القادمة سواء في بداية سنة 2026 أو في النصف الثاني منها وما أؤكد عليه اليوم السيد الوزير، هو أن معتمديات صفاقس عانت كثيرا خاصة في مسألة النقل المدرسي، اليوم لدينا حالات مرضية تحدث عنها زميلي لا تجد وسيلة للتنقل، تعلمون جيدا شساعة الولاية التي تضم 16 معتمدية بالإضافة إلى جزيرة قرقنة البعيدة والمعتمديات الخارجية التي يبعد بعضها 60 أو 70 كم.

نحن نتحدث اليوم عن النقل ليس فقط كوسيلة تنقل وكحق دستوري، بل نتحدث عن النقل كضرورة لضمان سير بقية المرافق النقل في علاقة بالفلاحة وفي علاقة بالاقتصاد وفي علاقة بالتربية، هو قطاع أفقي ومهمة سيادية بامتياز، أنا متأكد أن لديكم كل المؤشرات وسنسعى جميعا إلى تحقيق التوازن بين الجهات وبين الأقاليم وشكرا.

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا، أحيل الكلمة الآن للسيد النائب المحترم محمود صماري، له ست دقائق، تفضل.

السيد محمود صماري

شكرا السيد الرئيس،

بسم الله الرحمن الرحيم .

مرحبا بالسيد الوزير والوفد المرافق،

مرحبا بالسادة النواب.

سيدي الوزير، سؤال أطرحه عليكم، لقد زرت ولاية سيدي بوزيد منذ قرابة السنة واستبشر الأمل خيرا، ولكن السؤال المطروح هو أنه لا شيء تغير ونحن نستغرب أن المسؤول الأول عن وزارة النقل يزور الولاية ويطلع على الإشكاليات والصعوبات ثم لا نجد أثرا لذلك، أريد إجابة وتوضيحا عما هو مبرمج لولاية سيدي بوزيد.

على مدى عقود، ظلت ولاية سيدي بوزيد خارج دائرة اهتمام السلطة فيما يخص الاستثمار الجدي والمنصف في البنية التحتية، إن هذا الغياب شبه الكلي في البرامج للمشاريع الكبرى خاصة في مجالات النقل والطرق والربط الطاقى والمرافق العمومية الأساسية. لم يكن مجرد إغفال عابر، بل هو تقصير ممنهج خلف آثارا عميقة وسلبية على كافة المستويات خاصة على إثر غياب شبكة نقل فعالة من شأنها أن تفك العزلة عن الاقتصاد الوطني بالنسبة إلى العمادات والمعتمديات مما انجر عنها تعطل ديناميكية الاستثمار المحلي والجهوي بسبب ضعف الربط بين مراكز الإنتاج والأسواق، إلى جانب هجرة الكفاءات ورؤوس الأموال نحو ولايات أخرى تتوفر فيها البنية التحتية الأساسية والحواضر.

إن هشاشة مناخ الأعمال لا تمكن المستثمر أن يراهن على جهة تفتقر إلى أبسط مقومات الربط الطرقي والنقل المنتظم الذي حرم آلاف التلاميذ والطلبة والعمال من حقهم في النقل الآمن والمنتظم مما زاد من نسب التسرب المدرسي وعطل فرص التشغيل والاندماج المهني وكنا قد نهينا في مناسبات سابقة لضرورة تحسين أسطول النقل وخاصة المدرسي وما حدث في الأسبوع الفارط، السيد الوزير، من احتراق حافلة للنقل المدرسي في منطقة "المعازر" بمعتمدية منزل بوزيان، هو دليل على ذلك ومن أظاف الله أن الحافلة كانت قد أوصلت التلاميذ واحتترقت وهي في طريق عودتها بمعتمدية المكناسي ولولا قدر الله "وحى الله أبنائنا" لكان ما حدث مؤسف جدا، لقد نهينا أن الأسطول مهالك وسيء، ولكن لا حياة لمن تنادي.

إذا، احتترقت حافلة النقل المدرسي بالكامل بمنطقة المعازر بمعتمدية منزل بوزيان ومن أظاف الله أن أبناؤنا نزلوا وعادوا إلى منازلهم سالمين قبل وقوع الكارثة، السؤال المطروح لماذا يعامل فرع شركة القوافل في الولاية وانتهوا إلى هذا السيد الوزير، كأنه فرع وهو في الحقيقة يعد العمود الفقري للشركة بالأرقام والإحصائيات من حيث النشاط والتغطية؟ إقليم سيدي بوزيد يسجل يوميا أكثر من 15,000 راكب بين مدرسي وجاهدي ولدينا 14,000 اشتراك مدرسي وجامعي وتطور بنسبة 70% في الخمس سنوات الأخيرة ويؤمن الفرع 55% من نسبة الاشتراكات المدرسية ومع ذلك لا تؤمن الشركة سوى 51 حافلة فقط أغلبها في حالة متوسطة والبعض سيئة بمعدل 260 تلميذا في السفارة الواحدة في مخالفة صارخة لمعايير السلامة المرورية للنقل المدرسي وهنا أتحدث عن الإحداثيات المزدوجة.

أما بخصوص إحداثيات الخطوط المدرسية، ففي سنة 2023-2024 كان هناك أربعة خطوط فقط وفي سنة 2024-2025 كان هناك "صفر" إحداث، وفي السنة الحالية 2025/2026 لدينا أكثر من 15

طلب إحداث جديد لم تتم الاستجابة لها نظرا إلى ضعف الأسطول ونقص السواق وهذا الأمر يخص 14 معتمدية دون استثناء. بالنسبة إلى النقل بين الولايات هناك ثمانية خطوط غير منتظمة والبعض ألغي، التلميذ والطالب والموظف والتاجر كلهم يعيشون هذه العزلة يوميا مثال، خط "منزل بوزيان-سوسة" الذي حدثتكم عنه عند انعقاد اللجنة السيد الوزير، أخبرتكم أنه ينطلق من منزل بوزيان وصولا إلى المكناسي في اتجاه مدينة سيدي بوزيد، ينطلق منذ الساعة صباحا ويصل على الساعة 11 صباحا إلى سوسة ويعود على الساعة الواحدة بعد الظهر، قلت أن هذا التوقيت غير ولائم ومع ذلك ألغي هذا الخط وأصبح الانطلاق من معتمدية السند التابعة لولاية قفصة، إذا ما الفائدة من إرجاع هذا الخط إلى معتمدية السند؟ خاصة أنه حينما تنطلق من معتمدية السند فإن سكان منزل بوزيان لا يجدون أماكن شاغرة في الحافلة نرجو مراجعة هذا الشيء.

نحن في سيدي بوزيد لا نطالب بالمستحيل، بل بحقنا الشرعي الذي يكفله الدستور وكل المواثيق الدولية في خدمة نقل يحفظ كرامة المواطن وسلامة أبناؤنا ونماء جهتنا ولهذا نؤكد اليوم وبصوت واحد وقد كررت هذا الطلب عليكم مرتين، الحل الجذري المستدام والمتمثل في إحداث شركة جهوية للنقل العمومي بسيدي بوزيد، شركة قادرة على تطوير شبكاتنا الداخلية والخارجية لتحسين جودة الخدمات والتوقيت وخلق مناخ اجتماعي مستقر للعمال والمواطنين والتلاميذ والطلبة لولاية مترامية الأطراف عدد سكانها نصف مليون نسمة.

كما نتساءل عن مآل مشروع النقل الحديدي للخط 11 الرابط بين القصيرين وسوسة والذي يمر عبر سبالة أولاد عمر وجملة وعدة معتمديات من ولاية القيروان؟ الخط 13، القطار الذي ينطلق من توزر في اتجاه العاصمة الذي يعد رحلة عذاب تدوم أكثر من عشر ساعات في وسيلة نقل أقل ما يقال عنها غير لائقة غير آمنة غير مريحة وغير نظيفة غير، غير، غير.

احفظونا واحترموا أبناؤنا شعبنا لنحفظ لهم كرامتهم وشكرا.

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا، أحيل الكلمة للسيد النائب المحترم قيس اللواتي، له دقيقتان تفضل.

السيد قيس اللواتي

شكرا السيد الرئيس،

مرحبا بالسيد الوزير والوفد المرافق لكم.

ومرحبا بالسادة الحضور.

السيد الوزير، ما هي الأسباب التي أدت إلى عدم تعيين مديري عامين على رأس عدد من المؤسسات الراجعة بالنظر إلى وزارتك والاكتماء بتعيين متصرف مفوض؟ هذه الشركات سيدي الوزير، هي شركات وطنية و جهوية كبرى مثل شركة أشغال السكك الحديدية، الشركة التونسية للملاحة، ديوان الطيران المدني والمطارات، الشركة التونسية للنقل بين المدن، الخطوط الجوية التونسية والشركة الجهوية للنقل ببزرت وقابس وسليانة وغيرها.

السيد الوزير، إن المتصرف المفوض يجب أن يكون حلا وقتيا لأن مهامه تقتصر أساسا على التسيير اليومي وتطبيق الإجراءات الإدارية، بينما يتميز المدير العام بطابعه الاستراتيجي في صياغة الخطط وقيادة مشاريع التطوير والإصلاح وهي مهام لا يمكن للمتصرف المفوض القيام بها وأكبر مثال على هذا هو الشركة الجهوية للنقل ببزرت،

شركة كانت نموذجا للشركات الأخرى والشركة الوحيدة التي تقتني حافلاتها بدون اقتراض من البنوك ولكنها الآن أصبحت تعاني من عدة مشاكل بسبب غياب خطة مدير عام للشركة ونقص كبير في الحافلات والأعوان وقطع الغيار مما تسبب في إلغاء عدة خطوط حيوية، فالرجاء دعم الشركة ببعض الحافلات وخاصة نيابة رأس الجبل.

وما دمنا نتحدث عن بززرت السيد الوزير، لدينا موظفون وإدارة كاملة تابعة للشركة الوطنية للسكك الحديدية، إدارة وموظفون يؤمنون فقط سفرة في الصباح وسفرة في المساء "سفرة في الخامسة صباحا وسفرة السادسة مساء".

الموضوع الثاني السيد الوزير، يخص شركة نقل تونس، فيبعد المجهودات الكبيرة التي قامت بها الدولة في تجديد الأسطول وتحسين صورة النقل العمومي أصبح من الضروري توفير زي رسمي للأعوان خاصة وأن آخر زي منح لهم كان في سنة 2015، إن الهندام السيد الوزير، سيعكس...

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

بإمكانك مواصلة فكرتك تفضل.

السيد قيس اللواتي

الهندام السيد الوزير، سيعكس صورة إيجابية للشركة ويسهل التواصل مع المواطن.

النقطة الثانية السيد الوزير، منذ أربع سنوات وأعوان شركة نقل تونس يعانون من سوء خدمات التعاونية الـ "mutuelle" حيث يتم اقتطاع نسبة 4% من راتب العون كل شهر، ولكن حين يحتاج خدمة منهم في أي مجال لا يجد تجاوبا ومثال على ذلك السيد الوزير "منحة التقاعد"، فمن المفروض أن تمنح التعاونية منحة نهاية الخدمة عند الخروج على التقاعد، ولكن منذ أربع سنوات لم يتم صرفها، حتى إن هناك من توفي -السيد الوزير- ولم يحصل على هذه المنحة وهناك من طلب سلفة فطلبوا منه الاستظهار بما يثبت أنه مريض.

وفي الأخير الفصل 15، مهم شركة نقل تونس الذي وقع الاتفاق عليه يوم 19 ماي 2025 مع وزارة النقل ووزارة الشؤون الاجتماعية وتفقدية الشغل ووقع الاتفاق في التنفيذ على ثلاثة أقساط بداية القسط الأول في أكتوبر 2025 والقسط الثاني 2026 والقسط الثالث أكتوبر 2027 وهذا الاتفاق لم يفعل إلى حد الآن الرجاء الإسراع في هذا التنفيذ.

وفق الله الجميع وحفظ الله بلادنا.

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا، أحيل الكلمة الآن إلى السيد النائب المحترم علاء غزواني، له دقيقتان، تفضل.

السيد علاء غزواني

شكرا سيدي الرئيس.

نرحب بالسيد وزير النقل وكافة الإطارات المرافقة له.

تقريبا سيدي الوزير، لقد تحدثنا سابقا عن غياب النقل المدرسي في أرياف جندوبة وعن وضعية قطار جندوبة ووضعية النقل العمومي بالجهة.

سيدي الوزير، أود أن ألفت انتباهكم اليوم لوضعية أصحاب "اللواجات" سيارات الأجرة في جندوبة فالولاية جاهزة للشروع في إسناد

الرخص لكنها ما زالت تنتظر وزارتكم للتخصيص النهائي لتبدأ العمل على أرض الواقع، سيدي الوزير، الوضع في "عين دراهم" وجندوبة ككل و"قرنانة" صعب جدا الناس ينتظرون لساعات في الصباح الباكر ومصالحهم تتعطل، والطلبة والعمال يتأخرون، والضغط كبير بسبب النقص الواضح في سيارات الأجرة "اللواجات" والنقل العمومي في أوقات الذروة، نرجو منكم التسريع في إصدار الترخيص للولاية لتمكين أصحاب سيارات الأجرة "اللواجات" من العمل والترفيه في عدد الرخص لنوفر للناس وسيلة نقل تليق بهم، فالوضع مستعجل والناس سئموا الانتظار على قارعة الطريق.

سيدي الوزير، بخصوص مطار طبرقة في زيارة سابقة لكم لولاية جندوبة كنتم قد وعدتم بإعادة تفعيل الرحلات وتمكين أبناء الجهة من السفر عبر مطار طبرقة ومراجعة تكلفة التذكرة الباهظة، مطار طبرقة وعلاقته بـ "Tunisair" سيدي الوزير، أثار جدلا كبيرا.

سننتقل الآن في الحديث عن وضعية المكونين الشبان في سياقة العربات اليوم، سيدي الوزير، يعيش المكونون الشبان وضعية خانقة حيث تم عمليا غلق الباب أمامهم وترك المجال حصريا لمدارس تعليم السياقة التي تسيطر عليها أطراف ذات نفوذ نقابي واقتصادي لا تقبل المنافسة ولا تريد للشباب أن ينهض بمشاريعه وهذا يتعارض تماما...

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

بإمكانك أن تواصل التدخل في عشر ثواني تفضل.

السيد علاء غزواني

وهذا يتعارض تماما مع تعليمات السيد رئيس الجمهورية الداعي صراحة إلى فتح المجال أمام الشباب ليبينوا مستقبلهم...

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا، أحيل الكلمة للسيد النائب المحترم محسن بن سالم، له دقيقتان، تفضل.

السيد محسن بن سالم

شكرا السيد الرئيس.

مرحبا بالسيد الوزير والوفد المرافق.

السيد الوزير، لن أتحدث عن القطار السريع ومشاكله ولا عن المطار الدولي ونواقصه ولا عن "المترو الخفيف" ومشاكله ولا عن التأخير الحاصل في الرحلات الجوية ولا عن وضعية "الطريق السيارة" الكارثية ولا عن وضعية الميناء وصعوباته، فنحن في قبلي لا يربطنا أي رابط بكل هذا ومشكلنا أكبر من ذلك.

ما زلت أتذكر كلامك في الجلسة العامة عند لقائك السنة الفارطة الشيء الأكيد والثابت أنه لم يتغير شيء، أرجو منك السيد الوزير، أن تقرّ تعاليق الناس وغضبهم الكبير بخصوص النقل في ولاية قبلي، ربما هناك بعض اللوم تجاهك السيد الوزير، فقد طلبت منك السنة الفارطة أن تفتح تحقيقا في مسألة حافلة دوز-قابس ودوز-صفاقس والنتيجة لا شيء، إن العلاقة بين المدير ورئيس الورشة "chef d'atelier" متدهورة وهو ما يجعل العمل والتكامل شبه مستحيل فالمرفق العمومي لا بد أن يتواصل والدولة أكبر من الأشخاص.

كانت هناك سيارة في قبلي مخصصة سابقا لنقل قطع الغيار من مغازة قابس إلى قبلي، ولكن هذه السيارة أخذها المدير للاستعمال الشخصي والآن لم نعد نجد من يجلب قطع الغيار من قابس، أما

بخصوص الحافلة "Double cabine" الخاصة بالتلاميذ فقد طلبت أنت شخصيا في ديسمبر 2024 أن يقوموا بإصلاحها خلال 15 يوما وإلى حد هذه الساعة لم تنته هذه المدة.

كذلك هناك حافلة "Mercedes confort" التابعة لدوز-قابس، معطلة بسبب خلل في "علبة السرعة" "boîte de vitesse" المطلوب هو التسريع في إصلاحها. وفقكم الله وشكرا.

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا، أحيل الكلمة الآن للسيد النائب المحترم نور الدين العكروت وله من التوقيت أربع دقائق تفضل.

السيد نور الدين العكروت

بسم الله الرحمن الرحيم.

شكرا السيد الرئيس.

مرحبا بالسيد وزير النقل والسادة المديرين العامين المرافقين له.

في البداية، لدي أمنية وطلب، فبعد ستين عاما من الاستقلال ما زلنا نعيش على أمل مد السكة الحديدية وما لها من أثر إيجابي على التنمية والحركة الاقتصادية في الجهة وفي الإقليم الخامس بصفة خاصة، يمكننا أن نتحدث عن مدين 2035 أو 2040 أو حتى 2050، لا مشكلة سيدي الوزير.

مداخلتي هذه عبارة عن أسئلة أغلبها وقفتم عليها في زيارتكم الأخيرة لولاية مدين ونحن ننتظر إجابات شافية وضافية لشغف أهالينا في معرفة مدى جدوى تلك الزيارة للجهة.

أولا، نتساءل عن تهيئة محطة النقل البري بجرجيس التي كانت النقطة الأخيرة خلال زيارتكم لولاية مدين ومشروع مركز الفحص الفني بجرجيس كنتم قد صرحتم أن استغلاله سيكون خلال سنة 2026، كما نؤكد على ضرورة تدعيم أسطول الشركة الجهوية للنقل بمدين وتحديد نصيبها من صفقة الحافلات المجمعة بالوزارة ومن الحافلات المستعملة عن طريق التعاون الدولي ومجهود التونسيين بالخارج.

بخصوص جهر الميناء التجاري بجرجيس، أعلنتم أن الانطلاق سيكون في شهر نوفمبر، ولكن لم نر أي شيء، تطوير نشاط الميناء من خلال دعم الرحلات طوال السنة وعدم اقتصرها على السفرات الصيفية وقد أجبتكم في زيارتكم بأن الرحلات ستكون على مدار الشهر ابتداء من السنة القادمة.

أما بالنسبة إلى إدارة النقل البري فهناك نقص فادح في الأعوان وخاصة في مراكز الفحص الفني بمركز مدين المدينة وبن قردان وجربة، مركز مدين المدينة يؤمن يوميا أكثر من 140 عملية فحص فني بثلاثة أروقة وبمعدل 50 عملية معaine يوميا بالإضافة إلى عمليات خرز العربات والوزن ومحاضر القبول وعمليات التنقل خارج المركز للمعaine لدى المصالح الأمنية والديوانية والبلديات وعملية الفحص الفني العرضي، كل ذلك يقوم به ثلاثة أعوان فقط سيدي الوزير.

بالنسبة إلى الخطوط، هناك حافلات غير مستغلة حاليا ونقص في خطوط: "بن قردان-صفاقس"، "تطاوين-صفاقس"، و"بن قردان-جربة"، أما معبر "رأس جدير" الحدودي بين قردان، ففي انتظار انطلاق أشغال التهيئة والتوسعة للمعبر الحدودي البري برأس جدير ولمواصلة تسهيل عمل الوحدات الأمنية والديوانية والحفاظ على ديمومة الحركة وعبور المسافرين والبضائع في الاتجاهين، الرجاء

التفضل بإعطاء الإذن لمصالح "الديوان الوطني للمعابر الحدودية البرية" بمواصلة برنامج الصيانة الدورية السنوية للمؤسسات الإدارية والأمنية والديوانية وخاصة ممرات الدخول والخروج ونظرا إلى برمجة انطلاق الأشغال على مراحل لا بد من مواصلة العناية خاصة بالإنارة والبنية التحتية الضرورية والتعهد بصيانتها دوريا.

مطار جربة جرجيس يشكو من عدة نقائص فالمعدات قديمة ومهترئة والمطار يفتقر إلى التحديث من ناحية التهيئة والملائمة مع تطور عدد الرحلات وعدد المسافرين رغم أنه تجاوز المليونين هذه السنة، يمكن للمطار استقبال عدة جهات جديدة مثل المغرب وتركيا ودي والإمارات لتقريب الخدمات ورفع المداخل، أما الخطوط الداخلية فهي تعاني من اضطراب وتأخر مستمر مما يؤثر على الاستثمار في المنطقة حيث يمثل نقطة تواصل بين الشمال والجنوب، سيدي الوزير، في "أيام الاستثمار" الأخيرة التي نظمت بولاية مدين شهدنا نكسة كبيرة بسبب تعطل الرحلات مما تعذر حضور العديد من المستثمرين.

أخيرا سيدي الوزير، دعما للمطلب الشعبي لأبناء تطاوين ومدين والجنوب الشرقي بصفة عامة نطالب بفتح معبر "تبجي مشهد صالح" كشريان حيوي ولوجستي وتنموي للمناطق المتاخمة للحدود مع الشقيقة ليبيا وشكرا سيدي الوزير على حسن الإصغاء.

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا أحيل الكلمة الآن للنائب المحترم السيدة ريم بن الحاج محمد، لها أربع دقائق، تفضلي.

السيدة ريم بن الحاج محمد

شكرا السيد الرئيس.

بسم الله الرحمن الرحيم، على الله العزم ونحن بإذنه عازمون.

السيد الرئيس،

السادة زملائي النواب،

أرحب بالسيد وزير النقل والوفد المرافق لكم في رحاب البرلمان.

السيد الوزير، النقل قطاع ضروري وأساسي في تحسين جودة الحياة ودعم التنمية الاقتصادية والاجتماعية فهو عنصر يضمن الاندماج الاجتماعي يقرب المسافات ويدعم جاذبية المدن، نعلم جميعا أن قطاع النقل في بلادنا يعاني من عدة إشكاليات وأهمها تهرأ جزء كبير من الأسطول سواء في النقل الحضري أو بين المدن، عدم انتظام المواعيد وتكرر الأعطال مما يضعف الثقة بين المواطنين، السيد الوزير، مازلنا نحتفل بجودة الحافلات المشرفة للبلاد، أرهقنا حملات العنف والتدمير، تطبيق عقوبات صارمة على المدمرين ومن وراءهم.

ضغط كبير على الشبكات الطرقية خاصة في ساعات الذروة، نقص التجهيزات الذكية لإدارة حركة المرور ونقص لوحات إرشاد المواطنين في المحطات الكبرى مثل محطة حافلات "TGM" وال "Passage" لولاية تونس، ضعف الربط بين النقل العمومي والنقل غير المنتظم واندماج التكنولوجيا على جميع الواجهات.

السيد الوزير، الحاجة إلى تمويل مستدام لتجديد الأسطول وتحسين البنية التحتية من أكبر التحديات التي يجب تخطيها، التقليل من التلوث وتحسين السلامة المرورية والشاركة الفعلية مع البلديات، لأن هذا المشهد (عرضت السيدة النائية صورة) غير معقول ولا يرضى به أي مواطن تونسي غيور على بلاده، هذا المشهد في حلق

الوادي لأكثر من شهر ولم يتدخل أي من الأطراف المعنية، الكل يرمي الكرة إلى الطرف الآخر، هذا المنظر غير مرغوب.

شراكة فعلية مع البلدية والسلطات المحلية، النظافة مسؤولية جماعية، عندما أرى فضلات منزلية متنوعة مرمية على السكة الحديدية أقول "عقلية مريضة مدمرة بعيدة عن الوطن ومفهوم الوطنية"، حملات تحسيسية ومخالفات لمحاسبة المخالفين، كل هذا حدث على امتداد كامل الخط وصولاً إلى "TGM" والسؤال المطروح من وراء ما يقع في "صلامبو" وكل هذا الاستهتار؟ ولماذا لا تقع المحاسبة؟ شكراً على التدخل للتخلص من ذلك المنظر في الكرم وسيتواصل على كامل الخط كما وعدني السيد عبد الرؤوف مشكوراً وشكراً للمجلس المحلي الذي وثق وبلغ الصوت وأيضاً على تحرك البلدية.

وفي نفس المجال مجال النظافة، أود أن أشكر السيد محمد عمران مدير الديوان على المجهودات المبذولة في تحسين مدخل "الميناء" بالشراكة مع البلدية بعد الجلسة المثمرة معه من أجل خلق الوادي كوجهة سياحية وأريد أن أشكر جميع أعوان النظافة الليلية وعلى رأسهم السيد نوفل على ما يقومون به في نظافة المحطات، هؤلاء الأشخاص يجب أن نشكرهم ونجازهم، السيد الوزير.

تحسين اللامركزية في التخطيط حتى تستفيد كل الجهات لتحسين خدمات النقل، السيد الوزير، يجب العمل على تجديد الأسطول من الحافلات والقطارات مع إعطاء الأولوية لمركبات صديقة للبيئة وتحسين البنية التحتية عبر صيانة الطرقات وتطوير محطات النقل ودعم الممرات الخاصة بالحافلات وإحداث خطوط نقل جديدة كما طالب أعضاء المجلس الجهوي الرابع لولاية تونس، إطلاق منظومة رقمية لمراقبة حركة الأسطول لتقديم معلومات مباشرة للمواطنين وتعزيز السلامة من خلال حملات توعوية ومراقبة الطرقات وتحسين العلامات المرورية والتشجيع على النقل البديل.

السيد الوزير، النقل هو حق اجتماعي لتقليل كلفة التنقل على العائلة ولتسهيل وصول الطلبة والعمال إلى مؤسساتهم ولدعم الإدماج الاقتصادي للجنسين، السيد الوزير، إن إصلاح قطاع النقل هو استثمار في مستقبل البلاد، نحتاج اليوم إلى رؤية شاملة وتعاون بين الدولة والجماعات المحلية والقطاع الخاص من أجل خدمة نقل محترمة آمنة وفي متناول الجميع،

نعلم جيداً أنها "تركة ثقيلة"، وفقكم الله وهو ولي التوفيق.

من أجل تونس والمواطنين، بناء وتشبيد والشعب يريد نقل آمن متقدم ومفيد وشكراً.

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكراً، أحيل الكلمة الآن إلى السيد النائب المحترم أومينة حرباوي، لها ست دقائق، تفضلي.

السيدة أومينة حرباوي

شكراً سيدي رئيس،

مرحباً بالسيد وزير النقل وبالوفد المرافق لكم،

أتوجه اليوم بسؤالي إلى السيد الوزير حول وضعية قطاع النقل وتحدياته المتزايدة، لما لهذا القطاع من دور محوري في تحريك الاقتصاد الوطني وتسهيل التنقل وضمان سلامة المواطنين، كما نثمن عمل وزارتك ونشكركم على اجتهادكم.

السيد الوزير، بطلب من متساكني الخليدية، نطالب بإحداث خط حافلة جديد يربط حي فرش العنابي بالمنطقة الصناعية بالمغيرة، إذ يضطر المواطن حالياً إلى التنقل عبر ثلاثة خطوط للوصول من فرش العنابي إلى نعسان، ثم نعسان فوشانة، ثم فوشانة المنطقة الصناعية بالمغيرة وهو ما يتطلب وقتاً طويلاً وتكلفة مادية مرتفعة. المسار المقترح للخط الجديد ينطلق من فرش العنابي مروراً بحي البئر الجديد ودورة بريك ودوار الحوش ونعسان وشبدة وفوشانة وصولاً إلى المنطقة الصناعية بالمغيرة.

إن إحداث هذا الخط سيعود بفوائد مباشرة على المواطنين من خلال تقليص عدد وسائل النقل المطلوبة وتحسين ظروف التنقل وتشجيع النشاط الاقتصادي بالمنطقة.

كما نعلمكم، سيدي الوزير، أن الخليدية لا تمتلك خط سيارة أجرة جماعي مباشراً نحو تونس العاصمة وهو ما يضع المواطنين أمام صعوبات كبيرة ومرهقة ومكلفة، لذا نرجو إحداث خط سيارة أجرة جماعي مباشر يربط الخليدية بتونس العاصمة ونطالب أيضاً بتفعيل محطة القطار بالخليدية لما لها من دور في تخفيف الضغط على الحافلات وتوفير بديل اقتصادي وفعال للعمال والطلبة والاستجابة الحقيقية لحاجيات المواطنين في مجال النقل العمومي.

كما نطالب بإرجاع الخط عدد 610 الرابط بين ولاية بن عروس وولاية أريانة، إذ وقع حذفه منذ عشر سنوات وقد وردتكم مراسلة في الغرض، فالرجاء إعادة النظر في هذا القرار.

ونطالب كذلك بتمديد خط الحافلة المخصص للطلبة انطلاقاً من الشرقية ليصل إلى قرطاج، إذ يعاني طالب العلم اليوم من مشقة كبيرة في التنقل.

سيدي الوزير، الـ "RFR" وما يمثله من أهمية لمعتمديات ولاية بن عروس وبعد انتظار دام 21 سنة، لم يتلق المواطن سوى ردود سطحية دون تحديد آجال أو تقديم عناصر توضيحية.

كما توجد عريضة من أهالي المحمدية سلمت إليكم ولم يقع إلى حد الآن اتخاذ أي إجراء بخصوصها لتحسين النقل بالمدينة خاصة بعد إشكال تركيز محطة سيارة أجرة جماعي بباب عليوة، مما تسبب في مشقة كبيرة لأهالي المحمدية وفوشانة والمروج.

ونشير أيضاً إلى أن لدينا تلاميذ يدرسون بالمدرسة الإعدادية النموذجية بمقرين حيث يغادر التلميذ مدرسته في الساعة الخامسة مساءً ولا يصل إلى المحمدية إلا على الساعة السابعة ليلاً وهو ما يستوجب التفكير الجدي في أوضاع نخبة تلامذتنا لغياب النقل المباشر. كما أن عدد الطلبة في تزايد مستمر كل سنة، في حين ما زالت وسائل النقل العمومي غير متوفرة بالقدر الكافي في تونس الكبرى وخاصة بولاية بن عروس.

ونطالب كذلك بإحداث خط سيارة أجرة جماعي يربط بين رادس بتونس العاصمة.

كما نلفت انتباهكم إلى أن محطات الحافلات بولاية بن عروس وخاصة المخصصة للمكفوفين تشكو من نقص حاد في الإنارة، حتى لا أقول متعمدة ليلاً، مما يجعلها فرصة للمنحرفين للسطو على المواطنين وينشلوهم.

بطلب من نائب عن مجلس الأقاليم الثاني عن ولاية منوبة، نطرح مسألة الخط "E" الذي ينطلق من برشلونة ويصل إلى المرناقية

ونتساءل عن سبب توقفه في بوقطفة ونرجو مدنا بالإجابة في هذا الشأن.

سيدى الوزير، إن الهدف من هذه المطالب هو تحسين منظومة النقل بالإقليم الثاني وتخفيف الأعباء المالية والمادية عن المواطنين وضمان حقهم في نقل محترم ومنظم وفعال يواكب حاجياتهم اليومية، فإذا أردنا النهوض بالاقتصاد وجب تعزيز خدمات النقل في كل المناطق وشكرا.

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا، الكلمة الآن للسيد النائب المحترم صالح هداحي، تفضل.

السيد صالح هداحي

شكرا سيدى الرئيس،

مرحبا بكم سيدى الوزير وبكافة الوفد المرافق لكم،

اليوم سيدى الوزير، تمنيت أن أتوجه إليكم بتحية شكر على الإنجازات التي حصلت من السنة الفارطة إلى هذه السنة في ولاية قابس.

كنا قد التقينا مع بعضنا النواب بالغرفة الأولى والنواب بالغرفة الثانية وقدمنا لكم أهم المشاكل الموجودة في قابس في قطاع النقل، لكن للأسف سيدى الوزير، لم نلمس تحسنا ولا تحقيقا لأي مطلب.

أتحدث اليوم عن النقل المدرسي سيدى الوزير، حيث توجد معتمديات تبعد 40 كيلومترا عن مركز الولاية، فالطالب يوما يذهب ويوما لا يذهب وحتى في اليوم الذي يذهب فيه، يوما يصل في وقته ويوما لا يصل في وقته وكذلك العامل، لن يقبله أجيره بأن يأتي إلى عمله متأخرا، سيدى الوزير، إن الوضعية ما زالت على حالها ولم يقع الحسم في النقل المدرسي والجامعي.

سيدى الوزير، أعطيتموني بطاقة للتنقل المجاني كنانب واليوم سأحدثكم كمواطن وأنا لا أنكر ذلك، لكن لا توجد حافلة أركبها، بل بالعكس وقع التخلي عن خط حيوي مطمطة تونس. أعطيتموني بطاقة دون صلاحية فعلية، فلا توجد حافلة أركبها ولا حتى الفطار مضمون، القطار يوما يصل على الساعة السابعة ويوما يصل متأخرا، يصل بعد خمس ساعات ولا يعلم أحد متى يصل، الرحلة قد تدوم عشر أو اثنتي عشرة ساعة وقد تكلمنا عن هذا الموضوع سابقا ولم يحصل أي تغيير.

سيدى الوزير، نقطة أخرى، مطار مطمطة، أنا أعتبره مطارا بالاسم فقط وهو في الحقيقة مطار عسكري لا غير. لا نعلم هل توجد نية لتفعيله أم لا؟ فهو مطار خارج عن الخدمة ولا يستعمل إلا في رحلة سنوية خلال موسم الحج فقط، رغم وجود الديوانة والشرطة وكل المقومات ونعرف جميعا الدور الذي يمكن أن يلعبه هذا المطار في الحياة الاقتصادية والسياحية للجهة خاصة وأن الجهة معروفة بالسياحة الاستشفائية والسياحة الجبلية. فالسائح سيدى الوزير، عند زيارته للجنوب ويتنقل به برا ويقضي عشر ساعات في الطريق للوصول، فيعدل عن الزيارة. السائح على مستوى السياحة الداخلية، إذا تنقل برا من العاصمة إلى الجنوب، فإنه يقضي يومين في الطريق، فيعدل عن الزيارة، فالرجاء النظر في هذا الموضوع سيدى الوزير.

كما نطالب بالنظر في وضعية ميناء قابس، قدمنا سابقا مطالبا لفتح رصيف الحاويات ونعرف أهميته في المبادلات مع القطر الجزائري، لكن لم يقع فيه أي تقدم، نرجو منكم سيدى الوزير، أخذ هذا المطلب بعين الاعتبار وفتح رصيف الحاويات بميناء قابس.

سيدى الوزير، هناك أيضا خط حديدي معطل منذ الثمانينات وهو الرابط بين قابس ومدنين وفي ظل التقسيم الجديد للجمهورية التونسية إلى أقاليم، أرى أن لهذا الخط أهمية كبرى. هذا الخط إن لم يقع بعثه، فعلى الأقل التفكير فيه مستقبلا ضمن مشاريعكم الكبرى لما له من دور في ربط ولايات الجنوب الشرقي بالعاصمة وكذلك دوره الاقتصادي المهم في علاقته بالقطر الليبي وشكرا.

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا، الكلمة الآن للسيد النائب المحترم السيدة زكية المعروفي، تفضلي.

السيدة زكية المعروفي

شكرا لك السيد الرئيس،

مرحبا بالسيد الوزير وبكل من رافقه اليوم وهم كفاءات وطنية بصراحة وكلما كلمنا واحدا منهم إلا وتجاوب معنا وقد تعاملنا معهم في عديد المرات.

اليوم أنا ليس لدي طرح، كما جرت العادة وليست لدي توصيف للواقع وليست لدي مطلوبة لأنني لو دخلت اليوم في المطالبة كنت طالبة من السيد الوزير "des soucoupes volantes" لأنني حتى عندما ركبت الحافلة وجدت الطرقات ممتلئة وبصراحة أنا أشعر بالقلق وكذلك المواطنون يشعرون بذلك.

سيدى الوزير، اليوم أود أن نتحدث عن وزارة النقل التي رغم كل انتقاداتنا لها تبقى الوزارة الوحيدة التي فكت العزلة عن المواطنين في تونس وهي الضامن الوحيد للاستقرار التجاري والاستثمار في تونس لأنه من دون نقل بحري وجوي لا توجد استثمارات ولا تجارة ولا خدمات في تونس.

اليوم نحن ننظر إليه كنواب شعب، لا من باب المطالبة فقط، فالنقل ليس مجرد حافلات وقطارات وسكك، بل هو صمام أمان كبير للدولة، لأن وزارة النقل جزء من منظومة عالمية تسعى اليوم إلى السيطرة على النقل البحري والجوي وتركنا في حالة تبعية. إن وصلنا القمح والسكر أكلنا وإن لم يصلنا فعلينا أن ندبر كيف نجلب سلعا وكيف نؤمن قوت مواطنينا.

النقل البحري التونسي ليس مشكله نقص الإمكانيات فقط، بل هناك ضغط خارجي كبير يريد إرباك تونس وأبنائها، الحرب الصامتة تنخر في مقدرات دولتنا.

سيدى الوزير، نظرة على مدارس تعليم السياقة وتعزيز الرقابة على هذا القطاع والتسريع في إصدار "cahier de charge"، فالقطاع مهم جدا وخاصة في مجال السلامة المرورية وهي اليوم في الميزان.

قمت بزيارة إلى شركة السكك الحديدية سيدى الوزير، فإذا كانت هناك قطارات تسير اليوم في البلاد فذلك بفضل عمال شركة السكك الحديدية، فهم الذين يعملون، ليس لأن لدينا قاطرات، فالإشكال اليوم نحن لا نملك قاطرات كافية، ولكن لدينا عمالا يحبون العمل. هؤلاء الناس متعطشون، تريد أن ترى القطارات ممتلئة وتريد أن ترى المواطنين مكتظين أمام باب القطار ومن يصل الأول إلى المقعد وهذا ما نحن نطالب به سيدى الوزير، وأنا شخصيا، زكية المعروفي أريد رؤية قطار نقل البضائع يخرج الفولاذ قربا.

الدور الاجتماعي لوزارةكم يجب أن يتعزز لأن شركة النقل بنزرت يجب أن تفهم أن تأمين النقل المدرسي وولوج التلاميذ إلى الجهات مسؤولية مشتركة وأن نقل الأطفال ليس منة.

كما أشكر كل القائمين على الفحص الفني في منزل بورقيبة، فهذه مسألة مهمة جداً، لأن القائمين عليه حريصون على تطبيق القانون وهذه مسألة خارقة للعادة وعلى قدر ما هم حريصون، الناس لا تريد إجراء الفحص الفني في منزل بورقيبة "تبارك الله عليهم".

وأطلب منكم سيدي الوزير، بما أن المقر موجود أن يتم فتح إدارة صغيرة حتى تتمكن من استخراج رخص السياقة وهذا هو الطرح أو التدخل الذي أردت تقديمه اليوم وشكراً.

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكراً، الكلمة الآن للسيد النائب المحترم رفيق الشنوفي، له أربع دقائق، تفضل.

السيد رفيق الشنوفي

شكراً السيد الرئيس،

مرحباً بالسيد الوزير والوفد المرافق،

السادة الزملاء وزميلات من الغرفتين،

إن قطاع النقل هو القاطرة الأولى للتطور الاقتصادي.

سيدي الوزير، لدينا إشكال في النقل فهو إشكال أزلي بين مدينتي الفحص وزغوان حيث نجد المواطنين في طوابير على 1 كيلومتراً أو كيلومتراً ونصفاً والناس لم تعد قادرة على الركوب من محطة الفحص وسيارات الأجرة بين المدن لا تعود من زغوان. هذا الإشكال الذي كان يبرز يوم الاثنين فقط أصبح اليوم مشكلاً يومياً وكان يمكن لكم سيدي الوزير، أن تلاحظوا ذلك بأنفسكم والمفارقة أنه كلما زدنا في عدد سيارات الأجرة بين المدن تفاقم الإشكال.

تدخلت السلطات المحلية والجهوية وتم توفير حافلة إضافية لمعاضدة الخط، فخف الإشكال ولاقي استحسان جميع المواطنين وأصبح حديث الشارع لأنه كان فعلاً إشكلاً حقيقياً، لكن بعد ثلاثة أيام تم سحب هذه الحافلة ولا نعلم تحت أي ضغط كان ذلك، هل هو من القطاع أو من النقابة، الله أعلم، وعدنا إلى الوضع السابق.

سيدي الوزير، نطالب بإحداث خط نقل بالحافلات بين مدينة الفحص وتونس على غرار خط زغوان وتونس، مع إرجاع الخطوط التي تم حذفها مثل خط الفحص سوسة وخط الفحص نابيل وكذلك إحداث خط نقل مدرسي بين منطقة أولاد الزواي ومنطقة الناظور، حيث يصل الخط حالياً إلى سوغاسي التي تبعد عنهم 7 كيلومترات وهم يطالبون بتمديد الخط سبع كيلومترات حتى يستطيع أبناءهم التنقل يومياً إلى الناظور.

كما أسأل سيدي الوزير، عن نصيب ولاية زغوان من المداخل المتحصل عليها من الجهة لفائدة الشركة الجهوية للنقل بنابل وهو سؤال لا نجد له جواباً إلى اليوم، علماً أن هذه المداخل تستخلص من ولاية زغوان، في حين أن الحافلات والسواق وتركيز المحطات كلها لا تعود بالنفع الكافي على الولاية.

سيدي الوزير، لا بد من إحداث شركة جهوية للنقل بزغوان وهو مطلب شعبي ترفعه جميع المسؤوليات والمجالس المحلية لحلحلة هذا الإشكال، فلا يعقل أن تتحمل ولاية نابيل وهي ولاية سياحية وتضم قرابة مليون ساكن، فبودا لو نرفع عنها عبء ولاية زغوان.

وفي الأثناء سيدي الوزير، لا بد من اتخاذ إجراءات استثنائية لفائدة قطاع النقل بزغوان خاصة في الاقتناءات الجديدة من حيث

الحافلات، لا بد من تمتيع الولاية على الأقل بعشر حافلات لأن ما تم توفيره من خمس حافلات في المرة السابقة لم يكن لهم أي تأثير يذكر وبقيت نفس الحافلات القديمة التي أعرف أن بعضها يعمل على الخط منذ ثماني سنوات وهي في حالة سيئة حيث استبدل بلور الحافلة "بالطولة"، نحن نعلم أنه هذا هو الموجود، ولكن نريد يا حبيذا تحسين الوضعية بإحداث شركة جهوية للنقل.

سيدي الوزير، نحن كنواب دورنا الأساسي هو وضع الإصبع على الداء وإيصال مشاغل وطلبات وأحلام جهاتنا، وهذا لا ينفي المجهودات التي تقومون بها من أجل إصلاح وتحسين قطاع النقل عموماً، مع الشكر سيدي الوزير.

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكراً، الكلمة الآن للسيد النائب المحترم أيمن العبيدي، له أربع دقائق، تفضل.

السيد أيمن العبيدي

شكراً السيد الرئيس،

مرحباً بالسيد الوزير ومرحباً بكافة إدارات الوزارة،

سيدي الوزير، لن أتحدث عن مطار ولا عن ميناء ولا عن خط حديدي، حتى الخط الحديدي رقم 11 الذي قيل إن الإشكاليات فيه ستحل وستنتقل عملية التهيئة، إلى اليوم لم يحدث شيء، كما أن الخط رقم 6 متوقف ولا نعرف إلى متى.

سيدي الوزير، مطالبنا بسيطة وليست جهوية ضيقة، هي نقل مدرسي وخطوط نقل نحو العاصمة وخطوط نحو الشريط الساحلي، توجد بعض الإشكاليات في النقل المدرسي لم نجد فيها تجاوباً مع السيد وزير التربية ونأمل أن نجد مع سيادتكم تجاوباً.

منطقة عين سيدي محمود من معتمدية حاسي الفريد تبعد 20 كيلومتراً عن الإعدادية والمعهد دون نقل مدرسي، رغم أن الطريق ملائمة، كما يوجد خط النقل المدرسي حيدرة-الأجرف، بحافلة واحدة لأكثر من 160 تلميذاً، حافلة واحدة لثلاث عمادات عين الدفلة، الطبقة والأجرد وقد وعدوا سابقاً بحافلة ثانية منذ أواخر 2022 وإلى اليوم لم يتم شيء وفي نفس السياق سيدي الوزير، تم إلغاء خط حيدر الأجرد، نريد أن نعرف الأسباب.

الخط المدرسي عين الحمادنة وفج تريح، عمادتين دون نقل مدرسي وقربة 90 تلميذاً يناشدونكم سيدي الوزير، لتمكينهم من النقل المدرسي، عين الحمادنة، جدليان مروراً بفج تريح، كذلك إضافة خط نقل مدرسي جديد لفحيص ماجنة، لأن الخط الحالي لا يغطي حاجيات المناطق الثلاث، الماغل، الفحيص وعين سلسلة، فهناك اكتظاظ كبير في الحافلات، إضافة إلى أن الأطفال يخرجون في الساعة السابعة مساءً في فصل الشتاء ويقطعون مسافة ثلاثة أو أربعة كيلومترات لأن الحافلة تدخل الفحيص، ثم ماجنة، ثم عين السرس وللأمانة سفرة كبيرة.

أما بخصوص ربط المعتمديات بمركز الولاية، فقد سبق وأن قلت لكم أن حافلة تربط معتمدية العيون، بمركز الولاية فهي غير مربوطة بخط قار بمركز الولاية والحافلة الوحيدة التي تخرج حالياً هي حافلة خاصة بنقل السواق ومرتبطة بأيام الدراسة.

نطالب بخط قار يربط المعتمدية بمركز الولاية، حتى يتمكن المواطن المتجه صباحاً إلى العاصمة من الاعتماد على نقل منتظم

وكذلك العائد مساء حتى لا يبقى معول على النقل الريفي الذي غالبا غير متواجدا ذهابا أو إيابا.

كما يوجد خط الوطنية العيون - باب سعدون الذي ينطلق من العيون الواحدة بعد الزوال ومن باب سعدون في السادسة صباحا. أولا فهي غير كافية خاصة في المناسبات، ثانيا المواطن القادم إلى العاصمة لقضاء شأن إداري يضطر أحيانا إلى المبيت لغياب رحلة مناسبة.

لسنا نطالب بخط ثان سيدي الوزير، بل نذكر أن هناك رحلة الوطنية التي تنطلق في الساعة الرابعة صباحا من فوسانة، لو أمكن تعديل مسارها لتدخل على العيون ثم تالة، يوجد نصف ساعة إضافية فقط في التوقيت.

كذلك خط العيون المنستير، سبق وأن أعلمتكم به وحسب علي توقف هذا الخط بسبب أشغال الطريق الجهوية 84 ويمكن للحافلة أن تمر مؤقتا عبر قمود، بو زقام، عن طريق سببيلة ويتواصل الخط إلى حين الانتهاء من الأشغال والخط 84 يكون جاهز.

كما أن هناك بعض المطالب الأخرى من الزملاء أبلغها لكم مثل خط ماجل بلعباس صفاقس وخط حاسي الفريد تونس وخط جدليان سوسة، نرجو سيدي الوزير، أن تؤخذ هذه المطالب بعين الاعتبار وشكرا.

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا، الكلمة الآن للسيد النائب المحترمة، السيدة سامية السويسي، لها دقيقتان، تفضلي.

السيدة سامية السويسي

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بكم سيدي الوزير والطواقم المرافق لكم،

الحقيقة سيدي الوزير، في كل مرة نكتشف أن وزارة النقل لا ترى، لا تتكلم ولا تسمع، لكنها ما زالت تسمع ما يقوله النواب ولا ترى المعاناة التي يعيشها أبناء جهتنا اليوم في سيدي بوزيد وحتى إذا تكلمنا يقال لنا يجب أن نترث قليلا. نعم نترث ونصبر إذا كانت لزيارتكم، سيدي الوزير، نتائج على الجهة عندها يمكن أن نصبر، أنتم لن تشعروا بنا ولن تشعروا بنا أبدا، لأن الدولة وفرت لكم وسائل نقل، لكم ولأبنائكم ولا حاجة لكم للتنقل بوسائل النقل العمومي.

لا أريد أن أحدث عن المترو والقطارات في سيدي بوزيد، لأنه يجب 3000 سنة حضارة أخرى للحديث عن المترو في سيدي بوزيد والأغرب أن أغلب مسؤولي الوزارة أبناء جهات داخلية وقد عاشوا هذه المعاناة ويعرفون حقيقة هذه المعاناة.

أذكركم سيدي الوزير، أن الأسبوع الفارطة كادت أن تحصل كارثة أخرى في منزل بوزيان حيث أن عند نزول التلاميذ من الحافلة، احترقت، ثم نعود لترى نفس السيناريو كما حصل في المزونة ومنتاسهم. يأتينا وزير التخطيط والاقتصاد ويقول لنا إن لدينا 318 حافلة، 200 حافلة ستذهب إلى نقل تونس و118 ستذهب إلى بقية الجهات، إلى متى هذا التهميش، وهذه الممارسات؟

سيدي بوزيد دفعت فاتورة تهميش أكثر من اللازم، لم يعد مقبولا أن تبقى الولاية معلقة بقرارات ترقيعية، حافلة تصلح اليوم وتتعطّل غدا، خط يفتح أسبوعا ويغلق شهرين، هذا ليس حلا، بل إهانة. لذلك أقول لكم بكل وضوح إن إحداث شركة جهوية للنقل بسيدي بوزيد لم يعد مطلبا، بل ضرورة وطنية عاجلة.

نطالب بإطار مؤسساتي قار، بأسطول مستقل، بتنظيم واضح، خدمات يومية منتظمة وباحترام المواطن في حقه الطبيعي في التنقل.

سيدي بوزيد، ليست ولاية من الدرجة الثانية، سيدي بوزيد اليوم تقول كفانا تهميشا، كفانا ترقيعا، نريد حولا جذرية...

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا، الكلمة الآن للسيد النائب المحترم الفتحي معالي، له أربع دقائق، تفضل.

السيد الفتحي معالي

شكرا السيد الرئيس،

مرحبا بكم السيد الوزير ومرحبا بالوفد المرافق،

إن تحسين النقل بين المدن هو حجر أساس لتحقيق التنمية الجهوية وتقليص الفوارق ودعم الاستثمار ورفع جودة الحياة للمواطن ومن هذا المنطلق ندعو إلى رؤية وطنية تجعل كل جهة من بلادنا جزء من شبكة نقل حديثة وعادلة وناجعة ولا يفوتني هنا أن أتقدم بالشكر إليكم سيدي الوزير، ومن يجتهد إلى جانبكم في تذليل الصعوبات في مجال النقل من خلال عدد الحافلات التي اقتنيت ودخلت طور الاستغلال وما وعدتم به لحل مشكلة النقل المدرسي نهائيا وفي وقت قريب.

إذا تحدثت عن واقع النقل في ولاية قبلي فإنني أشير إلى تعطل خطي قبلي صفاقس وقبلي سوسة، كما أن الحافلات الموجهة إلى جهة قبلي والتي تنطلق من تونس العاصمة كثيرة الأعطال ومتهترئة الكراسي وغير مهيئة ولا ملائمة للمسافات الطويلة وعلى سبيل الذكر لا الحصر، فإن السفارات تونس قبلي قد تستغرق 18 ساعة.

المحطات: محطات قبلي ودوز والفوار تحتاج إلى تهيئة عاجلة فالمواطن لا يجد فضاء محترما ينتظر فيه رحلته، لذلك ندعو إلى تهيئة هذه المحطات بشكل عاجل.

السيد الوزير، إن جهة قبلي كلها مناطق بلدية ولا أرياف فيها وأصحاب النقل الريفي يطالبون يوميا بتغيير صبغة النقل الريفي إلى "التاكسي الفردي"، هذا المطلب الذي يتداولونه بإلحاح، ذلك أن النقل الريفي لا يضمن للمواطن خدمة محترمة وسريعة ولا للسائق دخلا كريما ولذلك فإن التحول نحو "التاكسي الفردي" هو الحل الحضاري والعملي الذي يخدم الجميع، بالإضافة إلى ربط القرى بالمدينة يوميا ودون انقطاع وسيارات "التاكسي الفردي" هي الأقدر على التعامل مع الظروف المناخية.

سيدي الوزير، هل يمكن أن نعيد تفعيل خطي ليون-توزر ونيس-توزر، على سبيل التجربة، إن صحت هذه التجربة فلما لا تكون تقليدا.

إن أهالي قبلي يستحقون كغيرهم من أبناء تونس نقلا يليق بكرامتهم وسائقين يستحقون إطارا قانونيا واضحا ودولة تحتاج قطاعا منظما وسهل الرقابة.

نشدد على أياديكم وندعو لكم بالتوفيق، "عاشت تونس منيعة أبية سيادة نفسها" وشكرا.

السيدة زكية المعروفي، نائبة رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا لك سيدي النائب المحترم على ما تقدمت به، الكلمة الآن للسيد فتحي الأعماري، له من التوقيت دقيقتان، تفضل.

السيد فتحي الأعماري

شكرا، السيدة الرئيسة،

مرحبا بالسيد وزير النقل والوفد المرافق،

أنا بسرعة الوقت لا يكفي.

سيدي الوزير، يشكو النقل المدرسي من تدهور كبير لأبنائنا التلاميذ بمعتمدية بن قردان. تم إلحاق خط بخط آخر مما أدى إلى اكتظاظ حافلات النقل المدرسي وهو ما تسبب في عدة مشاكل للتلاميذ وللسائق، كما يوجد خط إلى اليوم دون حافلة. ما ذنب أبنائنا؟ الحق في نقل محترم وسليم، الولي يتكلم، التلميذ يتكلم، الأستاذ يتكلم، المدير يتكلم، ثم يبقى المشكل قائما في النقل المدرسي بين قردان.

الخطوط البعيدة بين قردان تعاني بدورها: خط بن قردان - جربة لا يعمل إلا في العطلة، خط بن قردان قابس يعمل يوما ويتوقف عشرات الأيام، الخط تطاوين وقع تغيير التوقيت بشكل غير ملائم، خط صفاقس ألغي منذ أكثر من ستة أشهر. هل هذه هي العدالة الاجتماعية؟ أين التوازن بين الجهات؟

دعم بن قردان بالحافلات على وجه الإعارة من الشركات الأخرى، كما وقع في عدة جهات.

سيدي الوزير، الشركة الوطنية للنقل بين المدن "SNTRI" تؤمن خطين فقط وبرحلتين فقط في اليوم في اتجاه تونس من بن قردان، الرحلة تستغرق أكثر من عشر ساعات بحافلات متردية بكل معنى الكلمة. لماذا لا نعتمد الطريق السيارة؟ خاصة بين سوسة وصفاقس، مما يجعل الرحلة تدوم عشر ساعات. كما أن محطة بن قردان تتطلب صيانة قاعة الانتظار فهي دون كراس ودورات المياه تتطلب صيانة كذلك.

أما خط السكة الحديدية بين قابس ورأس جدير فهو موجود منذ سنة 1985 بين قابس ومدنين وإلى اليوم ننتظر دخوله حيز الاستغلال.

إضافة إلى ذلك فإن الشركة الوطنية للنقل بين المدن دون رئيس مدير عام قار وهو ما يؤثر على سير العمل داخل الشركة.

كما نطالب بحل مشكلة تعاونية أعوان الشركة وشكرا.

السيدة نائبة رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا لك السيد النائب المحترم، التمديد في التوقيت فقط حتى تكمل الفكرة التي نتحدث عنها لا للإطالة أكثر.

الكلمة الآن للسيد لسعد سمير، له من التوقيت دقيقتان والالتزام بالمقاعد، تفضل.

السيد لسعد سمير

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيد الوزير والوفد المرافق له،

مرحبا بكل الزملاء،

سيدي الوزير، ولاية مدنين تحلم منذ سنة 1986 بأن يشملها مشروع السكة الحديدية، غير أن هذا الحلم لم ير النور إلى يومنا هذا ونأمل السيد الوزير، أن يتحقق هذا المشروع الحيوي على أيديكم لما يمثله من قيمة تنموية كبرى للجهة.

كما يشكو أسطول النقل العمومي بولاية مدنين من نقص حاد في عدد الحافلات مما يعطل تنقل المواطنين ويؤثر سلبا على ديناميكية

التنمية وخاصة أن شركة جهوية للنقل بمدنين تغطي كذلك ولاية تطاوين مما يزيد في تفاقم الإشكال، إضافة إلى ذلك يواجه النقل الريفي صعوبات جمة أهمها الارتفاع المشط في أسعار السيارات النقل مما يهدد استمرارية هذا المرفق الأساسي لسكان الأرياف. سيدي الوزير، لا بد من تدخل عاجل في هذا الموضوع.

سيدي الوزير، نرجو منكم إحداث فرع للوكالة الفنية للنقل البري بالشركة الوطنية للنقل بطريق قابس - مدنين، مع العلم أن المقر متوفر سيدي الوزير، لما لذلك من أثر إيجابي على وجود الخدمات وتقريبها من المواطن.

كما يطالب السكان الأرياف بتوفير نقل عمومي يربط بين معتمدية سيدي مخلوف ومدنين، نتيجة للاكتظاظ والمشاكل اليومية التي يعانيها المتساكنين مع برمجة خط منتظم على كامل اليوم، إضافة إلى إحداث مقر شركة النقل بسيدي مخلوف.

وختاماً سيدي الوزير، وخلال زيارتك الأخيرة إلى المركز الفحص الفني بمدنين وعدتنا بتدعيمه في الموارد البشرية، لكن بقي على حاله إلى يومنا هذا وشكرا.

السيدة نائبة رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا لك السيد النائب، الكلمة الآن للسيد النائب المحترم مراد البرقاوي، له دقيقتان، تفضل.

السيد مراد البرقاوي

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيد وزير النقل ولكافة إدارات الوزارة،

سيدي الوزير، يمثل قطاع النقل أحد أهم القطاعات الرئيسية التي تساهم في التنمية الاقتصادية والاجتماعية لمختلف القطاعات الاقتصادية وفك العزلة عن المناطق الداخلية.

في البداية نثمن مجهودات السلطة الجهوية والسلط المحلية وكافة المتدخلين على حلحلة بعض الإشكاليات الموجودة، لكن سيدي الوزير الشركة الجهوية للنقل بالقيروان في حاجة إلى المزيد من الدعم من جناب حضرتكم لتفادي العديد من النقائص منها نقص في النقل الحضري خاص بالمعتمديات البعيدة على مركز الولاية مثل السبيخة، بوحجلة، حفوز، الحاجب، نصر الله ومنزل مهيري. تقادم الأسطول ونقص الصيانة الدورية، معضلة النقل المدرسي بالمناطق الريفية مع تردى البنية التحتية وهو ما يربك العملية التربوية ويساهم في ارتفاع نسبة التسرب المدرسي.

سيدي الوزير، نطلب من سيادتكم مزيد دعم أسطول الشركة الجهوية للنقل بالقيروان بعدد من الحافلات لتلبية طلبات بعض الجهات التي تشكو العديد من صعوبات التنقل خاصة للمعتمديات البعيدة على مركز الولاية لنقل المواطنين والطلبة والتلاميذ.

توفير حافلة ثانية بمنطقة الجاودة، سيدي عبد الله ومعتمدية الشبيكة ومنطقة المنارة من معتمدية نصر الله لنقل التلاميذ وتفادي الاكتظاظ وحفاظا على سلامتهم.

دعم خطوط النقل الحضري للمعتمديات البعيدة على مركز الولاية خاصة خط منزل المهيري، نصر الله، القيروان.

تنقيح الامر عدد 581 لسنة 2023 المتعلق بتنظيم النقل العمومي غير المنتظم والتسريع بإسناد تراخيص "التاكسي الفردي" وتراخيص "التاكسي الجماعي".

سيدي الوزير، متى يقع إنجاز القسط الأول لمشروع خط السكك الحديدية رقم 11 الذي يربط بين القلعة الصغرى والقيروان؟ وأين وصلت دراسات القسط الثاني لهذا المشروع؟ وشكرا لكم.

السيدة نائبة رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا لك سيدي النائب، الكلمة الآن للسيدة النائبة المحترمة فوزية الناي، لها أربع دقائق، تفضلي،

السيدة فوزية الناي

شكرا السيدة الرئيسة،

مرحبا بالسيد الوزير والوفد المرافق له،

إرجاع الخط رقم 4 الرابط بين الدندان منوبة وحديقة ثامر، إرجاع خط الحافلة الداعمة لخط المترو رقم 4 الذي أحدث السنة الفارطة والرابط بين خير الدين وحديقة ثامر، انتظام أوقات سفارات الحافلات رقم: 460، 410، 91، 92 و515.

إحداث خط حافلة يربط بين سليمان كاهية والمركز العمراني الشمالي، إحداث خط حافلة يربط بين سليمان كاهية ومحطة الترابط البرطال "RFR"، صيانة وإنارة بمأوى سيارات سليمان كاهية باعتبارها أصبحت نقطة سوداء كبيرة حاليا، الإسراع في إحداث مستودع للمترو بمنوبة تزامنا مع اعتزام شركة نقل تونس باقتناء عدد 27 عربة مترو بمواصفات عالمية، "RFR" المراقبة-برج العامري المشروع من 2008 متوقف في بوقطفة متى سيتم إنجازه؟

سيدي الوزير، وضع النقل في كامل ولاية منوبة أصبح مصدر تعطيل في الحياة اليومية للمواطن وخاصة في وقت الذروة وعندما يخرج المواطن أول يوم في الأسبوع لكسب قوته، أما أن تكون الحافلة موجودة وعدد الركاب أكثر من طاقة الاستيعاب وهذا يتسبب في احتقان بين الركاب أو تكون الحافلة غير موجودة في الوقت المحدد لها أو تجد وسائل نقل غير لائقة والمشكل الأكبر موجود في الضواحي أكثر من غيرها، على سبيل على سبيل المثال سيدي الوزير، منطقة الحكايمية بضواحي وادي الليل لا توجد فيها رخص للنقل الجماعي ولا حافلة تصل إلى هذه المنطقة، هل هؤلاء تونسين، أليس لهؤلاء أبناء يدرسون.

أطالب بتعزيز الخطوط نحو السعيدة، الرياض، زونيف في اتجاه الشرقية وخاصة صباحا ومساء، دعم النقل المدرسي لمعهد ابن عرفة الجديدة في كل المعتمديات سيدي الوزير، فالأطفال في الصباح في حاجة أكيدة لندعم لهم النقل المدرسي، التسريع في إسناد رخص النقل الجماعي للمناطق المحرومة، هذا أقل ما يمكن لتأمين كرامة المواطن في ولاية منوبة، في انتظار تحسين شبكة النقل في كامل تراب الجمهورية.

سيدي الوزير، صيانة ممرات السيارات على شبكة المترو "passage à niveau" على مستوى ممر السيارات تحت القنطرة، الطريق الشعاعي X خزندار- الدندان، ممر السيارات على مستوى محطة خزندار-الدندان، ممر السيارات على مستوى محطة الصناعات التقليدية-الدندان، ممر السيارات على مستوى مواد البناء الصوفي-الدندان، ممر السيارات يربط بين محطة منوبة وسليمان كاهية خاصة "terminus" وفي كافة المحطات.

سيدي الوزير، جرس القطار في "passage à niveau" في وادي الليل وفي بعض الأحيان في "passage à niveau" بجاوة، الرجاء تعديل

الجرس وصيانتته فهو يرن بصفة متواصلة وتجد الناس متوقفة عن السير ولا تدري هل تمر أم لا وهذا يشكل خطر على المواطن.

سيدي الوزير...

السيدة نائبة رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

باقتضاب السيدة النائبة تفضلي.

السيدة فوزية الناي

رخص التاكسي الفردي السيد الوزير، في بعض الأحيان ينتظر المواطن عشرين سنة إلى أن يبلغ من العمر خمسين سنة ويوم يتم إسناد الرخص لا يتم قبوله لرخصة "secourisme"، كان من المفروض أن يعلمه العمدة بذلك ليتقدم بهذه الورقة ولا أن يتم إعلامه بعد عشرين سنة أن ملفه تنقصه وثيقة وشكرا سيدي الوزير.

السيدة نائبة رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا لك السيدة النائبة المحترمة على ما تقدمت به، سنستمسح السيد النائب المحترم عليه البجاوي سأعطي الكلمة للسيد أسامة سحنون ليلتحق بلجنة المالية ثم سأعطيكم الكلمة، تفضل السيد أسامة سحنون، لديك أربع دقائق، تفضل.

السيد أسامة سحنون

شكرا السيدة الرئيسة،

شكرا للزميل عليه المتخلي.

في الحقيقة في البداية أود أن أفتح قوس صغير فيما يخص وزارة النقل، أود أن أتوجه بكل عبارات التقدير والمحبة إلى السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب سوسن المبروك، كما أعبر مع بقية الزملاء على تضامني مع رفيقي قبل أن يكون زميلي ياسر القراري بالنسبة إلى الذين يريدون أن يصطادوا في الماء العكر، هذا قوس وأغلقناه ونمر إلى العمل.

السيد وزير النقل مرحبا بك ومرحبا بالوفد المرافق لك،

في البداية أود الحديث في بعض المشاكل الموجودة بجهة الكاف وبعد ذلك سأحدث في المشاكل الوطنية.

السيد الوزير، الوضعية المزرية لخط النقل بين تونس والكاف خط القطار، الخط عدد 6 الذي يمر بقعفور السيد الوزير يعاني هذا الخط من تردي البنية التحتية بشكل كبير، غياب كلي لصيانة السكك، أيضا مقرات العمل في المحطات أصبحت مهددة بالسقوط ويمكن لسيادتك أن تذهب إلى هناك لتعاين هذا وقد عاينا هذه الوضعية، أيضا هناك إهمال كبير، المكلف بالإدارة الجهوية بقعفور السيد المدير يباشر عمله بمقره بتونس العاصمة، يتابع وضعية المقر بالهاتف منذ أكثر من سنتين وهذا غير معقول وغير مقبول.

هل تعلم السيد الوزير أنه بسبب أكثر من 10 مم من الأمطار تتوقف الرحلات على هذا القطار وتتعطل مصالح الناس الذين يسافرون من الكاف إلى تونس والناس الذين يسافرون من تونس إلى الكاف؟ هل تعلم السيد الوزير أن في شهر أكتوبر الفارط تعطلت لأكثر من أيام هذه الرحلات؟ هل تعلم أن أحيانا الرحلات تصل إلى ست وإلى سبع وحتى إلى عشر ساعات لماذا؟ لنخفض من سرعة القطار، فالحل الموجود هو التخفيض من سرعة القطار عوض إجراء صيانة لهذا الخط، لا يمكن للمسؤولين متابعة الأوضاع من مكاتبها، يجب أن يكون المسؤول موجود على أرض الواقع وليس بالسهولة تجاوز هذه الإشكاليات.

أيضا الوكالة الفنية للنقل البري بالكاف، أكثر من ثلاثين سنة على وجه الكراء في الكاف وتصل تقريبا معالم الكراء إلى 9 ملايين في ظرف ثلاثة أشهر، ألا يمكننا التفكير في بناء مقر للوكالة الفنية للنقل البري بالكاف؟ في الحقيقة وضعية الموظفين هناك تعيسة فمكاتب الموظفين مكتظة، قاعة الاستقبال ليست كبيرة ومصالح الناس في هذا معطلة سيدي الوزير، أرجو أن تجيبني عن هذه الوضعيات في ولاية الكاف وخاصة بخصوص خط القطار بين الكاف وتونس.

أمر إلى نقاط وطنية السيد الرئيس، أغلقنا "application" لا داعي من ذكر اسمها، "application" لسيارات التاكسي لا داعي من ذكرها حتى لا نقوم بإشهار هناك "des applications" أخرى تمتص دم المواطن، ثمن النقل عوض أن تكون خمسة أو ستة دنانير فجأة ترتفع إلى 14 وإلى 16 أو 18 ألف، هل يقدر المواطن التونسي على هذا؟ السيد الوزير هذا منيع أموال من الأولى أن تقوم وزارتك ببيع "application" وتكون وطنية والفرق بـ 2 أو 3 دنانير لا بأس ليدفعها المواطن وحتى أصحاب سيارات التاكسي هم أيضا إخواننا وهم أيضا مواطنين، التعريف التي يعملون بها هي تعريف منخفضة ومنخفضة جدا مقارنة بما يدفعونه ثمن الكمبيالة كل شهر ومقابل المازوط ومقابل ما ينفقونه.

أيضا السيد الوزير، سيادتكم تحدثت عن تطبيق ستابع بها توقيت وصول المترو والحافلات، هل هذا صحيح أم لا؟ هل يمكننا متابعة سير المترو في تونس متى يصل إلى المحطة، المترو إن كان موجود فهذا جيد، والله السيد الوزير المترو الموجود قلت ذلك سابقا وأعيدته مكانهم في متحف نزوره، "المتروا" الموجودة في تونس موجودة من سنة 1970 و1980، لذلك علينا التفكير في تجديد الأسطول فشعبنا ومواطنينا يستحقون ما هو أفضل، تلك "المتروا" توضع في متحف، يمكننا مشاهدتهم كل مرة، ولكن علينا أن نجلب "متروا" نحترم بها الكرامة البشرية لشعبنا وأشكركم على صفقة الحافلات الصينية على الأقل لقد رأينا...

السيدة نائبة رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

انتهى التوقيت، شكرا لك السيد النائب المحترم، الكلمة الآن للسيد النائب المحترم السيد علية البجاوي، له أربع دقائق، تفضل.

السيد علية البجاوي

شكرا السيدة الرئيسة،

مرحبا السيد وزير النقل،

مرحبا بالوفد المرافق لكم،

نعود اليوم إلى نفس الملف الذي تدخلت بخصوصه يوم 30 ماي الفارط إلا أننا نجد نفس الوجد، نفس الإهمال والمواطن في شمال بنزرت يعيش نفس السيناريوات كل يوم، كل صباح تزاحم، تأخير، ذل يومي باسم النقل العمومي، موظف يخرج من الفجر ليجد مكان في الحافلة، مريض ينتظر في محطة لا يتوفر بها حتى الحد الأدنى من الإنسانية وهنا يأتي السؤال وأنا لا أقدر على السكوت، لماذا عندما نصل إلى المعامل وإلى القطاع الخاص نجد الحافلات واقفة ومنظمة وتسير حسب رزنامة وقت ولماذا التلاميذ والمواطن البسيط يتركه النقل العمومي في الشارع؟ هل أن لمواطن أقل قيمة من القطاع الخاص؟ هل لا يستحق التلميذ النقل أم أنه هناك فئتين: فئة يمكنها التنقل في ظروف محترمة وفئة تعاقب كل يوم السيد الوزير؟

النقل العمومي هو ليس عمل اختياري، النقل العمومي هو حق شعب السيد الوزير، الوضع اليوم كارثي بكل المقاييس، نقص فادح في الحافلات، خطوط معطلة، توقيت عشوائي ولاية بنزرت بقيت ست سنوات بدون أن تتحصل على رخصة سيدي الوزير دون الولايات الأخرى خط ماطر-بنزرت يعمل بألاف المواطنين كل يوم ترى العجب السيد الوزير، كل يوم أذهب إلى محطة ماطر لا تجد حتى اللوالات من يوم الاثنين إلى يوم الخميس، المواطن عندما يود الذهاب إلى الولاية من ماطر ويريد التنقل لا يجد لواج، حقيقة أمر يبعث على الخجل السيد الوزير.

جومين غزالة-سجنان حدث ولا حرج، في ولايات أخرى تجد الحافلة كل نصف ساعة، ملف الرخص فضيحة بصراحة 2019 لم يتم إسناد أي رخصة لولاية بنزرت، لا للتاكسي الفردي ولا الجماعي ولا للوالات، لا أدري لماذا في بنزرت بالذات لا يتم إسناد الرخص هناك أشخاص لديهم 15 و20 سنة أقديمة وتعيش على أمل، وضع إداري معلق بدون تفسير، رزق الله مرتبط بـ "blocage" غير مفهوم، الحافلات تعمل في ولاية بنزرت وخاصة في معتمدية ماطر هذه الحافلات تعمل وهي مهترئة.

لست أنا من يقول هذا، بل الواقع يقول ذلك السيد الوزير، كل شهر تسمع بحافلة انقلبت، كل شهر تسمع بكارثة، كيف تخرج هذه الحافلة للعموم دون فحص ودون مراقبة ودون صيانة ولا مسؤول يسمع الصوت وآخر كارثة جددت يوم 24 أكتوبر الفارط حافلة تنقلب يوجد بها أكثر من سبعين عاملة بالمصانع، 54 مواطن جرحوا وأصيبوا بالصدمة، من يتحمل المسؤولية، أرواح الناس ليست لعبة السيد الوزير المواطن عندما يمتطي الحافلة بينه وبين نفسه هل سأعود لأبنائي أم لا. أريد أن أسأل السيد الوزير كيف أن حافلة تخرج للشارع بهذه الوضعية، أين الرقابة وأين لجان الصيانة وأين المسؤول الذي يمضي على خروج هذه الحافلات؟

كما أتوجه بسؤال أخطر، لماذا ولاية بنزرت التي تعد أكبر ولاية بالشمال تبقى إلى حد اليوم بدون رئيس مدير عام قار للشركة الجهوية للنقل؟ ما هذا المنطق؟ ولاية كاملة يتم وضعها تحت تسيير أعمال لا يمكنه لا اتخاذ قرار، ولا يمكنه فك خط ولا يمكنه فتح رخص ولا يمكنه تدعيم أسطول، كيف نريد أن تتحسن الخدمة السيد الوزير؟ هل هذا يعود إلى نقص في الكفاءات أو يعود إلى نقص في الإدارة؟ نطالب رسميا برئيس مدير عام على رأس الشركة الجهوية...

السيدة نائبة رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا لك السيد النائب المحترم، نمرر كلمة للسيد النائب المحترم الحبيب الخودي، له دقيقتان.

السيد الحبيب الخودي

شكرا السيدة الرئيسة،

مرحبا بالسيد الوزير وبالوفد المرافق،

حسب آخر إحصائيات تعد ولاية سيدي بوزيد نصف مليون ساكن، 73% منهم يقطنون بالأرياف، سيدي بوزيد بامتدادها الجغرافي، سيدي بوزيد القطب الفلاحي، سيدي بوزيد ومساهمتها في الاقتصاد الفلاحي، في الاقتصاد الوطني، كل هذا الزخم يقابله معاناة المواطن في هذه الجهة، مواطن يعاني الأمرين في التنقل داخل الولاية أو حتى بين الولايات، ولاية بأسطول تابع للشركة الجهوية للنقل

"القوافل"، أسطول في حالة سيئة جدا، أسطول لا يفي باحتياجات المواطن، أغلب المؤسسات التربوية بهذه الولاية تتوجب تتواجد بالأرياف وأغلب الأرياف ذات طابع فلاحي سيدي الوزير.

وضعية النقل في سيدي بوزيد، وضعية كارثية جدا، وضعية اختزلها حادث احتراق حافلة النقل، حافلة لنقل تلاميذ في منزل بوزيان الأسبوع الفارط التلميذ والموظف والمواطن في المكناسي وفي المزونة ومنزل بوزيان والرقاب وسعيدة وجلمة والسبالة وبن عون وبئر الحفي وبالهيشية وبسوق الجديد وبكل معتمديات الولاية 14، مصالحهم معطلة بشكل يومي، لذلك إحداث شركة جهوية للنقل بسيدي بوزيد أصبح ضرورة قصوى وأعيدها سيدي الوزير، شركة جهوية للنقل بسيدي بوزيد أصبحت ضرورة قصوى.

معتمدية المزونة من ولاية سيدي بوزيد وهذا مثال تقريبا نفس المعتمديات تعيش نفس الوضعيات وسأخذ المزونة كمثال، المزونة أكثر من 80% من سكانها بالأرياف، يتنقل فيها التلميذ يوميا إلى مقاعد الدراسة في ظروف سيئة جدا، هناك تلاميذ سيدي الوزير، يتنقلون 50 كم ذهابا و50 كلم إيابا، متى سيصل هذا التلميذ ومتى سيدرس ومتى سيعود لا ندري؟

التلاميذ بالمدارس الابتدائية يتنقلون يوميا لأكثر من 16...

السيدة نائبة رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

باقتضاب أكمل فكرتك السيد النائب، تفضل.

السيد الحبيب الخودي

مدرسة غدير بايع، التلاميذ في مدرسة غدير بايع من عمادة الفوني من معتمدية المزونة تم توفير حافلة لهم مدة سنة "mini bus"، ولكن لم يقدروا على توفير سائق لها إلى حد الآن، شكرا.

السيدة نائبة رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكر لك السيد النائب المحترم، الكلمة الآن للسيد النائب المحترم حمدي عمران، له من التوقيت ست دقائق، تفضل.

السيد حمدي عمران

شكرا السيدة الرئيسة،

نرحب بالسيد وزير النقل والوفد المرافق له،

السيد الوزير، هل بإقالة رئيس مدير عام شركة النقل بالساحل تم حل المشكل، هل بزيارتكم لشركة النقل بالساحل تم حل المشكل؟ لا. هل بإضافة خمس حافلات جديدة للأسطول تم حل المشكل؟ لا السيد الوزير، الخمس حافلات هذه أين ستضعهم؟ نحن نتحدث عن أربعين معتمدية في ولاية الساحل، اليوم السيد الوزير، من الواضح أنكم لا تقدرون حجم المشكل الذي في "STS" السيد الوزير، خمس حافلات لا يمكنهم أن يفعلوا شيء.

السيد الوزير، الساحل اليوم لا يطلب امتياز، الساحل اليوم يطالب بحقه، اليوم الساحل يطالب بحقه في النقل العمومي المحترم، الساحل يطالب اليوم بحقه في بنية تحتية تحترم المواطنين، الساحل اليوم السيد الوزير، يطالب بحقه في أسطول لا يكون "خردة" لا يمشي بالبركة السيد الوزير.

السيد الوزير، لقد تحدثنا سابقا وتحدثنا في جلسة عامة يوم 30 ماي وتكلمنا أيضا في إطار اللجنة لكن السيد الوزير لا يوجد تجاوب، أقلتم مدير عام طيب، استبشرنا خيرا ومضيئنا إلى الأمام، جلبتم للساحل خمس حافلات، خمس حافلات السيد الوزير غير كافية،

خمس حافلات السيد الوزير، لديك أربعين معتمدية في الساحل، السيد الوزير الله يخليك ما يحصل غير معقول حقيقة، غير معقول ما يحصل بالساحل، هذا التهميش مقصود.

السيد الوزير، عندما ترى شركة نقل تونس سنة 2025 أدخلت 900 حافلة للأسطول، شركة النقل بالساحل لم تدخل أي حافلة، آخر حافلة دخلت لشركة النقل بالساحل سنة 2018، اليوم السيد الوزير الطرقات مازالت مغلقة في سيدي بوعلي وفي القلعة الكبرى أيضا مازلت الطرقات مغلقة، اليوم من المفروض أن التلاميذ يذهبون لاجتياز امتحاناتهم يقفون بالطريق.

السيد الوزير، اليوم سوسة والساحل يعيشا شللا كاملا وهذا الشلل ممنهج، السيد الوزير لقد قدمنا لك الحل، قلت لنا سنضيف لكم 59 حافلة، 59 حافلة لا تصل إلينا الآن حسب كراس الشروط، هناك 15 حافلة ستصل بعد سنتين أي أننا نتحدث عن سنتين وعن ثلاث سنوات لن نقدر على تأمين العودة المدرسية.

السيد الوزير، ما هذا السيد الوزير؟ السيد الوزير، لقد قدمنا لك الحل لقد أجريننا "diagnostic" وقدمنا لك الحل، قلنا لك تضيف "un plan sur le marché général" وكل الشروط القانونية متوفرة إن أضفت "un plan sur le marché général" ستصل الحافلات على أقصى تقدير في أفريل، لكن السيد الوزير لا توجد أي إرادة لإصلاح الواقع، لا توجد أي إرادة السيد الوزير.

السيد الوزير، شركة نقل تونس التي توفر لها وقد ذكرت في جلسة عامة أن شركة نقل تونس تعاني من نقص كبير في الحافلات، السيد الوزير لديها أربعين حافلة صفر كلم موجودة الآن في المستودع، شركة نقل تونس تكتري الآن للشركات الجهوية، اكرتت لشركة النقل بالساحل، اكرتت لشركة النقل بنابل، اكرتت بشركة النقل بقابس.

السيد الوزير، حقيقة لم أعد أجد كلاما أقوله، اليوم عينتم لنا متصرف مفوض على رأس "STS"، لماذا متصرف مفوض السيد الوزير؟ لماذا اليوم قابس لا يوجد بها رئيس مدير عام؟ لماذا بيزرت اليوم لا يوجد بها رئيس مدير عام؟ لماذا سليانة اليوم لا يوجد بها رئيس مدير عام؟ لماذا الـ "STS" لا يوجد على رأسها مدير عام؟ سأقول لك لماذا السيد الوزير، لأنكم كوزارة لا تحمونها، عندما أرى اليوم كادر من كواد الدولة وأغلب الطاقم الموجود وراءك السيد الوزير تتلمذ على يديه، أغلب الطاقم تقلد مناصب عليا فقد تقلد حتى منصب رئيس مدير عام أحيلا على التقاعد عندما عين على رأس "SNCF" بعد التقاعد أراد أن يسافر وجد أنه حكم عليه بخمس سنوات سجن غيابي بخصوص صفقة ليس له فيها لا باع ولا ذراع، هذه الصفقة لم يمس فيها لا في الـ "marché" في البداية ولم يمس في الـ "clôture de marché" السيد الوزير، لذلك لن تجد أي شخص يقبل بتعيينه على رأس شركة جهوية يجد نفسه حكم عليه خمس سنوات سجن غيابيا بعد التقاعد، هذا هو التكريم، هذا هو ما لم يتعلمه السادة الموجودين وراءك إن لم يأخذوا منه الكثير أخذ منه القليل.

السيد الوزير، مع كامل احترامي لشخصك السيد الوزير أنت لست بقدر مسؤولية الوزارة، أنت من بين المسؤولين على موت عمر المؤبد الذي توفي في سيدي بوعلي سقط من حافلة، هذه الحافلة تم تحرير تقرير من "direction technique" التي ذكرت بأنه يجب إتلاف هذه الحافلات، لم تعد صالحة للاستعمال وقد تم التنصيص على ذلك في التقرير أن هذه الحافلات تمثل خطرا على التلاميذ وعلى الطلبة، ولكن مازلتهم تستعملونها وشكرا.

السيدة نائبة رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا لك السيد النائب المحترم، الكلمة الآن للسيد النائب المحترم عمر الجعدي، دقيقتان، تفضل.

السيد عمر الجعدي

شكرا السيدة الرئيسة،

مرحبا بالسيد الوزير،

مرة أخرى نحن نواب زغوان نعيد ونعيد لكن بدون جدوى وبدون استماع ودون أخذ بأراء وبمعاناة المواطنين، السيد الوزير عندما طالبنا الشركة الجهوية بزغوان -نرجو السيد الوزير عندما نتحدث أن نستمتع لنا لأنك تتحدث مع الفريق المرافق لك- هي حق فأهالي زغوان يعانون فلا أطفالنا تذهب لمدارسهم ولا آبائنا يذهبون للمستشفى ولا شيء.

سأقول لك السيد الوزير أمام الشعب التونسي نسبة شركة النقل بنابل اعطونا حقنا، أعطونا أموالنا فالشركات الجهوية التي قامت ببيعها الدولة فقد قامت بها خدمة لمصالح الشعب التونسي، اليوم الشركة الجهوية للنقل بنابل، أولويتها هي الشركات الخاصة والمواطنين بدون نقل، المواطن غير هام وغير مهم.

سأحدثك السيد الوزير، خط الناظور-زغوان تم حذفه لا ندري لماذا، خط الناظور-تونس تم حذفه لا ندري لماذا، خط الفحص-الساحل تم حذفه لا ندري لماذا، عندما تجد المواطنين بالشارع ينتظرون ولا توجد لديهم وسيلة نقل، قانونيا من حق أي مواطن في التنقل والشركات الخاصة وضعيتهم جيدة، هل هذا التمييز الإيجابي السيد الوزير، هذه إستراتيجية الدولة والخط؟ لا.

السيد الوزير، دعم الخطوط الخاصة للنقل البري...

السيدة نائبة رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

انتهى التوقيت، هل أتممت أم بقيت لديك فكرة صغيرة، صغيرة.

السيد عمر الجعدي

السيد الوزير، سأمر إلى النقطة الثانية للأشخاص ذوي الإعاقة، هل تعلم السيد الوزير أن الأشخاص من ذوي الإعاقة لديك إقصاء بخصوصهم في وزارتك خاصة في "Chimino" وترك ربع مكان لهم لا يقع تطبيقها في كل الشركات المريح يشترط عليه مكان كامل وهذا ليس من العدالة الاجتماعية وما ينص عليه السيد رئيس الجمهورية واحترام لنص الدستور، هذا مخالف جدا ونقترح السيد الوزير أن ربع مكان يصبح نقل مجاني أظن أن أربع أماكن في حافلة لا يؤثر على الشركة وشكرا.

السيدة نائبة رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا لك السيد النائب المحترم على ما تقدمت به، أمر الكلمة لزميلي النائب الأستاذ، أحمد قارة علي، له من التوقيت دقيقتان، تفضل.

السيد أحمد قارة علي

شكرا السيد الرئيس،

مرحبا بالسيد الوزير وبالوفد المرافق له،

السيد الوزير، مداخلتي ستقتصر على الوضعية الكارثية للشركة الجهوية للنقل بنابل، هذه الشركة التي كانت من أعرق الشركات في الجمهورية، كان لها أسطول يغطي اكتفاءها الذاتي واكتفاء شركات أخرى، رحلاتها منتظمة يوجد لديها مستودع يغطي حاجياتها من قطاع

الغيار، اليوم هذه الشركة السيد الوزير تعاني من مديونية كبرى تفتقر إلى أبسط الخدمات، أسطول مهترئ حافلات سنهم قرابة عشرين وثلاثين سنة عاجزة على تحصين كل الخطوط، هناك خطوط تم حذفها نتيجة نقص في الحافلات وما زاد في الطين بلة السيد الوزير عدم الاستقرار في خطة مدير عام للشركة، كل فترة يتم تعيين مدير وهذا المدير ليس له لا رؤية ولا إستراتيجية ولا خطة لإنقاذ الشركة، رؤيته الوحيدة سيدي الوزير هو تحسين علاقته بك وإيفاءك بتقارير أن الشركة وضعيتها جيدة فهو يبحث عن الترقية وأن يجد منصب بالوزارة.

الشركة تم اعتبارها جسر للوصول إلى الوزارة أو تجده يكمل سنوات عمله وبقي لديه بعض السنوات ليحيل على التقاعد، يا حسرة على الرجال التي تقلدت منصب الشركة الجهوية للنقل بنابل من مديري عامين كالسيد الحبيب الهذيلي، هؤلاء أشخاص دافعوا عن الشركة، حدث ولا حرج السيد الوزير عن الهرسلة التي تعرض لها الأعوان الغيورين عن الشركة الذين يريدون أن يوصلوا لك حقيقة. الشركة يجد نفسه في عقوبات تأديبية وفي استجوابات، سأوافيك السيد الوزير بالأسماء ما يحصل معهم أي عوض أن نحاول الإصلاح يصبح المشكل مع ذلك العون وبطبيعة الحال مع الشركة وعندما نقول الشركة أي أن مصالح المواطنين معطلة والله السيد الوزير عندما أسمع شركة النقل بنابل...

السيدة نائبة رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

السيد النائب بسرعة.

السيد أحمد قارة علي

تقدمت بمطلب لكراء حافلات بمناسبة العودة المدرسية، تكتري حافلات من شركة النقل تونس بأسعار مشطبة. كان هناك مشكل في الشركة، عندما أستمع أن حافلات تتعطل من أجل قطع غيار لا نجد كيف نصلحها بما أن المستودع يفتقر إلى أبسط قطع الغيار.

هناك مشكل في الشركة عندما نجد اضطرابات في السفرات أي أن هناك مشكل في الشركة، عندما نجد حلول ترقية يتم حذف حافلة من هنا ووضعها هناك، يتم حذف هذا الخط ويتم وضع الخط الآخر، إذن هناك مشكل ومن يتحمل تبعات هذا المشكل؟ أعوان الشركة. السيد الوزير كل هذا يحصل في غياب تام لوزارتكم أو ربما التقارير التي تصل إليكم يتم إعلامكم فيها أن الشركة أمورها جيدة ولا تتطلب أي تدخل، ربما تلومك السيد الوزير على سياسة وزارتك في دعم المركزية والذي كان نصيب شركة نقل تونس أوفر بخصوص الحافلات ولا يوجد في قاموسها نصيب الشركة الجهوية للنقل بنابل.

كما أوجه اللوم السيد الوزير لك بسبب أمر آخر وهو لعدم قيامك بزيارة فجنية لهذه الشركة...

السيدة نائبة رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

انتهى التوقيت السيد النائب المحترم، لقد أضفت لك دقيقة السيد النائب، أمر الكلمة للسيد النائب المحترم السيد محمد علي بحروني، له من التوقيت خمس دقائق، تفضل.

السيد محمد علي البحروني

شكرا السيد الرئيس،

مرحبا بالسيد الوزير وبالوفد المرافق له،

سيدي الوزير، ولاية القيروان أنا أستمع للسادة النواب أنه لا يوجد أسطول في جهاتهم، ماذا يمكننا أن نقول إذن بخصوص ولاية

القيروان؟ ولاية القيروان كانت هناك حافلة تعمل تونس- القيروان - حفوز، العلا، الوسلاتية تم حذفها دون الحديث عن الحافلات المدرسية، لدينا عشرين حافلة تعمل، هناك دائما حافلتين دائما معطبة.

السيد الوزير، لماذا لا يتم بحث خط بين العلا وحفوز ومن العلا للشبيكة يذهب إلى القيروان وتونس، السيد الوزير في حفوز لدينا قطعة أرض سيتم بها بناء مركز للفحص الفني لم يتم القيام بشيء إلى حد الآن، هناك عملة يعملون بالقيروان يجب توفير لهم حافلة تأخذهم في الصباح لعملهم وتعود بهم من عملهم في المساء وشكرا.

السيدة نائبة رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

السيد النائب، السيد محمد علي البحروني، بمناسبة وجود السيد الوزير معنا اليوم بما أنك أنت من ذوي الاحتياجات الخاصة كيف تكون المعاملة معك في النقل العمومي؟ تفضل.

السيد محمد علي البحروني

السيد الوزير، ذهبت عديد المرات في وسائل نقل الشركة الجهوية للنقل لتونس، عندما أذهب لقطع تذكرة لركوب الحافلة يقولون لي الحافلة مملوءة وكم من مرة في المحطة تتم هرسلي في المحطة والله العظيم، صحيح ويمكنني أن أتأكد بشاهد كان موجود معي بالمحطة، السيد الوزير نريد إعطاء أكثر رخص للنقل الجماعي، كما أطلب بفتح بحث بخصوص هذه الرخص وأنت فهمت أي موضوع أقصد وشكرا.

السيدة نائبة رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا لك السيد النائب المحترم، أمر الكلمة الآن للسيد النائب المحترم السيدة هدى الجلاصي، لها من التوقيت دقيقتان، تفضلي.

السيدة هدى الجلاصي

شكرا السيد الرئيس،

مرحبا بالجميع،

وضع النقل بولاية تونس بلغ مستوى من التعطل لم يعد يحتمل فالحافلات والمترو تعاني من النقص على مستوى الصيانة ومن التعطل اليومي، محطة النقل الكبرى مثل الباساج وبرشلونة وباب سعدون تشهد فوضى واكتظاظا وغيابا لشروط السلامة فيما يواصل مطار تونس-قرطاج استقبال ملايين المسافرين بطاقة استيعاب لم تعد تناسب حجمه ولا مكانته.

في إطار ظاهرة مقاومة الانتصاب الفوضوي بحي الانطلاقة وبي بن خلدون التابع لدائرة العمران الأعلى بصفة عامة ومحطة ترابط الحافلات بحي الانطلاقة ومحطة المترو رقم 3 بحي بن خلدون بصفة خاصة وبعد تسجيل الأضرار بالممتلكات العامة والخاصة، قامت شركة النقل بنشر طلب على الخط "TUNEPS" بإنشاء لبناء سور وذلك يوم 31 ديسمبر 2024 وإلى هذا اليوم نجد تباطؤ ووزارتكم لم تتحرك وهذا ما أدى إلى انعكاسات سلبية مباشرة من خلال الاعتداء على الملك العام والخاص وآثار بيئية وجانبية وصحية جراء ممارسة جميع أنواع الفساد والإجرام، متى سيتم بناء هذا السور؟

التاكسي الفردي يعاني من ارتفاع كلفة الاستغلال وتهمز الأسطول مقابل تعريف لم تعد تعكس الواقع الاقتصادي وتزايد فوضى الرخص والنقل غير المنتظم من تدهور المردودية وضعف الحماية الاجتماعية، يحتاج إلى إصلاح لإعادة التوازن له والكرامة المهنية.

وأخيرا سيدي الوزير، لدي طلب، المترو يسير ثم يقف والأبواب مفتوحة والناس خارج المترو والحوادث تتالي، إما أن يقع إصلاح المترو جيدا أو لا يجب أن يعمل هذا المترو، أرواح الناس ليست لعبة سيدي الوزير، نحن أمام مسؤولية وطنية، نأمل ونرجو أن نرى حلولا ملموسة تعيد لقطاع النقل مكانته ودوره في خدمة المواطن والدولة وشكرا. شكرا رئيسة.

السيدة نائبة رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا لك السيدة النائبة المحترمة، الكلمة الآن للسيد النائب المحترم هيثم الطرابلسي، له أربع دقائق، تفضل السيد هيثم.

السيد هيثم الطرابلسي

شكرا السيدة رئيسة الجلسة،

مرحبا بالسيد وزير النقل وكافة إدارات الوزارة،

قبل كل شيء سيدي الوزير حتى نكون إيجابيين أريد أن أبارك الاستثمارات التي حصلت على مستوى أسطول الحافلات ونرجو أن ننسج على نفس المنوال في المترو وفي عربات "TGM" منذ الميزانية الفارطة أسمع أنه سيتم إجراء هذه الصفقات نرجو مدنا بتاريخ لتغييرهم.

بالنسبة إلى القطارات أود أن أتوجه بكلمة إلى السيد المدير العام للسكك الحديدية وقت الذروة من الساعة إلى التاسعة وفي المساء من الخامسة مساء إلى الساعة مساء، وقت ذروة القطارات نرجو أن يتم تعزيز القطارات، لا يجب أن يكون القطار بعربة واحدة لأن هناك اكتظاظا كبيرا وهناك مشكل كبير فالتناس يصلون إلى عملهم وأعصابهم متوترة، أنا أنزل بثاني محطة برج السدرية يصل القطار مملوء بالراكبين، يصل بعربة واحدة، يصل من "terminus" إلى المحطة التي تليها مكتظا فما بالك بعد أن يمر القطار بعشر أو بإحدى عشر محطة كيف ستكون وضعية الركاب، لذلك فإن الساعة مساء والثامنة نرجو أن لا يكون القطار بعربتين ونفس الشيء عند العودة من العمل.

بالنسبة إلى مفترق السكة الحديدية بحمام الشط "passage à niveau" لحمام الشط الذي تجد فيه عديد الحوادث وقد تحدثت في اللجنة مع السيد المدير العام وقد ذكر أن إطلاق طلب العروض سيكون في بداية سنة 2026، نرجو أن تؤكد لنا هذا وإن لم يكن هذا صحيح نرجو منك أن تنفيه.

أيضا بالنسبة إلى محطات القطارات فإن وضعيتها سيئة، بيئيا والوضعية سيئة لا يوجد لديكم أعوان نظافة، لا يوجد من يطلع على وضعية السكك، الكثير من الأوساخ وحتى المواطنين يشاركون في هذه الوضعية.

محطة برشلونة التي ينتظرها المواطنون، المحطة الوحيدة التي لا يجد المسافرين مقاعد يجلسون فيها، فتجد الناس جالسة على حافة السكة وهذا يمثل خطرا كبيرا، نحن نعرف أن هناك غرفة استقبال موجودة لكن قاعة الانتظار منذ أن كنت صغيرا تجد فيها شخص مريض ينام هناك، لم نفهم إلى حد الآن دائما تجد شخص مريض نائم في قاعة الاستقبال، لذلك لا يستطيع المسافرين البقاء في هذه القاعة وإن عدم وجود مقاعد ليجلس عليها الناس نجدها في اليابان لأن القطارات تصل كل دقيقتين أو كل ثلاث دقائق أما بالنسبة إلى تونس فإن المواطن يبقى 15 دقيقة وعشرين دقيقة ينتظر، تجد امرأة مسنة

تنتظر بحقائقها وبأدبائها، لذلك نرجو وضع مقاعد في محطة برشلونة.

بخصوص صفحتكم الموجودة في مواقع التواصل الاجتماعي لماذا "les commentaires" مغلقة؟ لماذا لا يتم فتحها؟ اتركوا الناس يعبرون لنطلع على مشاكلهم فوزارة النقل هي الوزارة الوحيدة التي أغلقت "les commentaires".

بالنسبة إلى حي سلتان وحي الرياض فإن سيارات التاكسي لا تصل إلى هناك ونحن الآن في نظام الأقاليم الجديد، نرجو أن تمر تاكسي من هناك، علينا البحث عن تشريع يسمح للتاكسي بالمرور إلى حي الرياض إلى حي سلتان لذلك نرجو التوسع في هذا المجال.

العديد من المشاكل في الحقيقة موجودة غير صحيح أن هناك بوادر إصلاح. أنا أهنئكم على هذا هو "chantier" كبير نرجو التغلب مع بعضنا على هذه الصعوبات هذا ما أردت أن أقوله وشكرا.

السيدة نائبة رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا لك السيد النائب المحترم، أخيرا الكلمة للسيد النائب المحترم شاكر بن بلقاسم، له أربع دقائق.

السيد شاكر بن بلقاسم

شكرا السيدة الرئيسة،

مرحبا بالسيد الوزير وبالإطارات المرافقة له،

سيدى الوزير، نفس المشاكل التي ذكرتها لك السنة الماضية لا أريد أن أعيدها هذه السنة لعدم وجود تجاوب من طرفكم، اليوم السيد الوزير النظام السياسي الحالي هو ضمان العدالة بين الجهات وداخل الجهات، لكن سيدى الوزير هذه الفلسفة لا تتبناها وزارة النقل، اليوم استمعت لإزملائي يتحدثون عن الحافلات الموجودة في العاصمة قيل اليوم لا بأس بإذن الله لكن هناك تشكيكات كبرى في الجهات الأخرى أصبحت هناك اليوم أزمة ثقة بين المواطن وبين كل الوزارات.

اليوم المواطن مشاكله وطلباته كلها موجودة في مكتب الضبط لرئاسة الجمهورية أي اليوم المواطن لم تعد له ثقة إلا في رئيس الجمهورية، وأظن أنه عند وضع وزارات فإن هذا لخدمة المواطن ولا تكون ضده. تحدثنا السنة الفارطة وسأعيد ما ذكرته السنة الفارطة، سأعيد هذه السنة لأنه لا يوجد تجاوب بتاتا، تحدثنا عن الأعوان، تحدثنا عن النقص في الأعوان الموجود في ولاية نابل، تحدثنا عن النقص في الحافلات، النقل المدرسي حدثت عن معتمدية اسمها معتمدية الميدة، أظن أنك تعرف الإدارة الجهوية هذا واضح، الإدارة الجهوية اليوم أخذت أرض من البلدية وهذه الأرض اعطتها إياها البلدية بـ 4 آلاف متر لبناء مستودع، هذا المستودع تم الشروع في بناءه في عهد مدير عام سابق، تم بناء كشك، تم إسناد تراخيص التزويد بالماء والكهرباء، تمت إقالة المدير العام، مصلحة الشؤون القانونية عقدت جلسة على مستوى المعتمدية تم التصريح بأنه تم التراجع عن هذا المشروع والأموال التي تم صرفها ألا يعتبر هذا فساد مالي عندما يتم تركيز كشك ونقوم بدراسة للمشروع وبعد ذلك يقولون المشروع غير موجود تم التراجع عنه، على أساس ماذا تراجعت عن هذا المشروع؟

اليوم الحافلات ملقاة أمام البلدية في الميدة من يقوم بحراستها؟ فرضا تم تهشيمها، حتى الطريق تم غلقه اليوم أي عندما وجدنا أرض

تبرعت بها البلدية لتنظيم هذا النقل اليوم لتكون الحافلات في مكان مهيأ وتكون سلامتها مضمونة ونقوم بحمايتها، يتم وضعهم أمام البلدية وسأعطيك بعد ذلك بعض الصور حتى الكشك كيف تم تركيزه في وقت ما.

اليوم سيدى الوزير، كما ذكرت لك لقد تحدثت في هذا السنة الفارطة، ولكن لم أجد أي تجاوب السنة الفارطة، حدثت عن حافلة الميدة-تونس، الحافلة الوحيدة التي تربط الميدة بالعاصمة توجد لدينا حافلة وحيدة، عندما تخرج في الصباح وحدثت عن هذا السنة الماضية، أيضا الحافلة عدد المقاعد 54، ولكن الحافلة الميدة-تونس تأخذ 90 و80 هل يعقل أن المواطن الذي يبقى في الحافلة ساعتين واقفا؟ أي أربعين شخصا يقفون واقفين وليس كل المواطنين يمكنهم الركوب وطالبنا نحن لا نريد حافلة نريد "mini bus" لتساعد هذه الحافلة لتسهل اليوم تقريب الخدمات.

اليوم سيدى الوزير، منزل تميم شهدت أريافها توسعا كبيرا، الهوارية نفس الشيء، النقل المدرسي اليوم يتدمر منه كثيرا المواطنين في ولاية نابل: قرية، منزل تميم، الميدة، الهوارية وقلبية لا توجد معتمدية لم تشك، لنكن واضحين الرؤية اليوم واضحة تتمثل في ضمان العدالة، لكن أظن أن وزارة النقل اليوم عادت لتركيز اللامركزية وهذا لا ينطبق مع النظام السياسي الحالي وشكرا.

السيدة نائبة رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا لك السيد النائب المحترم.

ختاما نشكر كل نواب المجلس الوطني للجهات والأقاليم لما تقدموا به وترفع الجلسة لمدة ساعة، بعد ذلك نواصل الجلسة مع المداخلات.

(كانت الساعة الثانية بعد الزوال)

استئناف الجلسة

ومواصلة النظر في مشروع ميزانية مهمة النقل

(كانت الساعة الثالثة بعد الزوال)

السيدة سوسن مبروك، نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

مساء الخير للجميع،

إذا، السيدات والسادة النواب المحترمون من المجلسين، نجدد الترحيب بالسيد رشيد عامر، وزير النقل وكافة أعضاء الوفد المرافق له ونواصل أشغال جلستنا العامة المشتركة في جزئها المتعلق بالنقاش العام لأعضاء مجلس نواب الشعب.

قائمة أولية في السادة الزملاء: السيد مراد الخزامي، السيدة فاطمة المسدي، السيد صلاح السالمي، السيد عبد القادر بن زينب، السيد محمد علي فنيرة، السيد محمد ماجدي، السيد بو بكر يحيى، السيد رمزي الشتوي، السيد محمود العامري ثم السيد عماد الدين السديري.

الكلمة الأولى للسيد مراد الخزامي عن كتلة الأمانة والعمل، له أربع دقائق تفضل.

السيد مراد الخزامي

شكرا السيدة الرئيسة،

مرحبا بالسيد وزير النقل والوفد المرافق له،

مرحبا بزملائي الكرام،

يمثل قطاع النقل محركاً أساسياً للاقتصاد الوطني ودوراً حيوياً في ربط الجهات وتسهيل تنقل المواطنين وانسياب الوضع ورغم أهميته ما يزال القطاع يواجه تحديات كبيرة تتمثل في تقادم الأسطول وتراجع جودة الخدمات وضعف الصيانة واختلال التوازنات المالية للمؤسسات العمومية ومع مناقشتنا لميزانية الدولة لسنة 2026 تبرز الحاجة إلى إصلاح عميق يركز في تحديث البنية التحتية وتحسين الحوكمة وتعصير الأسطول والانتقال نحو نقل عمومي مستدام يستجيب لحاجيات المواطنين والجهات.

وفي هذا الإطار اسمحوا لي أن أتطرق إلى وضعية النقل داخل معتمدية فوشانة والدوائر المجاورة باعتبارها نموذجاً حياً لما يواجه المواطنون يومياً.

سيدى الوزير، أولاً: مشروع الخط الحديدي السريع لدي استفسار عن مدى تقدمه فقد استبشر به أهالي منطقة فوشانة باعتباره خطاً استراتيجياً يربط العاصمة بالضاحية الجنوبية وبمثل رافعة حقيقية لتخفيف الضغط المروري وتحسين جودة النقل العمومي. بعد ما تم الإعلان عنه ساد الشك والريب بين المواطنين والبرنامج يشهد اليوم تعطلاً، لذلك نود من سيادتكم تقديم توضيح دقيق لمسار الإنجاز ومراحله ونسب التقدم والإشكاليات المطروحة حتى نتمكن من التفكير الجدي في الحلول وتقديم مقترحات عملية تعيد لهذا المشروع نسقه الطبيعي وتقدم تلميحات للرأي العام.

ثانياً: النقل الجهوي، تلقيت العديد من التلميحات من قبل المواطنين بخصوص النقص الفادح في عدد السفرات وإثر معائني وزبائري لمستودع الحافلات بين عروس تفاعات بالعدد الكبير للحافلات المتوفرة ضمن الأسطول غير أن الإشكال الحقيقي يكمن في نقص السائقين والمرافقين وهو ما يجعلنا نطالب بخطة عاجلة لتدعيم الموارد البشرية وضمان انتظام السفرات.

ثالثاً: نهاية الخط بوسط مدينة فوشانة حيث إن فوشانة، "GP3" مرتبط بخط 24 الذي نهايته بمدينة المحمدية، ضرورة ملحة للتفكير في إحداث نهاية خط بمدينة فوشانة التي يفوق عدد سكانها 100 ألف ساكن إذ لا يعقل في أوقات الذروة أن تمر الحافلات من محمديّة عبر فوشانة مرور الكرام مكتظة مما يجعل المواطنين يشاهدون الحافلات دون أن يتمكنوا من استعمالها، دون وجود محطة نهاية السفرات.

وفي الختام سيدى الوزير، إن تحسين قطاع النقل ليس مجرد مشروع تقني، بل هو حق مباشر للمواطن في تنقل آمن ومريح وبكلفة عادلة ونأمل أن تستجيب لهذه الحاجيات. شكراً.

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكراً، الكلمة للسيدة فاطمة المسدي غير منتمة، لها أربع دقائق، تفضلي.

السيدة فاطمة المسدي

مرحباً السيد وزير النقل،

رغم أن لدي العديد والعديد من الملفات في قطاع النقل لكنني اليوم سأركز على صفافس وسأركز على أسباب تعطل وعدم إنجاز مشروع المترو الخفيف في صفافس.

أود أن أبدأ بالقول إنني قدمت سؤالاً كتابياً في جويلية 2023 وتم الرد من وزارة النقل وسأقرأ لكم آخر جملة في الرد حيث قالوا لي: "ويمكن في صورة تظافر جهود الجميع العمل على الإعلان عن طلب التعبير عن الرغبة لإنجاز القسط الأول من مشروع مترو صفافس

خلال السداسي الأول من سنة 2024" اليوم نحن في سنة 2025 ولم يحدث شيء.

سيدى الوزير، اسمح لي أن أقول لك اليوم إننا مللنا من الوعود وطفح الكيل، مترو صفافس أصبح أسطورة، كل حكومة تأتي تحدثنا نفس الحكاية سيبدأ قريباً، نعمل عليه، نراجعهِ والنتيجة: 12 سنة كاملة صرفت فيها الملايين في الدراسات والاجتماعات واللجان ولم يتم حفر شبرا واحداً.

سيدى الوزير، صفافس اليوم تعاني الطرقات مخنوقة والمطار لا يليق بالجهة ومهمش من وزارتكُم والنقل العمومي شبه ميت والقطاع الخاص ينهش المواطن والناس كل يوم تسافر في جحيم القطار وما أدراك ما القطار وأنتم في العاصمة تنجزون المشاريع أما في صفافس فالمشروع نسمع به في النشرات ولا نراه على الأرض.

السؤال الذي يريد الشعب سماعه اليوم هو لماذا؟ ما ذنب صفافس؟ لماذا المشاريع الكبرى تبدأ وتكتمل في جهات أخرى أما في صفافس فكل شيء يتعطل وأصبحت عاصمة المشاريع الوهمية؟

رسالي إليك اليوم بصوت الناس لا بصوت فاطمة المسدي: أين الأموال التي صرفت على الدراسات والاجتماعات والانتدابات؟ نريد تقريراً واضحاً، كم صرف؟ وعلى من؟ وفيما صرف؟ هل هذا قرار سياسي بتجميد مشروع المترو؟ لا تحدثونا بالرمز، نريد إجابة صريحة أمام الشعب. هل لديكم من الجرأة أن تقولوا "لصفافسية" إن المشروع ألغى؟ وإذا ألغى فقولوا لنا وإذا كان سينجز فأعطونا أجلاً رسمية لا شعارات.

هل تحترمون ضمير صفافس التي تعطي للبلاد أكثر مما تأخذ؟ بقيت محرومة من أبسط حق في النقل.

سيدى الوزير، صفافس ليست جهة إضافية، صفافس قلب الاقتصاد ولن تقبل بعد اليوم بالهميش.

الناس اليوم تسأل هل مشروع المترو ملف تنموي أم مجرد "حبة كورفي" تقاذفها الوزارات؟ أم واجهة لصرف الأموال؟ أنا من موقعي أحملكم المسؤولية الكاملة عن كل يوم تأخير وأطالب بتقديم تقرير مالي مفصل، أجل تنفيذ ملزمة، وثيقة رسمية حول وضعية المشروع وإذا لم تكن هناك نية حقيقية للإنجاز، فقولوا لنا وأنا أعرف كيف يأخذ الشعب حقه بالقانون وشكراً.

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكراً، الكلمة للسيد الزميل المحترم عبد القادر بن زينب عن كتلة الأحرار، له أربع دقائق تفضل.

السيد عبد القادر بن زينب

شكراً سيدى الرئيس،

أريد أن أرحب بالسيد وزير النقل والوفد المرافق له،

أنا سأكون عكس الزملاء سيدى الرئيس وهم يعرفون كل شيء، "يجبونها جارية وسباقاً وما تاكلش الشعير" يعرفون أن الميزانية ضئيلة ويعرفون أن وزارة النقل هي عبارة عن وزارة اجتماعية وأن الدولة عندما تسلمنا مهامنا لا توجد فيها وسائل النقل ولا إمكانيات، ولكن عندما أصبحنا نواباً نحاسبكم ونشتكي بكم والأصل أن وزارة النقل ستشتكي بنا إلى الله وذلك بسبب أننا لا نقول الحقيقة.

اليوم ننكر أنه خلال هذين العامين تحسن النقل رغم أن الناس تهشم الحافلات وعربات المترو الذي يتوقف ثم يعود يشتغل. أنا لا

علاقة لي بالنقل ولم أعمل معهم في الوزارة لكن إن كنا نريد أن نبني هذا القطاع فعلينا أن نقول الحقيقة للناس، "الناس يعلم بها الله" الوزارة من أين ستجلب ونحن نعرف أن الخزينة فارغة، أعطونا الأموال والدولة ستمضي في جلب الحافلات وشراؤها وفي الأخير يبقى الجميع غير راض لا بأس في ذلك فليست هذه مشكلة والناس تعرف الحقيقة.

أنا أريد أن أشكر هنا السيد وزير النقل والوفد المرافق له والسيد الكاتب العام للوزارة الذي عمل في نابل وكل مسؤول يتولى مهامها في نابل يدرك أنها جهة ساخنة سياسيا واجتماعيا وكل مسؤول يمر بها ثم يغادرها ويرتقى ونحن نعرفه ونشهد له لأن من يعمل نعرفه جيدا والمواطنون في نابل لا يصمتون وبالتالي فإن وزارة النقل تعتبر وزارة اجتماعية بامتياز فهي يوميا تنقل التلاميذ وتنقل الأشخاص ذوي الاعاقة وأعاون الشرطة والحرس بدون مقابل ولو أصبح هؤلاء يدفعون معاليم تنقلهم حينها يستمر نشاط هذه الوزارة.

سيدى الوزير، نحن عندما نطالب فإنما نطالب بأشياء معقولة ومشروعة مثلا سأعود إلى خط القطار الموجود ببرج السديرة الذي يصل إلى سليمان الرياض، السكة الحديدية موجودة فقط نحتاج إلى إحداث محطة تقريبا مسافة كيلومتر وتنفع بها عدة أحياء مثل حي سلتانة والأحياء المجاورة وقد اتصلت بسيادتك وبالسيد الكاتب العام للوزارة وسمعتنا أن البرنامج هو إيصال السكة الحديدية إلى مدينة سليمان ونحن نثق في هذا التوجه.

إن شاء الله سنبنى مع بعضنا، قليل من الصبر، صحيح يوجد تأخير وهناك وزراء نلومهم محبة لأننا نريد لهم أن يصلحوا. نحن عندما ننجح سننجح مع بعضنا ليس لأنني نائب حتى يقال مسك بوزير وبعث به هذا يسمى تجني. اعتبر نفسك رئيس عائلة ودخلك الشهري مليون وملك طفلان ويطلب منك كل واحد 500 دينار ليشتري به حذاء رياضيا، كيف ستصرف؟ ستضطر لإيجاد حلول.

كذلك اليوم، إذا نحن نربي أبناءنا على عدم تهشيم الحافلات والكراسي ثم يقولون الحافلة متضررة وهذه الطريقة لا تصلح. إذا أردنا الإصلاح فعلينا أن نقول الحقيقة ونسعى الأسباب بأسمائها حتى ننجح، ليس كل مسؤول يأتي نبدأ في مهاجمته لأنه مسؤول، كلمة حق نقولها اليوم لأننا غدا أمام الله سنحاسب عليها وشكرا سيدى الرئيس.

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة للسيد الزميل المحترم محمد علي فنيرة عن كتلة الوطنية المستقلة، له دقيقتان، تفضل.

السيد محمد علي فنيرة

شكرا السيدة الرئيسة،

مرحبا سيدى الوزير ومرحبا بالطاقم المرافق لكم،

مداخلى بعنوان "زيدوا مازال يتنفس"، وعدونا بحافلة رفاة من شهر ماي 2024 فلم تات وعدونا بثلاث حافلات مزدوجة لتحسين النقل المدرسي قبل العودة المدرسية فلم تات، وعدونا في سنة 2024 بـ B8 فلم تات، وعدونا بتحسين النقل بين نابل وتونس وبين الحمامات وتونس، من 28 سفرة لا يشتغل منها سوى سفرتين. هذه الوعود كان قد تعهد بها كاتب عام الوزارة عندما كان مديرا عاما وللأسف صفر إنجاز إلى حدود اليوم.

كذلك يعدنا السيد المدير العام للنقل البري باقتراح تعديل دائرة النقل الحضري والدائرة المشتركة بين نابل وبن عروس ليكون جاهزا قبل العودة المدرسية وقد تم الاتفاق بين السيد والي بن عروس والسيدة والية نابل، نشكرهما على ذلك، لكن للأسف لم يؤد عمله ولم يقدم المقترح.

سيدى الوزير، إلى متى هذا التسيب في الوزارة؟ لا توجد حافلات ولا قوانين يتم إصلاحها ولا قرارات تخدم المواطن، للأسف حتى في النقل الجوي تونس هي البلد الوحيد الذي يملك طائرات أكثر من المطارات، للأسف هذا كله بسبب السادة المديرين العاملين الموجودين بغض النظر عن بعض الذين يعملون.

سيدى الوزير، المشكل في ولاية نابل يتمثل في نقص في الوسائل ونقص في السواق ونقص في الأسطول ونقص في انتظام الرحلات وغياب الخطوط وديون كثيرة على الشركة وقرارات مرتجلة، "covoiturage" ممنوع، ماذا يحدث في وزارة النقل؟ كل هاته الإطارات ماذا تفعل عند غياب كل شيء.

للأسف سيدى الوزير، أطالب بحماية الأرواح في الأمر عدد 581 عندما يأتي شخص لطلب رخصة للعمل بسيارة أجرة، من قام بحادث أو له مخالفات مرورية لا تمنحوه ومن لديه محضر جبائي ينقص له نقاط، ربما دقيقتان لا تكفيان فسأكمل غدا إن بدأت اليوم.

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة للسيد الزميل المحترم محمد ماجدي عن كتلة لينتصر الشعب له أربع دقائق، تفضل.

السيد محمد ماجدي

شكرا ومرحبا بالجميع،

السيد وزير النقل، أين النقل في حادث قطار الثلج؟ وهل أصبحت الحوادث تعالج بالوجه؟ أين أنتم؟ القطارات كل يوم متوقفة في منتصف الطريق والناس مرهقة ومشتتة تحت الشمس والغبار، أين أنت يا سيد وزير النقل؟ شركة السكك الحديدية تعاني والجهوية للنقل والقوافل كلها تعاني.

السكك الحديدية ذبحتوها و"entretien" أفرغتموها "ralentissement" في كل الأماكن، "signalisation" نصفها محترقة، قطارات ومستودعات كلها في طريق الانهيار، أملاك الشركة مستولى عليها، "الفيراى" بالمليارات وللأسف لم تصلحوها أما مبدعين في هرسلة العمال، أين مستحقهم؟ عطل الاستراحة بالقانون تأخذ، لماذا لا يتمتعون بها؟ ماذا وفرتم للعامل حتى يشتغل؟ عمال "SOTRAFER" أهرقوا من "البالة والبينسة والبيوش"، السكك الحديدية بنيت على ظهورهم وحقوقهم دائما ضائعة، أعوان التنظيف في محطة المتلوي حالات اجتماعية يتقاضون 20 دينارا على الحصة أي 80 دينارا في الشهر، يوجد قانون سووا لهم وضعياتهم.

السيد وزير النقل، محطات القطارات آيلة للسقوط في الرديف وأم العرايس وتابديت وبدون عمال، طلبنا قطارات "model DMI" لائحة لأهاليها في الرديف وأم العرايس وأرسلتم لنا مجرد عربة متضررة وهي الآن مهمة في المتلوي. مفترقات السكك الحديدية في معتمديات الحوض المنجمي كلها غير مجهزة وكم قتلت من الناس، نزعتم السكة وتركتموها داخل المدن فأصبحت مصبا للنفايات.

السيد الوزير، السكك الحديدية فوضى عارمة وأصبحت تنهار، ما تصوركم لإصلاح قطاع السكك؟

الشركة الجهوية للنقل القوافل تغطي ثلاث ولايات، فلماذا لم تتسلم إلى الآن أسطولها الجديد؟ الخط الذي يزال لا يعود وسجل على اتفاقيات الفساد جعلت الرديف وأم العرايس والمتلوي والمظيلة كلها تعاني في النقل سيدي الوزير.

سيدي بوبكر معزولة تماما وإذا فاتك موعد الحافلة لا تعود إلى منزلك، المتلوي، أم العرايس والمظيلة سابقا كانت الحافلات توفر الماء، عربات القطر كانت مكيفة والأبواب تغلق وتوفر في الإعاشة، للأسف اليوم المسافرون رعايا ومن الدرجة الثالثة. هل

التلاميذ عار حتى يتم تكديسهم بطريقة مهينة ولا إنسانية، تلاميذ المعاهد النموذجية يقطعون عشرات الكيلومترات وقوفا ثم نطالهم بالتميز ووزارة التربية تتحدث عن تكافؤ الفرص.

أين رخص سيارات الأجرة والنقل الريفي لمعتمديات الحوض المنجمي سيدي بوبكر؟ إجاباتكم في مراسلاتنا حول تهيئة محطات الحافلات شيء وعلى أرض الواقع شيء آخر.

سيدي الوزير، مركز الفحص الفني للعربات بالمتلوي، الوزير السابق كان يريد ترحيله وأنتم سيدي الوزير، متى تنطلق وزاراتكم في الأشغال؟ كفى تعطيل لهذا المشروع، لماذا يتعطل مركز الفحص الفني للعربات بالمتلوي؟ تقوم بالدراسة لإجراء اختبار نظري وتطبيقي في السباق في المتلوي ثم تذهب لإجراء الامتحان في جهة أخرى. هكذا لا يستقيم الوضع، يجب ألا يتعطل مركز الفحص الفني للعربات بالمتلوي. شكرا.

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة للسيد الزميل المحترم بوبكر بن يحيى عن كتلة الخط الوطني السيادي، له أربع دقائق، تفضل.

السيد بوبكر بن يحيى

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بوزير النقل والوفد المرافق له،

النقل العمومي المنتظم حق لكل المواطنين وخاصة ضعاف الحال الذين لا يملكون إمكانيات للتنقل بوسائل النقل الفردي، يستعملون الحافلة باستمرار لأن وضعيتهم تفرض ذلك، فهناك من يثق في النقل العمومي وهناك من لا يمكنه التنقل إلا عبر النقل العمومي باعتبار أنه يقضي مصالحه في أماكن أخرى.

اليوم قبلي خارج التغطية بالنسبة إلى النقل العمومي المنتظم، آخر حافلة استعملت منذ شهرين وهي اتجاه فطناسة - قابس، هذه آخر حافلة استعملت وانتهى الموضوع. اليوم قبلي ليست لها أي علاقة ببقية الولايات المجاورة وهذا يمثل احتقانا اجتماعيا كبيرا داخل قبلي وينذر ببعض المخاطر لأن الناس منذ عامين أو أكثر لا تستطيع استعمال النقل العمومي المنتظم خارج ولاية قبلي وقد تشهد الجهة وقفات احتجاجية في الأيام القادمة وقد تمس حتى السلم الأهلي.

مسؤولية وزير النقل اليوم كبيرة جدا ومسؤولية الشركة الجهوية للنقل كبيرة جدا أيضا، لماذا هي كبيرة؟ سأعطيك مثلا في النقل المدرسي في سنتي 2018 و2019 كانت وكالة دوز في النقل المدرسي تضم 2000 اشتراك مدرسي ولديها 20 حافلة، اليوم تضم 2850 اشتراكا مدرسيا ولديها 12 حافلة فقط وينطبق الأمر نفسه على وكالة قبلي

وهناك من لم يتمكن من التلاميذ من الالتحاق بمقاعد الدراسة بسبب غياب النقل المدرسي.

المطلوب اليوم توفير النقل المدرسي لكل المناطق الموجودة في قبلي فهي ولاية شاسعة وعمادتها متباعدة عن بعضها البعض. المطلوب توفير النقل المدرسي والأهم من ذلك توفير النقل بين المدن، لا بد من توفير الخطوط الغائبة وهي تقريبا ستة خطوط مهمة ولا بد من توفيرها لولاية قبلي التي أصبحت ولاية معزولة بحكم الجغرافيا وبحكم غياب النقل وهذه مسؤولية كبيرة للشركة الجهوية للنقل بقابس ومسؤولية مهمة لوزير النقل.

أعطيك مثلا عن إهدار المال العام إذ لدينا حافلة متوقفة منذ 24 أكتوبر 2022 أي ما يقارب 1050 يوما لم تعمل ولماذا لا تعمل؟ فقط بسبب بطاقة تقنية قيمتها 10 آلاف دينار وهي خط مهم دوز - صفاقس وهو أكثر الخطوط ربحا للشركة الجهوية للنقل بقابس وكانت مداخيله تقدر بمليون و680 ألف دينار، نستطيع أن نقتني بهذا المبلغ ثلاث حافلات، كل هذه المداخيل تضيع بسبب أن رئيس المدير العام لم يستطع اتخاذ قرار وكذلك مجلس الإدارة ولم يستطع الوزير اتخاذ قرار واكتفى بإقالة رئيس المدير العام للشركة الجهوية للنقل بقابس. مسؤوليتكم كبيرة ونحن ننتظر التفاعل الإيجابي والحيني لإصلاح هذه الوضعية.

أما الجانب الثاني فهو النقل بين المدن "SNTRI"، الحافلات التي تنطلق من الفوار ودوز وقبلي وسوق الأحد في اتجاه تونس غير مريحة، يكتب عليها نقل مريح لكنها في الواقع نقل متعب والرحلة طويلة ومرهقة تدوم حتى ثماني ساعات والحافلات قديمة ولا يوجد بها مكيفات تتعطل في الطريق ويضطر المواطن للانتظار ساعات بسبب الأعطاب. الحافلات الجديدة لا تأتينا، بل ترسل لنا حافلات يتجاوز عمرها 15 و20 سنة أو أكثر، فكيف نطلب من المواطن الاعتماد على هذا النقل حتى يقضي شؤونته؟

إذا أردتم تفعيل الدور الاجتماعي للدولة وهو شعار مرفوع اليوم، فعليكم الاهتمام بالنقل فهو أحد أركان الدور الاجتماعي للدولة وولاية قبلي إحدى ركائز البلاد ولا بد أن تحظى بالاهتمام في هذا الجانب وشكرا سيدي الوزير.

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة للسيد محمود العامري غير منتعي له أربع دقائق، تفضل.

السيد محمود العامري

شكرا سيدي الرئيس،

نرحب بالسيد وزير النقل والوفد المرافق له،

تشهد ولاية سوسة ومعظم معتمدياتها أزمة حادة وغير مسبوقة في قطاع النقل العمومي المنتظم نتيجة غياب الرؤية وضعف التخطيط فضلا عن تواصل سياسة التمييز التي ما زالت تدفع الجهة ثمنها حيث أصبحت شركة النقل بالساحل عاجزة اليوم عن توفير الحد الأدنى من خدماتها نتيجة تهرم أسطول حافلاتها الذي يعمل بأقل من نصف جاهزيته في حدود 30% تقريبا، إضافة إلى غياب الدعم الكافي والمطلوب من الوزارة لتوفير حافلات جديدة ودعم العنصر البشري.

السيد الوزير، لا نعلم لمن سنحمل مسؤولية ضرب هذا المرفق العمومي وما آل إليه اليوم بعد أن كان يمثل العمود الفقري للنقل المدرسي وتنقل المواطنين بجهة سوسة؟

في الأثناء تسجل معتمدية القلعة الصغرى نقصا في الحافلات وإلغاء بعض الخطوط والسفريات الرئيسية وأهمها السفريات الصباحية نحو مدينة سوسة، إضافة إلى سفريات نقل الطلبة إلى مدينة حي الرياض وكذلك عدم انتظام السفريات الصباحية في مناطق النقر إلى جانب إلغاء الخط الحيوي القلعة الصغرى الروابي سهلول.

اليوم وفي ظل ما يعيشه المواطنون من معاناة كبرى كل صباح وتعطل مصالحهم في الحصول على وسائل النقل، نطلب منكم سيدي الوزير التدخل لإرجاع وتدعيم السفريات الصباحية التي تؤمنها الحافلة عدد 20 إلى مدينة سوسة، كما نؤكد أيضا على وجوب انتظام سفريات نقل التلاميذ من مدينة القلعة الصغرى إلى حي الرياض عبر الرمانية وحي الطويل والتسريع في إعادة الخط القلعة الصغرى الروابي سهلول وما يمثل من أهمية كبرى لمتساكني حي الروابي.

أما بالنسبة إلى معتمدية سيدي الهاني فإننا ندعو إلى تدعيم سفريات الخط الرئيسي والمباشر نحو مدينة سوسة، كما نشير إلى أن أغلب المناطق تعيش مشاكل كبرى من حيث اكتظاظ الحافلات والنقص في عدد السفريات ويمكنكم التخيل سيدي الوزير، المعاناة الكبرى لمئات التلاميذ والمواطنين على خط السفرة الطويلة، أولاد بالليل، أولاد المرباط، الشراشير، أولاد الغشين، أولاد الصغير، المساد، سيدي الهاني والتي تؤمنها حافلة وحيدة مما يجعل تدعيم هذا الخط أمرا ضروريا اليوم.

كما ندعو إلى وجوب إرجاع خط الخوالدية، الكروسي، سيدي الهاني وتدعيم سفريات كل من خط النواحي، سيدي الهاني وخط أولاد عبد الله زردوب، سيدي الهاني وتمديد كل من الخطوط: أولاد براج، أولاد بالحفيظ، أولاد الكبير وإحداث خط جديد لمنطقة العراوضية المعزولة والتي تغيب فيها كل وسائل النقل العمومي.

سيدي الوزير، سبق أن توجهنا إلى وزارتك الموقرة بعض الأسئلة بخصوص مطالب إسناد رخص إضافية للتاكسي ومراجعة بعض الخطوط في معتمديتي القلعة الصغرى وسيدي الهاني وقد أفدتم أن إسناد رخص النقل العمومي غير المنتظم للأشخاص يندرج ضمن مشمولات السادة الولاة وذلك بعد أخذ رأي اللجان الاستشارية الجهوية ونفيدكم مجددا سيدي الوزير أنه تم تقديم عديد الطلبات والمقترحات على أنظار هذه اللجان بخصوص إسناد رخص إضافية للتاكسي الجماعي وإحداث خطوط جديدة تخص معتمديتي القلعة الصغرى وسيدي الهاني ونذكر أهمها تدعيم خط القلعة الصغرى ببحر، إحداث خط مباشر يربط سيدي الهاني بسوسة، إحداث خط يربط القلعة الصغرى بحي الرياض عبر الرمانية والطويل، تدعيم خط مساكن، أولاد مرباط، أولاد بالليل، الشراشير.

هذه بعض الطلبات المستعجلة التي بقيت في الانتظار ولا نعلم اليوم هل أصبحت اللجنة الجهوية الاستشارية حاجزا أمام مصلحة المواطن؟

وفيما يخص النقل الحديدي ومتابعة المشاريع المبرمجة لجهة سوسة فقد تلقينا إجابة من وزارتك بخصوص مشروع مترو سوسة حيث تم إعلامنا بأنه سيتم طلب نشر العروض الخاصة بالدراسات المعمقة بعد الحصول على التراخيص اللازمة من قبل وزارة الاقتصاد والتخطيط وبالنظر إلى أهمية هذا المشروع في معالجة مشاكل النقل بمدن سوسة الكبر نتوجه إليكم، سيدي الوزير، بالسؤال حول مدى تقدم الدراسات والإجراءات المتخذة لتوفير الاعتمادات اللازمة لإنجاز المشروع.

وفي السياق نفسه نؤكد على ضرورة تدخل الشركة الوطنية للسكك الحديدية في الخط الحديدي رقم 12 بالقلعة الصغرى وبرمجة إنجاز جسر على مستوى مدخل حي أولاد بالعون ضمنا لسلامة المواطنين والحفاظ على الأرواح...

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، أحيل الكلمة للسيد الزميل المحترم عماد الدين السديري عن صوت الجمهورية، له أربع دقائق، تفضل.

السيد عماد الدين السديري

شكرا السيدة الرئيسة،

في بداية المداخلة أريد أن أشكر السيدة الرئيسة على حياديتك في تسيير الجلسة ونعتبر أن ما صار مع نواب ولاية الكاف هو اختلاف والاختلاف لا يفسد للود قضية ونحن كلنا متضامنين من أجل مصلحة البلاد ومن أجل مصلحة المجلس، نشكر وباسم أهالي الكاف تحييك. سيدي الوزير، أريد أن أذكرك أنه في السنة السابقة تحدثت معك في موضوع النقل الريفي في معتمدية نبر وفي معتمدية الطويرف.

هناك وضعية خاصة في علاقة بولاية جندوبة وقد قدمتم لنا تلميحات، ولكن للأسف لم يتم التجاوب الجهوي ولم يقع أي تفاعل سواء من ولاية الكاف أو من ولاية جندوبة لتنظيم الخطوط في هذه المناطق باعتبار أن هناك حرفاء وهناك أصحاب سيارات يعانون الأمرين لأنه لا توجد عدالة في إسناد الخطوط.

سيدي الوزير، أذكركم وأطلب منكم أن هذا الموضوع خاصة النقل الريفي بين الطويرف وجندوبة لا بد أن تعقد فيه جلسة مميزة لتنظيمه والبث فيه بصفة نهائية.

وكذلك في علاقة بالنقل الريفي بين ولاية الكاف ومعتمدية نبر، فإن الجلسات بطيئة ومنذ ثلاث سنوات لم تعقد حتى جلسة واحدة، أريد أن أعرف استراتيجية وزارة النقل في تنظيم هذه الجلسات، نعلم أن رئيس الجلسة هو السيد الوالي، ولكن للأسف لا توجد جلسات ولا يوجد إسناد أو تمديد للناس تعاني من الكمبيالات وتعاني من الديون ولم يحصل أي حل لهذه المشاكل، أصحاب المطالب في كلا المعتمديتين نبر في علاقتهما بولاية الكاف وجندوبة والطويرف في علاقتهما بجندوبة يطالبون بحل نهائي لهذا الإشكال.

سيدي الوزير، طلبنا منكم وأخذنا وعدا على أساس أن هناك خطأ سيتم تنظيمه بين مدينة الكاف ومدينة سوق هراس في نطاق تمتين العلاقات التونسية الجزائرية كذلك أخذنا منكم تلميحات، ولكن إلى حد الآن هذا الخط لم ينطلق، أريد تأكيداً منكم لأنه قبل إحياء ذكرى أحداث ساقية سيدي يوسف في 8 فيفري أريد أن نرى هذا الخط مفعلا حتى نضمن على الأقل إرضاء السياح والمتنقلين بين تونس والجزائر، إضافة إلى نقلة نوعية تقدم لمتساكني المناطق الحدودية.

سيدي الوزير، هذه بعض الخواطر أريد أن أؤكد عليها، أيضا إشكال في عملية إسناد الرخص لأصحاب رخص "اللواج" بين تونس والمعتمديات الداخلية ونذكر مثلا نبر حيث يرغب بعض أصحاب الرخص في تغيير الخطوط في علاقة بولاية جندوبة. نحن نريد أن يكون القرار فاصلا من الوزارة وليس من الولاية لأنه في مركز الولاية يوجد عدم قبول لأصحاب الرخص من مناطق أخرى أو يمكنهم من الانتفاع بهذه الخطوط وهذا أيضا لا يطور القطاع باعتبار أن أغلب الركاب يبحثون عن المسافات القريبة.

كما أحمل إليكم رسالة تلقيتها هذا الصباح من بعض أعوان الحراسة بشركة "RFR"، عددهم قرابة 30 عاملا في مدينة تونس، بعد القطع مع المناولة أصبح هؤلاء العمال يعانون وأصبحوا في وضعية غير مفهومة بين الشركة التونسية للسكك الحديدية و"RFR" وهم لم يتقاضوا أجورهم منذ شهرين وقد حملوني هذه المسؤولية وأنا أنقلها إليكم سيدي الوزير للنظر فيها وهم يثقون فيكم لحل هذا الإشكال وشكرا.

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة للسيد الزميل المحترم إلياس بوكوشة عن كتلة الأحرار، له ثلاث دقائق، تفضل.

السيد الياس بوكوشة

شكرا السيدة الرئيسة،

مرحبا بالجميع،

السيد الوزير، وزارتكم فشلت فشلا ذريعا في إدارة قطاع النقل في ولاية قبلي والنتيجة كارثية يوميا يعيشها المواطن والتلميذ والمريض والعامل، أنتم السيد الوزير تعرفون الوضع جيدا ومع هذا تركتكم ولاية كاملة تواجه مصيرها وحدها.

أولا، كل الخطوط في قبلي اليوم تعيش حالة موت سريري، كل الخطوط بلا استثناء لديها مشاكل، خطوط تلغى، خطوط تجمد، خطوط تتعطل وخطوط تدفن وأخرى تعيش على حالة الصدف.

ثانيا، النقل التلمذي في الفوار اكتظاظ غير إنساني، حافلات أقل بكثير من الحاجة، أعطال يومية، تلاميذ يتركون في الشمس والبرد والطرق الخطرة بسبب قرار تعيس تمثل في إلغاء خط الفوار المدينة والنتيجة وصول متأخر للتلاميذ إلى مقاعد الدراسة وتدمير ممنهج لنتائجهم.

ثالثا، الخطوط بين المعتمديات هي دليل آخر على سياسة التمييز، خط الفوار دوز وخط الفوار قبلي يتم إلغاؤهما باستمرار فقط لكي ترقع الشركة نقص الحافلات في مناطق أخرى وهو ما نعتبره إهانة لمنطقة كاملة. أما خط الفوار قابس السيد الوزير، شريان الحياة الذي قطعته وزارتكم بيدها والأن تحاولون دفنه رسميا، فكبار السن ينتقلون للعلاج بين قابس والولايات الأخرى في ظروف مذلة ومهينة والمؤسف وما لا نجد له أي تفسير أن هذه الحافلة التي تؤمن الرحلة باستمرار انتهت صيائها منذ أكثر من شهر وهي موجودة الآن في شركة "المرسيدس" ولم تجتهد الإدارة الجهوية لاسترجاعها السيد الوزير، يبدو أن الفشل أصبح أسلوب عمل.

رابعا، خط تونس الفوار، هذا الخط الوطني هو خط إستراتيجي يمس كامل الجنوب الغربي يعاني من عدم الانتظام، حافلات متأكلة ورحلات مرهقة إلى درجة التعذيب خاصة في فصل الصيف وربما أنتم على علم برحلة 18 ساعة التي انطلقت من تونس في اتجاه الفوار.

السيد الوزير، عند زيارتكم إلى قبلي كنتم قدمتم وعدا بإرجاع خط رجيم معتوق- قبلي، وعدا استبشر به الجميع لما له من أهمية في هذه المنطقة المعزولة والتي لا يربطها أي خط ببقية مناطق الجمهورية التونسية، لكن السيد الوزير الوعد حين لا ينفذ لا يموت فقط، بل يقتل الأمل في قلوب الناس وأنتم وعدتم ثم رحلتكم وتركتم خلفكم منطقة كاملة معزولة ومنسية وخارج اهتمامات الدولة كأنها أرض لا تعنيكم.

السيد الوزير، لن أطلب منكم شيئا، بارك الله فيكم وشكرا.

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، أحيل الكلمة للسيد الزميل المحترم الفاضل بن تركية عن الكتلة الوطنية المستقلة، له ثلاث دقائق، تفضل.

السيد الفاضل بن تركية

شكرا السيدة الرئيسة،

مرحبا بالسيد الوزير والوفد المرافق،

بالنسبة إلى وضعية التنقل في معتمديتي قليبية وحمام الغراز يعاني سكان المنطقة من مشكلة النقل بسبب النقص الشديد في أسطول الحافلات وتقادمها مما يؤدي إلى إلغاء السفرات وخاصة المتجهة إلى تونس العاصمة ونابل وعدم انتظامها.

السيد الوزير، نتمنى زيارتكم لمحطة قليبية صباح الإثنين أو مساء الأحد، ستشاهدون الاكتظاظ والصراخ والعراك والشكاوى إلى غير ذلك وكما تعلمون فإن المسافرين من تونس ونابل هم من الطلبة والموظفين والمرضى خاصة وبسبب عدم توفر وسائل النقل من المدن المجاورة والعمادات والقرى مثل حمام الغراز وأزمور ودار علوش ووادي الخطف، هؤلاء ينتقلون بطرق مختلفة ويتجمعون كل صباح في محطة قليبية للتنقل سواء إلى العاصمة أو إلى ولاية نابل ولكثهم يتفاجؤون بتخصيص حافلة وحيدة أو بإلغاء كامل لبعض الرحلات بسبب النقص الفادح في الحافلات.

السيد الوزير، سكان الجهة يطلبون منكم حولا عاجلة للتخفيض من معاناتهم والمرجو منكم إذا أمكن:

أولا، تعزيز أسطول محطة قليبية والعمادات المجاورة بحافلات والإسراع بإصلاح الحافلات المعطبة لدعم الأسطول.

ثانيا، إحداث خطوط نقل جديدة تربط بين مختلف العمادات من معتمديتي قليبية وحمام الغراز، فسكان هذه العمادات ومن بينهم خاصة المرضى يعانون كثيرا عند التنقل إلى العاصمة حيث أن لديهم مواعيد لإجراء فحوصات طبية وشكرا على اهتمامكم.

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، أحيل الكلمة للسيد الزميل المحترم محمد ضو عن كتلة لينتصر الشعب، له أربع دقائق، تفضل.

السيد محمد ضو

شكرا السيد الرئيس،

مرحبا بالسيد وزير النقل والسيدات والسادة المديرين العامين وإطارات الوزارة،

في الحقيقة أنا أؤمن كل مجهودات السيد وزير النقل والسيدات والسادة إطارات الوزارة والأمانة، دون رمي للورود، لاحظنا تحسنا ملحوظا جدا على مستوى قطاع النقل، لكن دائما وأبدا تبقى الإشكالات مطروحة في مختلف جهات بلادنا، كنا قد تطرقنا مطولا إلى عديد المواضيع داخل اللجنة على أمل أن تتحقق السيد الوزير.

مدنين وهي التي تبعد 500 كم عن العاصمة تتعرض للأسف الشديد إلى ثلاث عقوبات: الأولى عقوبة الجغرافيا والثانية عقوبة السياسة والثالثة عقوبة الوطنية وسأبدأ بالثالثة فالأهالي في مدنين كبقية شعبنا يعيشون الوطن رغم الألم والبعد والإقصاء، أما الأولى فهي عقوبة الجغرافيا فما من أحد يختار مسقط رأسه ونحن نفخر بكل قوة بالانتماء إلى مدنين وإلى تونس، أما العقوبة الثانية فتقوم على السياسة ولنا فيها حديث فسياسة المركز والأطراف تنطلق من فكرة

لها عمقها في التاريخ حيث تركز المصالح والمؤسسات والوزارات في العاصمة وبعض المدن يجعل اعتناء الحاكم بها من باب الأولوية أما الأطراف فتعتبر منة باللغة العامية "مزية"، أليس للمواطنين في الأطراف نفس الحقوق؟ أليسوا معنيين بنفس الواجبات؟ وعليه فمن المخجل أن يستعمل الأهالي في مدينين يومياً عبارة "طريق السكة" ويتوجهون إليها ولا يجدون القطار لمدة أربعين سنة، فهل يعقل أن يتعطل مشروع حيوي في النقل لنصف قرن؟ كم تعدونا وكم تغرقونا في المناطق الداخلية بالعدالة الجهوية؟

السيد الوزير، بكل حرقة متى ستنطلق السفرة الأولى لقطار "قابس - مدينين"؟ وهل يعقل لقضاء شأن مركزي في الإدارة أو الصحة أن يضطر المواطن في مدينين إلى تأجيل قضاء مصالحه لأن سفرة الحافلة إلى تونس ليست متاحة إلا بالحجز قبل ثلاثة أيام؟ هل من المعقول أن يعاني المسافرون إلى درجة أن من لديه وضعية مستعجلة لا يجد وسيلة نقل في يومه؟ المريض بإمكانه أن يموت وهو ينتظر، فأين هي العدالة الجهوية؟

أذكركم أيضاً أنني طرحت أكثر من مرة وضعية السيد المدير الجهوي للنقل بمدينين الذي أعفى سابقاً من مهامه في قابس، فبأي منطق يجعله فاشلاً في قابس وناجحاً بقدرة قادر في مدينين؟

السيد الوزير، سأكرر لكم ما ذكرته سابقاً وأحملكم المسؤولية بكل لطف، هذا المسؤول لا يعمل بانتظام فهو يعمل ثلاثة أيام في الأسبوع وبنظام الحصص الواحدة وقد بلغتكم بهذا ولكم في الأمر ما تريدون السيد الوزير.

السيد الوزير، إن مركز الفحص الفني للعربات بمدينين الذي يقدم خدمات لآلاف المواطنين يفتقر إلى الموارد البشرية ويعاني من نقص كبير...

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكراً، أحيل الكلمة للسيد الزميل محمود شلفاف عن الخط الوطني السيادي، له خمس دقائق، تفضل.

السيد محمود شلفاف

شكراً السيدة الرئيسة،

مرحباً بالسيد الوزير وبالوفد المرافق له.

يعتبر النقل شريان الحياة الاقتصادية والاجتماعية لأي مجتمع وتتضاعف أهميته عندما نتحدث عن الجزر وخاصة منها جزيرة قرقرنة نظراً إلى خصوصيتها وعزلتها الجغرافية التامة عن البر الرئيسي وهنا يصبح للنقل البحري أهمية كبرى.

السيد الوزير، فحين نقول النقل البحري بقرقرنة نقول "SONATRAK" أي الشركة الجديدة للنقل بقرقرنة وما توفره من خدمات للمسافرين، هذه الشركة رغم أهمية الدور الذي تقوم به تعيش منذ قرابة السنة بدون رئيس مدير عام فعلي أي رئيس مدير عام يمتلك صلاحيات اتخاذ قرارات استراتيجية بما فيها تطوير أسطول النقل البحري، لقد نهنا إلى هذا الفراغ في عدة مناسبات آخرها سؤال كتابي بتاريخ 16-10-2025، لكن لا جديد يذكر رغم أن ظروف سفر المواطنين بين قرقرنة وصفاقس بلغت مستوى من التدهور يجعل الوضع أقرب إلى الحالة الكارثية.

إذا شخصنا واقع النقل البحري بين جزيرة قرقرنة وصفاقس نلاحظ تهرئ الأسطول مما يؤدي إلى ارتفاع وتيرة الأعطال الفنية

المفاجئة خلال السفرات ونلاحظ كذلك ضعف القدرة الاستيعابية مقارنة بالطلب المتزايد من سيارات وشاحنات بكل أنواعها حيث أصبح طابور السيارات المنتظرة مشهداً روتينياً والتأخير عن موعد الإبحار والإرساء أصبح أمراً عادياً مع عدم وجود التكيف في الموسم الصيفي في جميع السفن.

بإيجاز أصبحت ظروف تنقل المسافرين بين جزيرة قرقرنة وصفاقس منذ مدة معاناة قصوى وأمام هذا الواقع كانت انتظارات متساكني جزيرة قرقرنة وزوارها هي اقتناء سفينة جديدة بعنوان سنة 2026 مع تأهيل الأسطول الحالي بحيث تعمل جميع السفن المخصصة لنقل المسافرين بأربعة محركات وأربعة أنظمة دفع في حالة ممتازة مع توفير محرك احتياطي ومنظومة دفع احتياطية لكل سفينة لكننا فوجئنا بعدم برمجة اقتناء سفينة جديدة بعنوان سنة 2026.

السيد الوزير، إن طموحات متساكني جزيرة قرقرنة وزوارها أكبر من مجرد سفينة جديدة فهي تتمثل في الترفع في عدد السفرات على طول السنة وفي توفير سفينة تبخر حتى في سوء الأحوال الجوية وأن تستغرق السفرة نصف ساعة فقط وبالربط بالبر الرئيسي بدءاً بتقريب المسافات وصولاً إلى بناء جسر والجسر كما قال مصطفى الفارسي هي الحياة.

أما بالنسبة إلى النقل البري فإن إضافة حافلتين مزدوجتين هي ضرورة قصوى لكي لا يضطر المسافر للانتظار يومياً مع ضرورة عودة الحافلات للدخول إلى الأحياء الشعبية كما كان سابقاً.

السيد الوزير، إن تقرب الخدمات من المواطن هو مطلب شرعي لكل جهة من جهات الجمهورية وعندما تكون هذه الجهة جزيرة يصبح المطلب في أعلى درجات المشروعية حيث أن الاختبارات النظرية لامتحان رخصة السياقة في جزيرة قرقرنة بدأت سنة 2018 على أمل القيام بالاختبارات التطبيقية في أقرب وقت ممكن بالجزيرة وقد بدأت الإجراءات منذ أكثر من ثلاث سنوات وآخرها معاناة لجنة مركزية من الوكالة الفنية للنقل البري لمسار الامتحان التطبيقي يوم 29 أكتوبر 2025، إن متساكني جزيرة قرقرنة ينتظرون بفارغ الصبر قرار إجراء الامتحان التطبيقي في جزيرة قرقرنة وتفعيله.

وفي نفس الإطار فإن أصحاب عربات النقل ذات الحمولة من 2 طن إلى 3.5 طن من متساكني جزيرة قرقرنة مجبرون على القيام بإجراءات الفحص الفني بمركز "ساقية الزيت" بصفاقس رغم تواجد مركز آخر قرب محطة الشركة الجديدة للنقل بقرقرنة وقد راسلتكم بتاريخ 23 جوان 2025 من أجل التدخل لتقريب هذه الخدمة، فالرجاء التسريع في تطبيق ذلك.

أخيراً وليس آخراً، بالنسبة إلى عمال الشركة الجديدة للنقل بقرقرنة وبالنسبة إلى استشارة العمال...

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكراً، أحيل الكلمة للسيد الزميل المحترم حسام محجوب عن كتلة الأمانة والعمل، له ثلاث دقائق، تفضل.

السيد حسام محجوب

شكراً السيدة الرئيسة،

مرحباً بالسيد وزير النقل والوفد المرافق له،

يشهد النقل المدرسي والجامعي وكذلك النقل المنتظم وغير المنتظم أزمة خانقة ومتفاوتة من جهة إلى أخرى وخاصة ولايات

الساحل وذلك لخيارات قديمة أثبتت فشلها وهي المراهنة على النقل البري عوض الاستثمار والتعويل على النقل الحديدي، فالحل الوحيد اليوم والأفضل هو الإسراع في إنهاء الدراسات والبحث عن التمويلات للانطلاق في البديل وهو شبكات المترو في المدن الكبرى كمشروع مترو الساحل الذي يربط كل معتمديات ولايات سوسة والمنستير والمهدية.

فعندما يكون نصيب شركة النقل بالساحل صفرا من الحافلات الجديدة لمدة 15 سنة فلا تتساءلوا عن الاحتقان والتذمر السائد لدى التلاميذ والطلبة والموظفين والعمال وحوالي مليون و800 ألف مواطن في ولايات سوسة والمنستير والمهدية وفي ظل عدم تفعيل الأجهزة الرقابية للدولة ضد كل من تسول له نفسه ضرب هذا المرفق العمومي وعليه نجدد مطالبتنا السيد الوزير بالآتي:

أولا، إعادة استغلال وتهيئة محطتي السكة الحديدية بكل من مساكين والمسعودين.

ثانيا، إحداث دائرة نقل حضري بمعتمدية مساكين وتوفير خدمة التاكسي الفردي والتاكسي الجماعي داخل حدود المعتمدية وبين عماداتها السبعة عشر المنتشرة والبعيدة عن بعضها البعض.

ثالثا، الانطلاق فورا في البحث عن تمويلات لإنجاز مشروع مترو الساحل وربطه بجميع المعتمديات.

رابعا، التسريع في فتح فرع إداري للوكالة الفنية للنقل البري بمساكين لتقريب خدمات استخراج واستبدال البطاقات الرمادية ورخص السياقة وتخفيف الضغط عن المركز الجهوي بسوسة.

من جانب آخر السيد الوزير، ما هو مصير المكونين الشبان في مجال تكوين سياقة العربات والسلامة المرورية لدورات 2020 و2021 و2022؟ علما أن الموضوع مطروح على طاولتكم وعلى طاولة الوزارة ونحن نجدد مطالبتنا بالسماح لهم بفتح مراكزهم دون الخضوع لضغط من أي طرف كان مهما كانت صفته فهذا حقهم المشروع.

أخيرا السيد الوزير، محطة النقل بمساكين التابعة لشركة النقل بالساحل كانت تؤمن 17 خطا وهي الآن تؤمن 13 خطا فقط بعد إلغاء أربعة خطوط وتعمل هذه الخطوط المتبقية بواسطة تسع أو عشر حافلات فقط، تصوروا معاناة التلاميذ والطلبة والمواطنين في هذه المنطقة، الرجاء السيد الوزير، إيلاء هذا الموضوع الأهمية التامة فقد ضاق المواطنون ذرعا من خدمات النقل العمومي وشكروا لكم.

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، أحيل الكلمة للسيدة الزميلة المحترمة عواطف الشنيقي غير منتمية، لها أربع دقائق، تفضلي.

السيدة عواطف الشنيقي

شكرا السيدة الرئيسة،

مرحبا بالسيد وزير النقل والوفد المرافق له،

أولا، قطاع النقل قطاع حيوي والحديث وطنيا عن الميزانية فقد شهدت ارتفاعا بنسبة 17% وهو رقم رغم أنه لا يرتقي إلى طموحاتنا إلا أنه يبقى أمرا إيجابيا بزيادة قدرها 280 مليون دينار تقريبا، لقد نال النقل البري نصيب الأسد في الميزانية وهو القطاع الذي يستعمله أغلب الشعب التونسي وقد بدأنا نلاحظ تحسنا ملحوظا في الحافلات والمترو وهذا يعود إلى مجهودات سيادتكم والسيد رئيس الجمهورية.

لكن في المقابل السيد الوزير، ميزانية الطيران المدني المرصودة 14 مليارا تعد رقما ضئيلا جدا بالنظر إلى نقص الطائرات واهتراء

الأسطول خاصة وأن مواطنينا بالخارج والسياح يفضلون الوجهة التونسية وهذا الرقم قد لا يكفي حتى لشراء طائرة واحدة وفي نفس الإطار أتساءل عن موقف السيارات بالمطار من يستغله حاليا؟ هل هو في إطار لزمة أم أن الدولة هي التي تديره؟ كما أريد التنبيه إلى ظاهرة النقل العشوائي داخل المطار حيث يتم استقطاب المسافرين ليلا بطريقة غير لائقة تسيء لوجه تونس.

وبالنسبة إلى النقل البري فإن مبلغ 38 مليارا يعد قليلا بالنظر إلى ما شهدناه مؤخرا وبالعودة إلى الميزانية ذكر أن 55% منها موجهة لصالح الشركات الجوية وهنا أريد أن أعرف نصيب الشركة الجوية بباجة تحديدا خاصة وأتينا نعاني من نقص فادح في الحافلات المخصصة للمواطنين والتلاميذ، كما أقترح السيد الوزير، تعيين مدير عام مستقل لكل من شركة باجة وشركة بنزرت بدلا من جمعهما تحت إدارة واحدة ليتحمل كل مدير مسؤوليته كاملة.

وفيما يخص مشروع توسعة مطار تونس قرطاج، فإن المطارات بكل بلدان العالم مرتبطة مباشرة بالمترو أو "القطار السريع" ونرجو أخذ ذلك بعين الاعتبار.

أما بخصوص جهتي باجة فالنقل المدرسي يعاني بشدة، هناك نقص في الحافلات حيث تجد أكثر من 80 أو 90 تلميذا في مناطق مثل "مستوتة وسيدي إسماعيل" يضطرون للاستيقاظ في الخامسة صباحا للوصول إلى محطة القطار ومن المفروض أن توفر لهم حافلة، كما أن تلاميذ المعهد النموذجي بتيارسق وتيباز يضطرون للتنقل مع المواطنين في حافلة الساعة السابعة وسط زحام شديد لا يليق بنخبة تلامذتنا.

كذلك النقل بين معتمديتي تبرزق وتيباز ومركز الولاية يحتاج إلى التدخل حيث لا توجد إلا حافلة واحدة صباحا ومساء وهي غير كافية، لذا نقترح منح رخص إضافية لسيارات الأجرة "اللواج" لسد هذا الفراغ، كما أشير إلى غياب الربط المنتظم بين باجة وسليانة ومعضلة الفحص الفني التي تحتاج إلى مراجعة معاييرها.

محطة النقل في باجة تعاني من مشكلة كبيرة تتطلب زيارتكم أو زيارة المدير العام للوقوف على أسبابها، بالإضافة إلى بعض الإشكاليات التي يتعرض لها أصحاب "النقل الريفي" الذين ينقلون عمال المصانع بين الولايات، فنرجو منكم التدخل لحل هذه الإشكالات وتيسير عملهم.

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، أحيل الكلمة للسيد الزميل المحترم عمر بن عمر عن كتلة الأحرار، له ثلاث دقائق، تفضل.

السيد عمر بن عمر

شكرا السيدة الرئيسة،

مرحبا بالسيد الوزير وبالإطارات المرافقة لكم،

السيد الوزير، إن قطاع النقل يواجه إشكاليات كبرى ولعل الدقائق الثلاث المخصصة لي لا تفي بالحاجة ولذا فقد وجهت سؤالا شفاهيا في هذا الإطار، أمل أن نتاح لنا الفرصة خلال انعقاد الجلسة للتعلم أكثر في هذا الموضوع.

وفي البداية أود أن أجدد شكري لتفاعلكم الإيجابي خلال جلسة مناقشة مهمة الوزارة باللجنة ونقل للمحسن أحسنت حيث نثمن قراركم بخصوص إعفاء الرئيس المدير العام لشركة "STS" وهذا إن دل على شيء فهو يدل عن حرصكم الشخصي لمشاغل القطاع.

السيد الوزير، أود التطرق إلى مشكل النقل في معتمديتي "زرمدين" و"بني حسان" التابعتين لولاية المنستير، إن هاتين المعتمدتين بعمادتهما تعانيان من عزلة خانقة عن المعتمدات المجاورة وعن مركز الولاية وحتى عن الولايات المجاورة، ليس من المقبول أن تبعد زرمدين وبني حسان عن مركز ولاية المنستير نحو 25 كم فقط وعن المهدية 30 كم وعن سوسة في حدود 35 كم ومع ذلك يضطر طلبتنا للانتظار وقضاء أكثر من ساعتين للوصول إلى أماكن الدراسة، لذا نرجو منكم النظر في هذه النقطة.

أشكر السيد والي المنستير الذي عاين إشكالية النقل وقام بإسناد رخص للنقل الريفي "المنطقة 4" التي تشمل معتمدات زرمدين وبني حسان وجمال إلا أن هذا الإجراء لم يحل المشكلة جذريا لأن المتمتعين بالإسناد لم يرضوا ببعض المسائل، ولكن إذ أننا نؤمن بأن الحل الحقيقي يكمن في النقل العمومي فالوزارة تفتقر حاليا إلى آليات الرقابة الفعالة على أصحاب الرخص الخواص حيث يقوم بعضهم بتسجيل نشاطه صوريا ثم يتوقف عن العمل بينما يظل المواطن هو الضحية الوحيدة لهذه الممارسات.

السيد الوزير، لقد لاحظنا خلال مناقشة المهمة أن تدخلات الوزارة وبرامج الدعم موجهة أساسا إلى الشركة الوطنية للسكك الحديدية وشركة نقل تونس ومن هنا نطالب بإيلاء شركة النقل بالساحل الأهمية اللازمة لرفع العزلة عن المعتمدات المذكورة، حيث تم إلغاء العديد من الرحلات بسبب تدهور حالة أسطول الحافلات التي يقع استغلالها في هذه الخطوط وانتهاء عمرها الافتراضي. السيد الوزير، ليس من المعقول أن تظل حافلات تجاوز عمرها الافتراضي ثلاثين عاما قيد الاستغلال في هذه الخطوط، لقد تحدثت الآن بالعموميات وسأطرح هذه الإشكالية مرة ثانية بأكثر عمق وتدقيق خلال انعقاد جلسة السؤال الشفاهي بإذن الله.

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة للسيد الزميل المحترم سامي الرايس عن الكتلة الوطنية المستقلة، له ثلاث دقائق، تفضل.

السيد سامي الرايس

شكرا السيدة الرئيسة،

مرحبا بالسيد الوزير وبجميع الإطارات المرافقة له،

السيد الوزير، لقد قمتم بزيارة ميدانية للشركة الجهوية للنقل بنابل بتاريخ 24 ديسمبر 2024 للاطلاع على جاهزية الأسطول والورشات ووضع الحافلات بهدف ضمان تنقل المواطنين في أحسن الظروف في ولاية نابل، لكن الواقع يؤكد عكس ذلك بحيث أن المواطنين يتنقلون اليوم في أتعس الظروف.

نحن نتحدث عن ولاية نابل التي تضم 900 ألف ساكن تضاف إليها ولاية زغوان بـ 200 ألف ساكن أي أننا بصدد توفير خدمات لمليون ومائة ألف مواطن، فهل يعقل أن يتم تخصيص 19 حافلة فقط لسنة 2025؟ وإذا طرحنا منها خمس حافلات لولاية زغوان فستبقى لولاية نابل 14 حافلة فقط، هل هذه الحافلات قادرة على تلبية طلبات المواطنين من الحمامات وصولا إلى الهوارية في ظل الترددي الكارثي للأسطول الحالي؟

لقد تفاجأت حقا بعد اطلاعكم على وضعية الورشات، كان من المنتظر التجاوب إيجابيا لعمليات الإصلاح، أنا هنا لأنقل إليكم الـ

المواطنين في ولاية نابل وفي معتمديتي بني خيار ودار شعبان الفهري تحديدا حيث لم يعد المواطن قادرا على الظفر بمكان في الحافلة ولم يعد التلميذ قادرا على الالتحاق بمقاعد الدراسة والعودة منها بأمان فالحافلات تتعطل بشكل شبه يومي. أين نحن من التمييز الإيجابي؟ لقد كانت الشركة قبل عام 2010 في أبهى حلتها وأنتم تدركون جيدا كيف تقهقر مستوى خدماتها بعد ذلك التاريخ إلى ما لا نهاية، إن الوجود باقتناء عدد محدود من الحافلات ضمن صفقات جديدة لن تحسن الوضعية وسنجد أنفسنا في نهاية عام 2026 نناقش نفس الوضعية.

السيد الوزير، إننا نطالب بوقف حازمة تجاه الشركة الجهوية للنقل بنابل مع إصلاح الأسطول الموجود، كما ندعوكم إلى إجراء تفقد دقيق للورشات والمخازن وقطع الغيار للوقوف على كفاءة عمليات الصيانة، هناك تواتر للمسؤولين ولعل السيد كاتب عام الوزارة بصفته مديرا عاما سابقا للشركة هو الأدرى بوضعيتها، أحدثكم الآن بكل حرقة فالمواطن يعاني كثيرا ومن بين كل ثلاثين مواطنا ينتظرون لا يتمكن إلا عشرة فقط من الركوب ويضطر الأولياء لتأمين تنقل أبنائهم بوسائلهم الخاصة، بهذه الطريقة لا يمكننا الحديث عن الدولة الاجتماعية السيد الوزير وشكرا.

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، أحيل الكلمة للسيد الزميل المحترم النوري جريدي عن كتلة لينتصر الشعب، له أربع دقائق، تفضل.

السيد النوري جريدي

شكرا ومرحبا بالجميع،

إلى أين تأخذوننا؟ هو سؤال مواطن بسيط يصل إلى منزله بعد عناء طويل جراء النقل العمومي ويستيقظ مرعوبا منه.

وطنيا، هناك نقاط استفهام كبرى ومحورية، حوادث طرقات قاتلة متعلقة بمنح رخص سياقة مشبوهة وشهائد الفحص الفني للعربات أحيانا تصادفك عربة تتجول في الطرقات تجعلك تتساءل كيف تحصلت على رخصة الجولان؟

ميناء رادس، لماذا تتعطل فيه منظومة "TOS" ولصالح من؟

الناقلة الوطنية "Tunisair" هل يعقل ما يحدث فيها؟

السيد وزير النقل، جهويا نطالب بأن تكون حصة شركة القوافل من الحافلات المزدوجة في أول دفعة باعتبار أن شركة القوافل من أوائل الشركات التي أنهت جميع الإجراءات من تمويل وتراخيص وغيره.

يرجى أيضا الحسم في وضعية محطة "لواجات" قفصة والجال أن هناك مقترحات جديدة في الغرض تتعرض إلى تعطيلات غير قانونية والملف بكل تفاصيله متوفر ومطلع عليه اطلعا جيدا.

محليا، سأسوق جملة من الأكاذيب والمغالطات والإشاعات المغرضة فالرجاء من الأهالي في القطار وبالخير والسند تكذبي إن كنت كاذبا أو تأكيد ما أقول وتثمينه. الأهالي في القطار يطالبون بإعادة تفعيل الخط الحديدي لنقل المسافرين بين القطار وقابس لأهميته الاقتصادية وإعادة تهيئة محطة القطار بالقطار المهمة وبناء محطة "لواجات" لائقة بالأهالي، إضافة رحلة بين القطار وقفصة وتجديد الحافلات لأن حالتها سيئة جدا وكذلك توفير تراخيص للتاكسي أو النقل الجماعي أو حافلة خط بالخير-العياشة-العماميم-القطار-قفصة.

السيد وزير النقل، بلخير في النقل قصة تدرس إذ لا يوجد بها حافلة نقل حضري، ماذا يعني هذا؟ حافلة تأتي من قفصة على الساعة الثامنة والنصف صباحا من بلخير وتعود على الساعة الثانية بعد الزوال وهي في الأصل حافلة نقل مدرسي يعطلون التلاميذ ويعطلون معهم المواطنين، عدالة اجتماعية.

لا يوجد محطة في بلخير المركز في اتجاه الطرحة الشرقية والطرحة الغربية لا وجود لكراسي، الطرحة الشرقية معزولة والمواطن يقطع 7 كلم مشيا لكي يصل إلى محطة هي غير موجودة في الأصل، عدالة ما بعدها عدالة.

المريض في الطلح وفي الرواشد وجبيلة يتم حمله على عربة بعد سبعين سنة استقلال.

بلخير بدون رخص لواجبات ولا حافلات، بلخير عنوان نجاح الحكومات المتعاقبة في الصحة والتعليم والشغل والنقل وما كنت أقوله إشاعات وأكاذيب، بلخير غارقة في عدالتكم، في مشاريعكم، في استثمارتكم والأهالي في بلخير تعمهم الفرحة.

السند، أين المحطات الجاهزة للمسافرين "les prés fabriqués" التي وعدت بها السند وعددها خمسة؟

تفعيل فرع القوافل في السند وإحداث محطة نقل لائقة لشركة القوافل وكذلك النقل غير المنتظم.

وجوب إحداث خط السند تونس في الحافلات وتعزيز النقل المدرسي بحافلة إضافية بالنظر إلى الظروف السيئة لنقل تلاميذ السند حافلة إضافية لخط السند - قفصة.

تمكين السند من رخص النقل غير المنتظم "لواج" ونقل ريفي وتاكسي.

سأتحدث الآن عن ماجورة من معتمدة السند، حرمانها من إعدادية عقوبة وحرمان ماجورة من نقل مدرسي لائق وتحرق الحافلة وتتعتل عقوبة وكذلك حرمانها من طريق...

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، أحيل الكلمة للسيد الزميل المحترم نبيل حامدي عن كتلة صوت الجمهورية، له أربع دقائق.

السيد نبيل حامدي

شكرا السيدة الرئيس،

مرحبا بالسيد الوزير وكامل إدارات وزارة النقل،

البداية ستكون بصرخة تلميذ من الوصلاية يقول لك السيد الوزير: ألا يحق لنا القدوم في الوقت المحدد؟ ألا يحق لنا العودة إلى منازلنا في الوقت المحدد؟ ألا يحق لنا أن نجري امتحاناتنا في الوقت المحدد؟ ألا يحق لنا أن نكون سواسية في التعليم؟ ألا يحق لنا أن ندرس أو نقوم بالمراجعة؟

وهذه الكارثة موجودة في الوصلاية وفي عين جلولة وفي السبيخة، ولكن ما هو الحل أمام شركة جهوية تفتقد إلى وسائل النقل؟ أمام شركة جهوية أمرت بأن تصلها ست حافلات من نقل تونس ولم يصلها سوى أربعة فقط. أمام شركة جهوية للقيروان 190 حافلة تأخذها شركة النقل بتونس وندفع معلوم كراء الحافلة بـ 15 ألف دينار شهريا يعني شركة النقل تشتري والعمال لا يباشرون عملهم والأطر القانونية لشركة نقل تونس تختلف عن الشركات الجهوية في كل تراب تونس ورغم ذلك هناك الفساد.

ما معنى أن تكون كلفة حافلة 30 ألف دينار فتصبح 240 ألف دينار؟ لماذا هذا الفساد سيدي الوزير وأنت تعرف جميع هذه الحقائق؟ اليوم ما هو نصيب القيروان من حافلات الصين؟ ما هو نصيب القيروان من حافلات فرنسا؟ لماذا هذه المعاناة اليومية في وسائل النقل الموجودة في تونس بأكملها، لا أتحدث فقط عن القيروان؟

أعلم أنك تأتي للإصلاح والإصلاح بيدك والإصلاح بكل إداراتك الموجودة، ولكن اليوم هناك صرخة مواطن في كل أنحاء الجمهورية التونسية يقول لك معاناة يومية في النقل، معاناة يومية في الفساد، معاناة يومية في الحافلات، هل يعقل أن الحافلات المجهزة والتي كان من الممكن أن تستغلها سوسة والمهدية والقيروان يتم التخلص منها وتفكيكها في معمل الفولاذ في حين أننا نستحقها لإصلاح الحافلات؟ هل هذا معقول السيد الوزير؟ وهذه حقيقة موجودة.

اليوم رسالة إليك وأنت ابن القيروان ويجب أن تعترف بهذا، اليوم عندما تقدم للقيروان إصلاحات في الصالح العام فأنت تقدمها لجهة تستحق منك أكثر، فالتلاميذ في الجهة انقطعوا عن الدراسة، لما كل هذه المعاناة في عمادة مثل السبيخة أو الوصلاية أو عين جلولة؟ أربع أو خمس حافلات في معتمدة تضم 40 ألف ساكن؟ اليوم نحن لا نطالب بحافلات تأخذنا إلى سوسة أو تونس، بل نحن نطالب بحافلات تأخذنا إلى المدارس، نطالب بحافلات لكي تعطينا المهمة الوحيدة التي نطالب بها في ولاية القيروان توفير حافلات للدراسة أقولها وأكررها في كل مرة الدراسة مهمة والانقطاع عن التعليم في القيروان من أسبابه الحقيقية هو نقص التجهيزات في الشركة الجهوية بالقيروان. اليوم لا أحمل السلطة الجهوية أو مدير عام القيروان بتوفير الحافلات في ظل عجز الوزارة عن توفير عشر أو عشرين حافلة لحل مشكلة النقل.

وفي الأخير سيدي الوزير نحن نفتخر بك ونحن نحب الإصلاح الذي تقوم به، هذا ما نريده اليوم، نريد نظرة استشرافية تحي هذا المسار من كل فساد وتحمل المسؤولية القانونية والقضائية لكل شخص لا يريد القيام بعمله.

وفي الأخير أعود السيد الوزير للحديث عن تلاميذ المعتمدة التي تحدثت عنها أمام وزارة.

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة للسيد الزميل المحترم مسعود قريرة عن كتلة الخط الوطني السيادي، له خمس دقائق.

السيد مسعود قريرة

شكرا السيدة الرئيسة،

مرحبا بالسيد الوزير وطاقم الوزارة،

شكرا على مجهودكم المبذول من أجل توفير الحافلات الجديدة والمستعملة وعربة المترو إلا أن الكثير من الملاحظات لا بد من إبدائها.

أولها كانت تجربة ربط قابس بولايات قبلي وتطاوين ومدنين بحافلات، هذه التجربة توقفت وخسرت هذه الولايات وخسرت تونس، لماذا؟ لأن شركة السكك الحديدية لم تدفع للشركة الجهوية بقابس "تعاركوا الأرباح ويعي الدرك عالساري" هل سمعتم بهذا المثل؟ هذا ما حدث.

المسألة الثانية، هؤلاء الأشخاص تعاقبوا لأن الدولة الوطنية من عهد الاستعمار السكة وصلت إلى قابس ولم تتجاوزها بمترو واحد ثم نحرمهم من الحافلات وهذا غير معقول ونطالب بإرجاع هذه الحافلات.

سيدى الوزير، مشروع بناء محطة النقل البري بجرجيس يبلغ الآن تسع سنوات، ما زالت الأشغال لم تنطلق بعد، محطة، بل مشروع الفحص الفني الذي وعدتم به في 2026 ونحن على أبواب سنة 2026.

الرحلات البحرية من ميناء جرجيس، غير معقول أن يدفع الشعب التونسي منذ سنة 83 أكثر من 40 مليار على ميناء جرجيس ولا يقع استغلاله كما ينبغي، لا بد من التفكير في وضع رحلات للمسافرين وللبيضاء والإمكانية متوفرة وأنت تعرف أن هذا الميناء لديه ألف هكتار من الرصيد العقاري وهو أقرب الموانئ إلى الشرق وأقرب الموانئ إلى إفريقيا جنوب الصحراء وإلى جنوب الجزائر ويستعمله الليبيون والجزائريون وإلى حد الآن لم يستغل بما فيه الكفاية، فبودي وضع برامج في هذا الاتجاه.

كذلك حفر الميناء غرقه يبلغ 14مترا والآن هو تسعة أمتار وهذا يشكل خطرا على السفن الكبيرة التي تتجاوز حمولتها 11 ألف طن، لا تستطيع الدخول إلى الميناء بدليل أن سفن الملح والجبس وهي مربحة في النقل لا تدخل إلى جرجيس وهذه خسارة لتونس وخسارة لمؤسساتنا الوطنية.

المسألة المالية تخص الناقلات الجوية، صحيح هناك بعض المجهودات المبذولة لكن أقل بكثير مما يجب أن يكون سواء عدم التناسب بين عدد الطائرات وعدد الموظفين في الشركة، بين عدد المطارات في تونس وعدد الطائرات.

المسألة الأخرى، "Tunisair" أصبحت لها سمعة سيئة وأنتم تعرفون هذا أكثر منا وكذلك في التأخر وفي ارتفاع كلفة التذكرة حيث أن ثمن التذكرة جربة - تونس عجيب بمقارنته بأسعار التذاكر الداخلية في أوروبا، إضافة إلى التأخير فأنتم كمسؤولين لا تعولون على الطائرة للذهاب إلى الجنوب فتفضل الذهاب على متن السيارة لمدة ساعات أضمن.

السيد الوزير، الحافلات المتجهة من تونس في اتجاه الجنوب لما لا تسلك الطريق السريعة؟ المواطنين تعذبوا فنحن أنجزنا الطريق السريعة لكي نريح المعدات ونريح البترين والوقت ولكي نريح المواطنين ففي كل مرة تدخل الحافلة إلى القيروان أو إلى صفاقس في حين أن التذكرة مقطوعة من محطة باب عليوة في اتجاه مدينين وبن قردان مباشرة، يجب اتخاذ قرار سريع في هذا.

الحالة الكارثية لعربة المترو من تحطم للبلور وأبواب مفتوحة ولا وجود للتكييف في فصل الصيف وأريد أن أبدي ملاحظات أخرى ففنون تصريف مياه الأمطار على سكة المترو كلها مسدودة والحفر والمياه الراكدة تصدر روائح كريهة جدا ولا وجود لعمليات تفقد، كذلك أسطح المحطات والأعمدة المخصصة لتصريف مياه الأمطار قطرها 40 ملليمتر ومسدودة جراء تكس التراب وأوراق الشجر ويبقى الماء يقطر أربعة أيام بعد انتهاء الأمطار وسوف تهترئ ولا يوجد أي تفقد لها، هنا أتحدث عن رزق الشعب التونسي وأنتم مؤتمنون عليه. بودنا أن يقع تفقد هذه المحطات...

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة للسيد الزميل المحترم عبد القادر عمار عن كتلة الأمانة والعمل، له أربع دقائق.

السيد عبد القادر عمار

شكرا السيدة الرئيسة،

مرحبا بالسيد الوزير والوفد المرافق،

السيد الوزير، سوسة تنهار يوميا وأنتم تتفاوضون، فوضى محطة باب الجبلي منذ 2011 ليست حادثا عابرا، بل رمزا لانتهيار منظومة النقل بأكملها، شوارع محتلة، اختناق مروري، تلاميذ مهددون أمام المدارس والمعاهد ومحطات مهجورة بلا صيانة أو متابعة، المواطن في سوسة يعيش كأنه خارج الجمهورية وكأن حقوقه الأساسية غير موجودة في حسابات وزاراتكم. الحافلات تنهار، القطارات تتأخر والخدمات تتوقف بلا سبب، خطوط تلغى بلا إعلام، حافلات تهترئ في الطريق الرابط مع مطار النفيضة منعقد، النقل المدرسي مهزلة والنقل بين المعتمديات عشوائي ومرتعج، تعطيل الحياة اليومية للمواطنين أصبحت قاعدة وكان سوسة مجرد رقم على ورق.

السيد الوزير، رخص سيارة الأجرة الضرورية أصبحت حلما بعيدا والأهالي يدفعون الثمن، غياب المراقبة والإشراف الميداني يعكس استهتارا صارخا بحاجات الناس ويضعهم في معاناة يومية مستمرة. هذا التقاعس ليس مجرد تقصير، بل فشل ذريع في تقييم الواقع وضمان الحد الأدنى من الحقوق وعلى وزاراتكم أن تتحمل بالكامل النتائج الكارثية لهذا الإهمال.

سوسة محرومة من الحافلات وقطع الغيار اللازمة والمعاناة تتفاقم.

غياب النقل المدرسي دفع الأهالي للاحتجاج وإغلاق الطرق وغياب الإشراف المباشر أدى إلى استمرار الفوضى وانتشار حالة غضب واستياء شعبي غير مسبوق، حتى الآن لم تنجز أي صفقة فعلية لتحسين الوضع، كل هذا يصب في خانة الإهمال الحكومي الصارخ ويستدعي محاسبة عاجلة لا تهاون فيها.

مترو سوسة أكبر فضيحة، صرفت الأموال، تم التفتيت في الأراضي وأعدت الدراسات والملفات التقنية ثم دفن المشروع عمدا في الرفوف بينما ولايات أخرى تقدمت وأنجزت مشاريعها. سوسة تعاقب بلا سبب والمواطنون يدفعون سبب هذا العبث يوميا وهم يشاهدون مشاريع تهدر دون حسيب أو رقيب. الحقائق واضحة ولا يمكن إنكارها سوسة ليست ضحية نقص الإمكانيات، بل ضحية ضعف القرار، غياب التخطيط، تجاهل صارخ ولا مبالاة وزارة النقل لولاية هي قلب الاقتصاد والسياحة. الأهالي لا يشتكون، بل هم غاضبون وحقهم عليكم ثابت ولن نقبل استمرار العبث يوما إضافيا.

هذا الخطاب صرخة المسؤولية المباشرة، الوقت لم يعد يحتمل الأعذار والسكوت عن هذه الفوضى يجعل المسؤولية القانونية والسياسية على عاتقهم مباشرة، على وزاراتكم أن تتحرك فورا، أن تنقذ ما تبقى من حقوق المواطنين وأن تضمن لهم حياة يومية كريمة وأمنة في مدينة حيوية يجب أن تحظى بخدمات نقل منظمة آمنة وفاعلة.

سيدى الوزير، سوسة تنتظر إجراءات عاجلة وليست كلمات بلا وزن، كل يوم من التقاعس هو يوم من المعاناة المباشرة لأهلنا، كل تأخير هو فشل إضافي يضاف إلى سجل وزاراتكم وكل عذر يسمع هنا من البرلمان سيكون شاهدا على مسؤولياتكم الكاملة.

لقد نفذ الصبر وحان الوقت لتحمل المسؤولية الكاملة والعمل الفعلي دون تأجيلات أو تبريرات فلا تستغربوا سيدى الوزير حالة الاحتقان والاستياء التي تسود مليون و800 ألف مواطن في كل من ولاية سوسة والمنستير والمهدية الراجعين بالنظر إلى شركة النقل بالساحل ولذا على الدولة اليوم تفعيل أجهزتها الرقابية وتحديد المسؤوليات لضرب كل من تسول له نفسه ضرب هذا المرفق العمومي لغايات يعلمها القاضي والداني وشكرا.

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة للسيد الزميل المحترم رمزي الشتوي عن كتلة الأمانة والعمل، له ثلاث دقائق.

السيد رمزي الشتوي

شكرا السيدة الرئيسة،

مرحبا بالسيد وزير النقل والوفد المرافق له،

سيدي الوزير، أود أن أبدأ بالتأكيد على أن ولاية توزر وباعتبارها ولاية حدودية لا تزال تعيش في عزلة حقيقية تمس مختلف فئات مواطنيها، فالمرضى يجبر على التنقل نحو الساحل والعاصمة لتلقي العلاج والطالب يغادر الجهة لمواصلة تعليمه وحتى أبسط المستلزمات اليومية أصبحت مرتبطة بالسفر، تتحول هذه الحاجيات الأساسية إلى معاناة يومية للمواطن.

كما تجدر الإشارة إلى أن ولاية توزر تشهد في السنوات الأخيرة ارتفاعا ملحوظا في الطلب على السياحة الداخلية باعتبارها وجهة مميزة للعائلات مما يفرض تعزيز وسائل النقل وربط الجهة بباقي الولايات بما يتماشى مع هذا التوجه الصعب.

سيدي الوزير، خلال جلستكم السابقة قدمتم الأرقام المتعلقة بالحافلات المبرمجة للتوزيع وهو ما وضع نواب الجهة في موقع مسائلة أمام المواطنين وكأننا لم ندافع بما يكفي عن حق توزر، لذلك نطلب من سيادتكم بوضوح تمكين الولاية من نصيبها العادل من 418 حافلة المبرمجة دفعة أواخر هذه السنة، بما يعكس حاجيات الجهة وخصوصياتها كولاية حدودية.

كما نذكر بأن توزر تدار حاليا في إطار شركة جهوية موجودة ونحن نثمن دورها ونحترم كل ولايات الجمهورية دون استثناء، لكن خصوصية الجهة اليوم تفرض رؤية جديدة ولهذا نطالب بتسريع الإجراءات الخاصة بإحداث شركة جهوية للنقل بتوزر خاصة وأنها على علم بأن الدراسة موجودة على مكتبكم ولا ينقصها سوى قرار يرفع عن الجهة حالة التبعية الإدارية ويوفر لها استقلالية حقيقية في النقل.

سيدي الوزير، أنتقل أيضا إلى ملف التباطؤ في إسناد رخص التاكسي الفردي ورخص "اللواج"، عديد الملفات بقيت لسنوات دون معالجة رغم أن هذه الرخص تمثل مورد رزق أساسي وتعويضاً عمليا للنقص الحاد في النقل العمومي. نرجو منكم التدخل لتسريع إسنادها وفق معايير شفافة وعادلة تمكن أبناء الجهة من حقهم في العمل والتنقل.

وفي الختام أود التذكير بملف لا يقل أهمية وهو وضعية محطة القطر بتوزر خاصة بعد الحادث الأخير الذي جد على مستوى سقف القبو والذي كشف الحاجة الملحة إلى تدخلات صيانة عاجلة حتى تبقى سلامة المواطنين والمرفق العمومي أولوية.

ولا يفوتني أن أتوجه بالشكر إلى كل من سهر على إعادة تشغيل الخط الحديدي المتوقف منذ جوان 2020 سواء من الإدارة أو من مكونات المجتمع المدني الذين قاموا بأعمال صيانة ودهان تطوعية لإحياء هذا المرفق وعليه نطالب ببرنامج عاجل لإعادة تأهيل المحطة ومعالجة الإخلالات الهيكلية وتأمين مختلف مكوناتها وتحديد المسؤوليات لضمان عدم تكرار مثل هذه الحوادث.

سيدي الوزير، إن مطالبنا ليست امتيازات، بل حقوق مشروعة لولاية حدودية عانت من العزلة ونأمل منكم اتخاذ القرار.

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة للسيد الزميل المحترم الناصر الشنوفي عن كتلة صوت الجمهورية، له أربع دقائق.

السيد الناصر الشنوفي

شكرا السيدة الرئيسة،

تحية إلى السيد وزير النقل والتحية موصولة أيضا إلى كامل الفريق المرافق لسيادته،

سيدي الوزير، في بداية تدخلتي من واجبي أن أتوجه بجزيل الشكر إلى كل العاملين في هذا القطاع الحساس والأساسي في دفع التنمية بالبلاد وأخص كل العاملين في هذا القطاع بالدائرة التي أنتهي إليها وهي الفحص بئر مشاركة فتحية خاصة إلى كل السواق سواء بشركة نابل أو النقل الريفي التاكسي الجماعي "اللواجات" أو العاملين والمتعاونين مع المؤسسات الخاصة في نقل العمال.

السيد الوزير، مجهود مضني، مجهود كبير يومي منذ الصباح الباكر إلى المساء، نحيمهم من قبة البرلمان.

سيدي الوزير، بعض الإشكاليات أود أن أطرحها، قلت رغم المجهود المذكور وبداية من مشهد يومي تعيشه مدينة الفحص كل صباح وبمحطة "اللواجات" ترى طابورا من الراغبين في التنقل إلى مركز الولاية نساء، أطفال، شيوخ ورغم وجود وعمل "اللواجات" باتجاه الفحص إلى زغوان إلا أننا نود أن تكون هناك حافلة خاصة في الفترة الصباحية من الساعة إلى التاسعة حتى لا نرى مثل هذه المشاهد التي قلت رغم المجهود إلا أنها صورة سيئة وصورة لا تليق بتونس الحاضر.

النقطة الثانية سيدي الوزير، بالنسبة إلى بئر مشاركة ومن يتكلم عن بئر مشاركة وجبل الوسط صحيح هي تتبع ولاية زغوان، ولكنها أيضا مرتبطة بشديد الارتباط بولاية بن عروس وولاية تونس في نقل العمال إلى مئات المصانع المتواجدة بهذه المناطق الصناعية، المشكل أن تنقل العمال رغم مجهود شركة نابل إلا أن الإمكانيات محدودة، في الحقيقة لا يمكن أن نحملهم مسؤولية أكبر من مجهودهم.

سيدي الوزير، خط 24 لشركة نقل تونس كأن العملية جاءت بدون دراسة، أؤكد لك لو تأتي في المساء وتلقي نظرة على العمال على الطريق، المحطة الاستشفائية تقوم بدور كبير وكانت تتواجد بها 24س و24ب بئر المشاركة وهي أحواز تونس. العملية بسيطة جدا لماذا - السيد المدير العام وأتوجه إليه بالشكر- نبخل عن جهة مثل جهة بئر مشاركة وجبل الوسط فيها ثلاث وأربع مناطق صناعية وآلاف العمال؟ الرجاء وبكل لطف أن تعود هذه الحافلة وهو طلب سكان هذه الجهة سيدي الوزير.

المطالب كثيرة السيد الوزير...

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة للسيد الزميل المحترم يوسف التومي عن كتلة الأحرار، له ثلاث دقائق.

السيد يوسف التومي

شكرا السيدة الرئيسة،

مرحبا بالسيد الوزير والوفد المرافق له،

سيدي الوزير، توجعنا لك في عديد المناسبات سواء بالأسئلة الكتابية أو بالأسئلة الشفهية في موضوع المعاناة اليومية لمتساكني ولاية سوسة.

السيد الوزير، معتمديات ولاية سوسة بأكملها تعاني من إشكال الحافلات وإشكاليات شركة النقل بالساحل التي تضم ثلاث ولايات سوسة والمنستير والمهدية.

السيد الوزير، الأسطول مهترأ والاحتجاجات يومية والأهالي لم يجدوا طريقة يذهبون بها إلى مراكز عملهم والتلاميذ لم يستطيعوا الذهاب إلى مدارسهم ومعاهدهم لإجراء الامتحانات.

سيدي الوزير، اليوم يكمن حل مشكلة ولاية سوسة في الاقتناءات التي تمنح لشركة نقل تونس ولعديد الولايات وسوسة لم تنفذ فيها أي اقتناءات إلى يومنا هذا. ذكرت أن ولاية سوسة ستتمتع بـ 32 حافلة مع العودة المدرسية، السنة الدراسية أشرفت على الانتهاء ولم ننتفع بشيء و 32 حافلة لن تحل المشكلة وزيارتك الأخيرة لولاية سوسة بشأن جلب خمس حافلات نعلمك أنها لا تمثل حلا للمشكلة سيدي الوزير. رجاء اليوم الحل في ولاية سوسة يتمثل فقط في الاقتناءات أو تلجأ إلى كراء الحافلات كحل وقي لإيجاد حل للمواطنين والتلاميذ.

النقطة الثانية السيد الوزير، بالنسبة إلى الشركة الوطنية للسكك الحديدية، مشكور السيد الرئيس المدير العام حقيقة على مجهوداته لكن ما معنى أن يتم إلغاء قطار المهدية؟ كانت هناك محاولة لإلغاء قطار سوسة أيضا ومشكور السيد الرئيس المدير العام لأنه أصر على إبقاء قطار 52.

سيدي الوزير. اليوم لا نرى في الميزانية اقتناءات للقطارات ولا نرى كهربية القطارات، أتحدث هنا عن الخطوط البعيدة، الخطوط التي تربط تونس بصفاقس وبقابس، اليوم لا يوجد شيء في الميزانية في خصوص هذا الموضوع، نرى فقط عربات المترو وسط تونس العاصمة، نتمن كل ما ينجز، ولكن أيضا نريد أن نرى كهربية الخطوط البعيدة.

سيدي الوزير، ملف مترو الساحل نريد وضعه على الطاولة ونجد حلا لمشكلته ونمكنه من اعتمادات.

النقطة الأخيرة السيد الوزير، تعاونية أعوان الشركة الوطنية للنقل بين المدن حيث يتم اقتطاع معلوم التسجيل بالتعاونية في حين أنهم لا يتمتعون بالامتيازات...

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة للسيد الزميل المحترم أيمن بن صالح عن كتلة الوطنية المستقلة، له أربع دقائق.

السيد أيمن بن صالح

شكرا السيدة الرئيسة،

مرحبا بالسيد الوزير وكافة الإطارات المرافقة له،

السيد الوزير، أتمنى أن تفهمنا عندما نحدثك باللغة العامية ربما لا تفهم إلا اللغة العربية الفصحى مثلا لأننا نحدثك اليوم عن نفس الخطاب الذي تحدثنا فيه السنة الفارطة والزملاء يطرحون إشكاليات تتواصل للأسف، اللغة العربية هي الحل، ولكنها صعبة علينا بعض الشيء لأننا نخاطب مواطنين يفهمون هذه اللغة فقط في كنف الاحترام المتبادل.

السيد الوزير، اليوم سأبدأ بالشأن المحلي، في منطقة سكرة 1 راسلتكم بشأن تواتر الحافلة 18 ب واليوم هذه المنطقة تضم 84 ألف ساكن حسب إحصائيات المعهد الوطني للإحصاء، جميعهم يتنقلون

صباحا التاكسي الجماعي موجود، ولكن هناك غياب للحافلات 18 ب، لا يجد الأهالي سبيلا للوصول إلى الفيلاج و 18 العادية تحدثنا عنها مرارا وتكرارا وراسلناكم بشأنها في سؤال كتابي، هناك مدرسة إعدادية في طريق شطرانة 2 و شطرانة 3 كانت في السابق تمر من أريانة عبر شطرانة 2 و شطرانة 3 ثم إلى مستشفى المنجي سليم والآن لا وجود لهذه الحافلة وبذلك انعدمت كل وسائل النقل بالنسبة إلى المدرسة الإعدادية في شطرانة 2.

الحافلة 18 س نفس الشيء مفقودة و 18 أ موجودة لكن دون تواتر كبير، 35 س التي تربط إقامة نور جعفر بـ 10 ديسمبر مروراً على حي الصحة وسوق الجمعة نفس الشيء اكتظاظ سكاني في الصباح والوضعية التي يذهب بها المواطن إلى عمله صعبة.

السيد الوزير، لا تحدثنا اليوم عن الربحية عندما تجلب لنا حافلة فالربحية ليست مشكلتي وبما أننا بنينا السجون فلنقم بسن قانون يضعهم في السجن فما الفائدة من إنشاء السجون؟ سنقدم مقترح قانون يدين كل شخص لا يقوم بقطع تذكرة في الحافلة أو في عربة المترو ونضعه في السجن على الأقل نجد موردا للسجون الجديدة.

لم أفهم كيف ندفع 1200 مليون في النقل الريفي وينتظرون مرور دورية شرطة المرور للنزول قبل اتصالات تونس في برج الوزير لكيلا تسلط عليهم خطية كبيرة نظرا إلى الحمولة الزائدة في حين أن سعر تذكرة الحافلة 500 مليون ولا يتقيد أي مواطن بدفعها، هل هكذا تكون عمليات اصلاح قطاع النقل؟ يكفي من الشعبية ووفر حافلة جيدة تكون متوفرة في كل وقت ورفع في سعر التذكرة، ما معنى أن أدفع 1200 في النقل الريفي في حالة يرثى لها؟ هل نجلب حافلات جديدة لكي تسبب في قتل الشعب؟

يجب حذف مخفضات السرعة من تونس لأننا تفتلنا إلى أن حجم مخفضات السرعة مرتفع ويلحق الضرر بالحافلات من الأسفل، في العي الذي أقطن به هناك مخفض سرعة تسبب في قتل ستة أشخاص ثم نتخلص منها بتعلة الأضرار التي تلحقها بالحافلات والذين لقوا حتفهم جراء هذا من شباب وأطفال؟

كنت أتمنى في قانون المالية أن أجد اجراء بخصوص "STAM" السيد الوزير.

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة للسيدة بسمة الهامي عن كتلة لينتصر الشعب، لها ست دقائق.

السيدة بسمة الهامي

شكرا السيدة الرئيسة،

مساء الخير جميعا،

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

سيدي الوزير، في السنة الفارطة قدمنا نحن نواب سليانة عريضة لسيادتك طالبنا فيها بإجراء تدقيق مالي وإداري للشركة الجهوية للنقل بسليانة، ما زلنا ننتظر نتائج التدقيق لم تصلنا بعد وننتظر أصلا إجراءاتكم وتدخلاتكم.

في سنة 2024 قبل أن تترأسوا سيادتكم وزارة النقل، كان لدينا تدخل مع السيدة وزيرة النقل بالنيابة وطلبت منها أن تتدخل في

وضعية الشركة الجهوية للنقل بسليانة التي لا تملك من رأس مالها إلا 14% و 86% منها للشركة الجهوية للنقل بالكاف وهذا العجز الكبير لا يمكن أن نبني به شركة جهوية باسم سليانة. لماذا إلى اليوم سيدي الوزير لا يتم تنفيذ مخرجات جلسات مجلس الإدارة وعلى رأسها مطلب تحيين أسهم الشركة الجهوية للنقل بالكاف؟ كيف تتم عملية المتابعة المالية السنوية والمحاسبية والحال أنه لم تتم غلق الموازنات المالية السنوية والمحاسبية للشركة منذ 2020؟

هناك في الوزارة سيدي الوزير من يعطل التسيير السليم للشركات الجهوية للنقل ويعطلون كذلك عملية تسمية المدير العام للشركة الجهوية للنقل بسليانة.

سيدي الوزير، هل لديك خطة عمل لإنقاذ الشركة الجهوية للنقل بسليانة أم لا؟ نريد معرفة رؤيتك، هذه الشركة تعاني من عديد الإخلالات الهيكلية والتنظيمية من بداية الانتدابات التي تشوبها أكثر من قضية وفيها أكثر من إخلالات وفيها أكثر من شبهات فساد وإلى الآن نتتظر تدخل الوزارة لحسم الأمر، رجاء لا تقل لي السيد الوزير أن الأمر لدى القضاء وبعد أربع سنوات يجيبون أصحاب الحق بأن الأمر لا يعينهم وتفضلوا بتقديم شكوى للمحكمة الإدارية.

سيدي الوزير، نسألكم في علاقة بالإخلالات التي وقعت وشبهات الفساد كذلك الإخلالات في التعيينات وفي الأداء وفي جودة الخدمات المقدمة وهذا أكبر دليل على أزمة الشركة، كيف تتم عملية توزيع المهام سيدي الوزير؟ حسب الكفاءة والخبرة أم حسب الولاءات؟ حتى هذا يتطلب تدخلا وفتح تحقيق من سيادتكم.

ضعف التسيير الإداري في المصالح الداخلية للشركة، وجوبية تسوية وضعية بعض الموظفين حسب الشهادات العلمية، كنا نتتظر تطورا في زيادة الخطوط الداخلية في سليانة المدينة ومعتمدياتها في الخطوط البعيدة، نطالب بحافلة قارة لمعمدية برقو التي إن توفرت فيها اليوم حافلة لا نجدها غدا وبدون اعلام ولا اعتذار، تلك هي الترتيبات الداخلية للشركة وهي بحاجة إلى تدخل كبير.

تدهور ظروف العمل داخل الورشة والمستودع المركزي بسبب نقص التجهيزات وضعف إجراءات السلامة المهنية.

الزيادة في عدد الحافلات المضافة لسليانة، نشكرك على هذا السيد الوزير هناك جهد لكننا اليوم نجد التلاميذ في برقو يعانون من أزمة نقل مدرسي وتلاميذ من أولاد صفاق من سليانة الجنوبية يعانون من مشكلة النقل المدرسي، هؤلاء التلاميذ منازلهم قريبة جدا من المعاهد قرابة 3 كم و 4 كم و 5 كم يرغبون في العودة إلى منازلهم بعد الانتهاء من الدراسة لما نعرض عليهم البقاء في مبيت؟ هم لا يرغبون في البقاء في مبيلات يريدون العودة إلى منازلهم وهذا أكثر رفاه للتلميذ.

في النهاية ما هو رأس مال الدولة؟ رأس مالها التلاميذ وتسعى إلى توفير كل الشروط الضامنة والأمنة للتلاميذ لكي يكونوا مرتاحين في دراستهم، حتى بزيادة الحافلات في سليانة، مسألة أزمة النقل المدرسي لم تحل وكأننا بدون شركة جهوية للنقل بسليانة.

الشركة الجهوية للنقل بسليانة مقارنة بـ 11 شركة أخرى هي الوحيدة الناجحة وحققت أرباحا نجدها في حد ذاتها لا تحقق الرفاه لسليانة، لا نرى حافلة تدور وسط سليانة للسكان المحليين، لا توجد حافلات تعول عليها في النقل عندما تزور سليانة المدينة في اتجاه معتمدياتها، ما الفائدة من الشركة الجهوية للنقل؟ لا وجود لرفاه ولا خدمات، هل توفر الخدمات والرفاه للمسؤولين في الوزارة المديرين

العامين أو السيد المدير الجهوي في سليانة أو من وقع تعيينهم ولا نعرف كيف تمت عمليات تعيينهم؟

سيدي الوزير، تدخل حازم في علاقة بالنقل فهو ليس امتياز، بل ضرورة في تونس. شكرا السيد الوزير.

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة للسيد الزميل المحترم ثامر مزهود عن كتلة الخط الوطني السيادي، له ثماني دقائق.

السيد ثامر مزهود

شكرا السيدة الرئيسة،

مرحبا بالسيد الوزير والوفد المرافق،

السيد الوزير، سبق أن تحدثنا معك في اللجنة عن المحاور الكبرى للمهمة وعن بعض النقاط الجهوية وبعض النقاط القطاعية، ولكن تحت طلب سواء من أهلنا في قابس أو من بعض المهنيين أعيد وأذكر وأكد على بعض النقاط.

أبدأ بالجهوي وأساسا بجهة قابس، أكثر نقطة أثارت اهتمام الناس وطلبهم سيدي الوزير هي وضعية القطار الرابط بين قابس وتونس وتحدثنا عنها وقلنا أنها وضعية كارثية ولا بد من التدخل من أجل تحسينها على الأقل في انتظار الانتهاء من صيانة الخط أو إعادة الخط رقم 5 وتجديد القطارات، ولكن هناك أشياء يمكن إنجازها تتمثل -مثلا قلت في اللجنة- في النظافة والصيانة وفي الضغط على الوقت من أجل تقليص مدة هذه السفرة وتحسين توقيتها.

نقطة ثانية فيما يخص كذلك القطار وهي متى سيتواصل مشروع إنجاز السكة الرابطة بين قابس ورأس جدير المعطل تقريبا منذ أكثر من ثلاثين سنة وهو مشروع إستراتيجي للدولة التونسية؟

نقطة ثالثة تمت إثارتها وأكد عليها وهي إشكالية النقل المدرسي الذي بقي معطلا تقريبا أو فيه إشكاليات في أغلب المعتمديات سواء فيما يخص التوقيت لنقل التلاميذ أو نقص في الأسطول وهذا سيدي الوزير ما أطلبه منك وهو ضرورة التدخل والقيام باللازم من أجل إتمام استثمارات الصفقة التي تقوم بها الشركة الجهوية للنقل لدى اللجنة العليا للصفقات أو لدى المزودين وإعطاء أولوية لقابس في صفقة الحافلات الصينية التي ستستقدمها تونس في المدة القادمة، لا بد من إعطاء هذه الجهة أولوية حتى يتحسن وضع هذا المرفق.

نقطة رابعة، فيما يخص الشغور في خطة الرئيس المدير العام للشركة الجهوية للنقل بقابس من أجل الفاعلية أكثر والتسريع أكثر بإنجاز المهام المنوطة بعهدتها.

نقطة أخيرة فيما يخص الوضع الجهوي وهي محطة النقل البري بقابس السيد الوزير، هي في مراحلها النهائية في إتمام الربط بالشبكات فيها مساحة من الأرض مخصصة في محضر جلسة اللجنة الفنية للبناءات العمومية للتصرف لبلدية المكان، بلدية بلبو، الصيغة غير واضحة لا بد من تحديد صيغة التصرف لهذه البلدية حتى يتسنى التدخل فيها، هذا فيما يخص النقاط الجهوية.

نقطة أخيرة فيما يخص مركز الفحص الفني المغلق والموجود بحي المنارة بقابس الجنوبية، ما هو برنامج الوزارة في استثمار أو في توظيف هذا المغلق منذ سنوات؟

أعود إلى النقل العمومي غير المنتظم السيد الوزير، تحدثنا في خصوصه تقريبا أغلب النقاط تمت إثارتها، ولكن هناك تأكيد من

الزملاء على إعادة التذكير بعدة نقاط، هناك نقاط ذكرتها وهناك ما سأذكره الآن وهي أساسا في الجانب التشريعي موضوع النقل العمومي غير المنتظم السيد الوزير لا يتطلب اعتمادات، بل يتطلب تشريعات وتطوير الإطار التشريعي وتنقيح عدة أوامر وقرارات حتى يتسنى مواكبتها للظروف الحالية منها القانون 33 سنة 2004 بقي معطلا طيلة ثلاث سنوات ولم ننطلق في تنقيحه، نبدأ من القانون 33 إلى سنة 2004 إلى حدود الأمر عدد 581 والإشكاليات التي أثارها بإسناد الرخص وفي ترتيب الأولويات خاصة، لا بد من الانطلاق في مراجعة هذا الأمر والانطلاق بصفة كلية في مراجعة القانون 33 لسنة 2004 لتطويره حتى يصبح يتماشى مع مطالب المهنيين والتطورات الموجودة.

نقطة أخرى فيما يخص التفويت والإحالة سواء بتنقيح الفصل 56 أو بتنقيح القانون 33 وتنقيح حظر الفصل حتى يتسنى للمهنيين التفويت والإحالة بصيغة ما يسمى بالحق التجاري لنخرج من إشكالية الكراء، استعمال غاز البترول المسيل، عدم وجود الخزانات، عدم وجود محطات للتزود بهذا الغاز، التأمين، عديد شركات التأمين ترفض التأمين.

نقطة أخرى السيد الوزير فيما يخص التطبيقات، الإسراع بكراس الشروط فيما يخص التطبيقات.

نقطة أخرى في ضرورة السماح للمهنيين بتركيب كاميرات مراقبة في سياراتهم على غير وسائل نقل عمومية لحمايتهم من الاعتداءات المتكررة التي تعرضوا لها وخاصة في السنوات الأخيرة وكذلك أنه بزملائي في لجنة التشريع العام بضرورة التقدم في تنقيح المجلة الجزائية الفصل 260 و61 و62 لتشديد العقوبات على كل من يتعرض للمهنيين أو يتعدى عليهم أثناء ممارسة نشاطهم فمثلا نطالب المهنيين بضرورة احترام القانون وتطوير التشريعات والتراتب لا بد كذلك أن نوفر الإطار التشريعي والقانوني لحمايتهم من الاعتداءات التي يتعرضون بشكل متكرر.

توصية أخرى السيد الوزير فيما يخص الأمر المتعلق بالشركات الأهلية والسماح للشركات الأهلية باستغلال خطوط نقل منتظم في المجال الجهوي.

ونقطة أخرى وقع الحديث عنها عدة مرات وهي كراس الشروط عوضا عن التراخيص، أطلب سيدي الوزير أن يتم عقد جلسة على مستوى لجنة النقل ويوم دراسي برلماني من أجل تعميق النظر في هاتين النقطتين سواء الأمر الذي صدر الخاص بالشركات الأهلية أو في الحديث عن كراس الشروط وتعويض التراخيص بكراس الشروط، لأنها مسألة هامة وتهم عشرات الآلاف من المهنيين، لا بد من أخذ انعكاساتها الإيجابية والسلبية على القطاع وتأثيراتها على المهنيين ومدى قابلية مثل هذه الإجراءات داخل هذه القطاعات باعتبار ما تعانيه من صعوبات ومن إشكاليات.

أختم بقاباس السيدة الرئيسة وأتوجه بالحديث إلى السيد رئيس الجمهورية، لم يعد لدي ما أقوله فيما يخص الوضع البيئي في قابس إذ قلناه عشرات المرات بمختلف الوسائل، أعيد تجديد الطلب للسيد الرئيس بضرورة التدخل العاجل فالمأساة مازالت متواصلة، الاختناقات متكررة إلى اليوم، المعالجة الأمنية وحدها لا تفي بالغرض، حالة الاحتقان داخل الجهة نتيجة تواصل تسربات الغاز وعدم وجود سياسة تواصلية واضحة من السلطة في كيفية التخاطب مع الأهالي، أعلمونا بما ستفعلونه في العاجل وفي الأجل. تكررت اللجان ومبعوث

وراء مبعوث وتم التوصيف وتم التشخيص وتم الاتفاق على أن هذه جريمة باعتراف أعلى هرم السلطة، ماذا أنتم فاعلون في العاجل وفي الأجل؟ العاجل في إيقاف التسربات المتكررة كل يوم وفي العاجل في مطلب جهة قابس الشرعي ومطلبهم الدستوري ومطلبهم في حياة سليمة، ماذا ستفعلون؟ أي خارطة طريق سنتقدم عليها؟

تم تكليف شخصية بتكوين فريق عمل وإعداد خارطة طريق في كيفية التعامل مع هذه الوضعية، خاطبونا، وضخوا لنا الخطوات القادمة، أعطوا رسائل طمأنة للأهالي، اتبعوا سياسة تواصلية ناجحة، فترك المجال لهذا الفراغ يفتح الباب للتوظيف وللإستثمار ولعدة أجنداث تترصد بالبلاذ. ما يحدث غير معقول فلا بد من التعامل بشكل راق مع الجهة وإنصافها واعطائها حقها نظرا إلى أنه وقع اغتصابها لمدة خمسين سنة.

وبالتالي أعود وأكرر باعتباره رئيس الوظيفة التنفيذية وباعتباره دستوريا هو المسؤول عن السياسات على مستوى البلاد لا بد من أخذ هذا الملف في القريب العاجل، لا بد من التدخل العاجل فيما هو عاجل وفيما هو أجل وخاصة مخاطبة الجهة، ماذا ستفعلون لكي يفهم الأهالي ويستوعبوا وهكذا تهدأ الأمور، فلا يعقل أن يبقى التعامل مقتصر على الجانب الأمني ولا نعرف مآله...

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة للسيدة الزميلة المحترمة زينة جيب الله عن كتلة الأمانة والعمل، لها أربع دقائق.

السيدة زينة جيب الله

شكرا السيد رئيس الجلسة،

مرحبا بالسيد الوزير ومرحبا بكافة الوفد المرافق لكم،

سيدي الوزير، لدي اليوم العديد من النقاط سأطرق إليها فيما يخص ولايتي، ولاية زغوان وأتمنى أن تجيبي عن بعض الأسئلة بخصوص ولايتي أو أنني سأعلمكم اليوم أنني سأقاطع الجلسة، فنحن اليوم لسنا في حصّة "فرغ قلبك"، لقد جئنا اليوم ونحن نحمل هموم جهاتنا، هناك طلبات تلقيناها من جهتنا ومن المفروض أن تجيبونا السادة الوزراء في الجلسة عن أسئلتنا وعن مطالبنا، لأن زغوان تعيش أزمة حقيقية في النقل وسيادتكم على اطلاع تام بهذا الموضوع فالتلاميذ يعانون السيد الوزير، لدينا تلاميذ في منطقة عين الأنصارين وفي منطقة جلاص يتزلون من الحافلة بعيدين عن مقر سكانهم، هناك عمال بمنطقة وادي الرمل خصصت لهم حافلة في الصيف وبعد ذلك تم حذف سفرات هذه الحافلة بالرغم من أن هذا الخط كان خط ناجح وناجح جدا، العمال اليوم السيد الوزير هكذا يذهبون لعملهم - عرضت السيدة النائبة صورا- سيدي الكريم لو تسمح قرب الصورة، اليوم يقطع العملة مسافة بالكيلومترات ليعترضوا النقل الريفي، من يذهب الأول يمكنه أن يجد مقعدا في النقل الريفي ومن لا يذهب باكرا يضطرا لعدم الذهاب للعمل في ذلك اليوم ويتم معاقبته في عمله ويصل العقاب إلى حد الطرد من عمله.

سيدي الوزير، لقد سبق أن طالبنا بحقنا من الدفعة القادمة من الحافلات وعليه فإنني أطلب اليوم بحق زغوان في 12 حافلة أي بمعدل حافلتين على كل معتمدية وأتمنى أن يغطي هذا جزء من النقص الموجود.

سيدي الوزير، أنت على علم أنه تم في زغوان "براكاجات" في الحافلات فقد أصبح الناس يقومون "ببراكاج" للحافلات ليركبوا لأن

اليوم لدينا أزمة حقيقية في النقل، يجب أن تفهم السيد الوزير أننا نعاني اليوم من مشكل حقيقي على مستوى النقل في زغوان، كما نطالب ببعث شركة جهوية للنقل بزغوان، عليكم بفك الارتباط سيدي الوزير مع الشركة الجهوية للنقل بنابل، أنا لا أتحديث بالجهويات ولكن لدينا أموال ضخمة يتم ضخها من مصانع زغوان للشركة الجهوية للنقل بنابل وزغوان لا تستفيد منها شيء.

اليوم حق زغوان في شركة جهوية للنقل أصبح ضروريا وضروريا جدا لو تم مدنا بشركة جهوية للنقل ويتم صرف الأموال التي تضخ في ميزانية الشركة الجهوية للنقل بنابل يمكن أن تكون لدينا تمويلات كافية.

السيد الوزير، لقد ذكرت سابقا أن النقابة تضع يدها على رخص النقل وأنا أعني ما أقول، اليوم لدي ملف بأكمله للسيد نجيب الدريدري بزغوان تاكسي فردي، هو سائق تمت هرسلته من طرف نقابي ولدي تسجيل صوتي في هذا وقال له سأحطمك بهذا المعنى وتم حرمانه من الرخصة وقد توفرت فيه كل الشروط ليحصل على رخصة تاكسي فردي في 2015 كان في المرتبة الثانية، بقدرة قادر أصبح اليوم في المرتبة العاشرة و12 لا أدري كيف الله أعلم.

كذلك سيدي الوزير، محمد عمار من منطقة الجوف يطالب منذ ثلاثين سنة برخصة نقل، بخصوص نقاط إسناد الرخص التي تتعلق بشرط التفرغ وأن لا يكون لديه انخراط في "CNSS" من أي جهة أخرى، قد حرم محمد عمار الذي ينتظر منذ ثلاثين سنة لحصوله على رخصة، محمد عمار اليوم يتكلم في كل جهة في "micro trottoir" عن المشكل الذي يعاني منه، هذا السيد أصبح مريضا نفسيا.

السيد الوزير، نرجو أن يكون شرط التفرغ بعد إسناد الرخصة وليس قبل لأن الثلاث ساعات عمل التي يقوم بها السائق لا تكفيه...

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة للسيد الزميل المحترم عدنان علوش غير منتهي، له ثلاث دقائق، تفضل.

السيد عدنان علوش

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيد الوزير والوفد المرافق،

سيدي الوزير، المثال المروري في بنزرت الشمالية، أصبح يمثل عائقا وجبت مراجعته، الشركة الجهوية للنقل دون رئيس مدير عام تداول عليها خلال أقل من سنة أربعة مفوضين، الأول يكلف بإعداد الميزانية والثاني يقوم بمناقشتها والثالث عليه تطبيقها وهذا أمر غريب مع احترامنا بالطبع للمفوضين.

ما نلاحظه أن الشركات تتعرض لصعوبات عند اقتناء الحافلات، عزوف المصنعين، غلاء الأسعار كلنا يعلم أنه حتى حافلات "زينة وعزيزة" يقدر ثمنها قرابة المليار وهذه الحافلات تسير في طرقات رديئة خاصة بمنطقة البحيرة، بني عوف، حي الواحة والناظور طريق الناظور مكسر والحافلة لا يوجد لديها "zone de retour" للعودة وهنا نتحدث عن تغيير قطع الغيار، فثمن قطع الغيار مرتفعة وغير موجودة لذلك الرجاء التنسيق مع التجهيز ومع البلدية للتدخل للمحافظة على تجهيزاتكم.

"les subventions" سيدي الوزير، نرجو أن تذهب إلى الشركات الناجحة ولا تذهب إلى الشركات الخاسرة بدعوى تشجيعهم، لا يكفي أنهم يعانون من الخسارة ونضيف لهم "subvention" أموال وهنا أريد

أن أشكركم "أعطاكم الله كل الصحة" لأنكم قد تدخلتم لشراء الحافلات المستعملة التي ساعدت كثيرا في وقت صعب جدا، ولكن لا نريد أن تصبح قاعدة، نريدها أن تكون حلول ظرفية ونطلب أن تدخل الشركات وأن تفتح أبواب عروض حتى دولية ونرجو أن تكون السفرات أكثر انتظاما في جميع الخطوط وتكثيفها في أوقات الذروة.

المحطة الموجودة في مطار تونس-قرطاج- بنزرت-تونس أصبحت بعيدة جدا في فصل الصيف، تجد شمس قوية وفي فصل الشتاء يعاني الطلبة والمسافرين من الأمطار والشيوخ والأطفال، لذلك الرجاء إعادتها إلى مكانها الأصلي.

تركيز محطات مهيأة للانتظار في كامل بنزرت الشمالية وإطلاق خطان جديان في وسط المدينة بنزرت بوخريرص وبنزرت، حي عين مريم الكرنيش 2 هذه طلبات المواطنين.

السيد الوزير، نريد أن يعود البعد الاجتماعي في عمل شركة النقل، كفانا من البعد التجاري كراء حافلات للمصانع وللخووص.

سؤال السيد الوزير، متى سيتم إرجاع الخط الحديدي رقم 1، محطة "CNCFT" في بنزرت أصبحت تمثل نقطة سوداء ومرتعا لجميع أنواع الفساد وقد تحولت لها وقمت بزيارتها مما حول حياة سكان نهج تينجة إلى جحيم خاصة وأنها أصبحت مصدر خطر على التلاميذ لأن هناك مدارس ومعاهد.

متى سيتم الانطلاق في مشروع تهيئة محطة المركز البري بجزرونة.

بالنسبة إلى النقل غير المنتظم، تنقيح القانون عدد 33 لسنة 2004 أصبح ضرورة قصوى، وجوب التسريع في إصدار كراس الشروط المتعلق بضبط شروط استغلال محطات النقل البري لسيارات الأجرة "اللاج" ونظام العمل للنقلين بها ضروري جدا لأنه يساهم في حل العديد من المشاكل منها الأصل التجاري الذي تحدث عنه منذ حين زميلي، التسريع في إسناد رخص اللواج والتاكسي الفردي لمستحقها الذين طال انتظارهم في بنزرت، العديد...

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، إذا الكلمة للسيد الزميل المحترم حسن بن علي عن كتلة صوت الجمهورية، له ثلاث دقائق، تفضل.

السيد حسن بن علي

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيد وزير النقل والإطار المرافق،

مرحبا بالجميع،

سيدي الوزير، أكثر مكان زرت في مهام النيابة هو وزارة النقل والشركة الجهوية للنقل بنابل، سأبدأ من أين انتهينا آخر مرة سيدي الوزير وكالعادة نجد أنفسنا ندور في حلقة مفرغة، نفس المشاكل القديمة تتجدد كل سنة، بل تزداد سوء، آخر تدوينة لي كانت النقل المدرسي والشركة الجهوية للنقل بنابل، قصة فشل لا تنتهي لقائل أن يقول لماذا؟ هذا يعود إلى النقص الفادح في الحافلات معقول، نقص فادح في العملة نعم، تراكمات سنوات نعم، كل هذا عرفناه وقمنا بتشخيصه، ولكن ما هو مؤكد أيضا أن هناك فشلا في الحوكمة، كيف لشركة مقبلة على عودة مدرسية ترمج لانتدابات وسط السنة الدراسية هذا ما لم أفهمه؟ كيف لشركة تحترم نفسها غير قادرة على التصرف المحكم في الموارد البشرية ما أدى إلى مرض أو إلى تمارض العديد من السائقين، نصف السائقين الآن في الطب النفسي؟

سيدي الوزير، كنا قد استبشرنا خيرا بزيارتكم لولاية زغوان وكنا قد شكرناكم على إسناد خمس حافلات للولاية، لكن هل تم حل مشكل النقل المدرسي؟ والله سأجيبك بداية من اليوم السيد الوزير، اليوم خرجت من منزلي على الساعة الثامنة والنصف تركت تلاميذ ينتظرون قدوم الحافلة، تلاميذ الكواك وبوعرارة، وسط الأسبوع الفارط تلاميذ صغار عادوا إلى منازلهم على الساعة الحادية عشر ليلا، الاثنين الفارط تلاميذ المعيزر لم يدرسوا بتاتا، أصبح هذا يمثل لدينا خبزا يوميا وأصبحت أتدخل كل يوم لفض مشكل الحافلات على أمل أن غدا يتم حل هذا المشكل، متى؟ الله أعلم علما وأني أمها السادة المحترمين أمثل الشعب ولا أمثل الوزارة، كل يوم تجدني أدافع عن الحافلات، أقول ستأتي وأقول إن شاء الله غدا سيتم فض هذا المشكل، أنا أمثل الشعب وعلي الانحياز لمنطقتي.

سيدي الوزير، فرع خاص بالناطور وبصواف وكنت قد وعدت به متى سيري النور؟ كفانا من التبعية للفروع الأخرى سيدي الوزير، خط الناطور-صواف-زغوان هذا خط حي وقد أثبت نجاعته، تم حذفه لا أدري لماذا ومتى سيري النور وكنت قد وعدت به في زيارتك لزغوان خط الناطور-تونس أيضا متى.

ختاما سيدي الوزير، نطلب منك بكل لطف إعطاء رخص استثنائية للتاكسي الفردي بالناطور لأنه يطلب منهم بطاقة مهنية بأقدمية سنتين والناطور لا يوجد به أي رخصة، من أين سيأتون بالبطاقة المهنية بسنتين أسبقية، أنا لم أفهم هذا، فرجا نريد إسنادنا رخص استثنائية للتاكسي الفردي...

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، أحيل الكلمة إلى السيد الزميل محترم كمال كرعاني عن كتلة الأحرار، له ثلاث دقائق، تفضل.

السيد كمال كرعاني

شكرا السيدة الرئيسة،

مرحبا بالسيد الوزير وبكل إدارات وزارتك،

في البداية أود أن أؤمن الإجراءات المتخذة بخصوص القيام بعمليات التفقد والتدقيق ورفع تحقيقات فورية في جل ملفات قطاع النقل لأنه يمثل قاطرة الاقتصاد الوطني، كما نثمن كل مجهودات شركة الطيران "Tunisair" وكذلك الشركة الوطنية للملاحة "CTN" على المجهود المجود المبذول في ترسيم قرابة ألف عون في شركة "Tunisair".

في إطار حرصنا على دعم التنمية الجهوية المتوازنة وتعزيز ربط ولايات الوسط بالشركة الوطنية للنقل، أود التأكيد على أهمية إحياء شركة السكك الحديدية للخط الحديدي الجديد تونس- القيروان باعتباره أحد المحاور الاستراتيجية الممكنة لتطوير الشبكة الحديدية في بلادنا.

أولا، الطابع التنموي للاقتصاد، إذ تمثل ولاية القيروان إحدى أكثر الولايات تعدادا للسكان، إضافة إلى توسع المناطق الصناعية فيها. ثانيا، إحياء هذا المشروع يمثل رافعة حقيقة لدعم الاستثمار الخاص والعمومي ولدفع النمو الجهوي.

ثالثا، يأتي هذا المقترح في انسجام تام مع المشاريع الكبيرة المبرمج إحداثها في القطاع الصحي بولاية القيروان كمدينة صحية بمنزل المهيري والمستشفى الجامعي للملك سلمان.

رابعا، يمثل المشروع حلا عمليا لفك العزلة عن ولاية القيروان التي تفتقر منذ عقود إلى ربط حديدي مباشر بالعاصمة، تحسين الربط الجهوي سيساهم في تقليص الفوارق بين الجهات وفي رفع جودة العيش خاصة للطلبة وللعملة وللموظفين والتقليص من نسبة النزوح. إن مشروع خط تونس- القيروان ليس مجرد خط نقل، بل هو مشروع إستراتيجي متعدد الأبعاد: اقتصاديا، اجتماعيا، صحيا وبيئيا وتنمويا.

نقدم إلى سيادتكم السيد الوزير، أهم المشاغل وأهم المقترحات التي نقلها الأهالي المتعلقة بقطاع النقل بمعتمديات نصر الله، منزل المهيري، الشاردة:

النقل المدرسي يشكو التلاميذ في المنطقة من ضغط كبير في النقل المدرسي، لذلك نقترح دعم أسطول النقل المدرسي بنصر الله بحافلة إضافية لفك الضغط والاحتفاظ، دعم النقل المدرسي بحافلات جديدة وحديثة بدلا عن الحافلات القديمة التي تسبب الأعطال المتكررة، تمديد خط النقل المدرسي في منطقة بير الوصفان، توفير حافلة التلاميذ وقت الراحة لضمان سلامتهم من البقاء في الشارع في محيط غير آمن، تغيير توقيت الحافلة التي تنقل التلاميذ إلى النموذجي والطلبة من نصر الله إلى القيروان، تحسين ربط المعتمدية وتيسير التنقل إلى الشاردة إذ يعاني المواطن من صعوبة كبيرة في التنقل خاصة على خطوط الشاردة -القيروان، نصر الله- منزل المهيري- القيروان.

كما يشكو المواطن من طول الانتظار والنقص في عدد السفرات خاصة في المناسبات والأعياد، توفير خطوط السفرات الإضافية نحو القيروان والمعتمديات المجاورة كحفوز وبو حجلة، تخصيص حافلات لنقل مسافرين من نصر الله وفي منزل المهيري والشاردة نحو سوسة والمنستير في أوقات مختلفة خلال اليوم خاصة فصل في الصيف، بعث خط منتظم للحافلات في أرياف منزل المهيري ثلاث مرات في الأسبوع على غرار ما هو معمول به في بعض المعتمديات من الطويلة إلى سيدي سعد -منزل المهيري القيروان.

كذلك خط أولاد السويسي- الشابي، المهارة، الكبارة، نصر الله، القيروان، إرجاع الخط..

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، أحيل الكلمة إلى السيد الزميل المحترم، معز الرياحي عن الوطنية المستقلة له دقيقتان، تفضل.

إذن الكلمة للسيد الزميل المحترم عبد السلام دحماني عن كتلة لينتصر الشعب، له أربع دقائق، تفضل.

السيد عبد السلام دحماني

بسم الله،

شكرا رئيسة،

مرحبا بالجميع،

مسألة النقل في تونس هي نتيجة حتمية للمعركة على القطاع العمومي وإفقاد الدولة لكل دور لها وخلق حالة معاناة دائمة، وضعية النقل في قابس لا تختلف عن وضعية الصحة والتجهيز والبيئة وغيرها، الاستثنائي في قابس أن هناك حالة استقرار في الكارثة وأحيانا تكون أكثر من الكارثة، أحسن مثال معبر قطار قابس- تونس عجزت

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، أحيل الكلمة إلى السيدة الزميلة ضحى سالمي عن كتلة الخط الوطني السيادي، لها دقيقتان.

إذن الكلمة للسيد الزميل المحترم سامي طوجاني عن كتلة الأمانة والعمل له دقيقتان، تفضل.

السيد سامي طوجاني

شكرا السيد الرئيس،

مرحبا بالسيد وزير النقل والوفد المرافق،

سيدي الوزير، في هذه الجلسة أردنا أن نشعر بمراجعة قانون إسناد رخص "اللواج" التاكسي الجماعي أو النقل الريفي، التاكسي الفردي مع إعطاء الأولوية للسواق المباشرين هذا من ناحية، من ناحية أخرى وجب النظر في دعم الشباب، شباب المعتمدات الثلاثة: سجنان-جومين- غزالة بخصوص الرخص داخل المعتمدات وبين العمادات لتوفير مواطن شغل وتغطية النقص الفادح للنقل وإلغاء البطاقات المهنية و"CNSS" كفانا من القوانين البالية والمكبلة. لا يكفي المواطن وخاصة التلميذ حرم من حافلة لتأخذها لمقاعد الدراسة وحرم من طريق ولا يوجد لديه نقل ريفي ويمتطي مع "clandestin" عندما يتم إيقافه من الحرس يتم فتح محضر له فالدولة بذاتها مخالفة وكيلتنا بالقوانين، المواطن عليه أن يخالف بما أن الدولة تخالف، اتركوا الناس يعملون، أعطوا رخصة لكل من طالب بها، إذن ما الذي يمكنه القيام به، هل يذهب ويسرق والله العظيم لم نعد ندري إلى أين نحن سائرون، إلى أين تأخذون الدولة.

سيدي الوزير، يجب بعث قرار فوري ويتم اتصالك بالسيد والي بزز، "سيب الرخص" ليتمكن للناس أن تعمل وخاصة جومين، ضرورة إسناد رخص إضافية تربط بالولايات المجاورة على غرار باجة ومنوبة وتونس وجندوبة وتمثيل جومين باعتبارها معتمدة ذات أولوية تنمية، النقل رافد ومؤشر للتنمية.

على مستوى الحافلات في الأسطول القادم، يجب إضافة على الأقل حافلتين للنقل المدرسي لكل معتمدة: سجنان وجومين وغزالة وتخصيص واحدة لبازينة- بززت مقر ولاية بززت، يجب أن تكون هناك انتدابات داخل الإدارة الجهوية للنقل ويتم انتداب في كل معتمدة خمس أو ستة أشخاص.

بالنسبة إلى نيابة سجنان، المطالبة بتوفير مستودع خاص بالحافلات نظرا إلى ضيق المحطة، نقص الأعوان خاصة للحافلات المزدوجة، نقص أعوان الحراسة والتنظيف وتوفير حافلة للفحص وحافلة لكاف عباد من معتمدة سجنان، توفير كما ذكرنا حافلتين لجومين يوميا، كيف حافلات للنقل المدرسي...

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة للسيد الزميل المحترم مختار عيفاوي غير منتهي، له ثلاث دقائق، تفضل.

السيد مختار عيفاوي

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيد الوزير والوفد المرافق،

سيدي الوزير، سيادتكم ابن هذا الوطن عامة وابن القيروان خاصة، تعرفون القيروان وامتدادها الجغرافي وحالة الأسطول وتهرمه وعدد الانخراطات المدرسية فيها ونحن لا نطلب منكم أن تظلموا

كل الحكومات وكل الوزارات المعنية بالنقل على تغيير وضعيته نحو الأفضل، غيرته نحو الأسوأ. 12 ساعة من المعاناة وأكثر المسافرين، أطفال وشيوخ ومرضى وطلبة وغيرهم ويتعطب القطر كعادته للدخول في ساعات إضافية من الانتظار ووزارة النقل لا تكلف نفسها باعتذار أو ببلاغ.

في قابس لا توجد لدينا حافلة في اتجاه تونس، ينتظر أهاليها هناك حافلة قادمة من ولايات أخرى ويخيب الانتظار لأنه لا توجد كراسي شاغرة، في قابس شركة النقل دون رئيس مدير عام وتعطلت الصيانة والشراء وغيرها، عدد قليل من الحافلات انتهى عمرها الافتراضي وتزيد في التلوث للسماء الملوثة أصلا، في قابس لا ميترو ولا حافلة كل ساعة ولا عدد كافي من التاكسيات، في قابس هناك تجاوزات عديدة سأعرض لك بعضها، السيد الوزير: بالأمس تم حرق حافلة تابعة لشركة النقل بقابس لأنه تم إعلام بعض الفروع بإيقاف السفرات نحو المجمع الكيميائي في حين لم يتم إعلام فروع أخرى كمارث وودرف وغيرها بالرغم كما تعلمون من احتقان الوضع وكاد سائق الحافلة أن يفقد حياته.

في زيارتك لقابس السيد الوزير، أعطيت إذن بتهيئة مستودع الحافلات، تم حرق الذي زال الانتفاع به ونقله خارج المستودع ومع الذي زال الانتفاع به كميات من النحاس وغيره تم إخراجها تحت رقابة وإشراف اللجنة التي تكونت، اقتنت الشركة عقار في 2017 لبناء مستودع وظلت الشركة تدفع أموالا طائلة لصيانة المستودع الحالي الذي تبين بحسب زيارة التفقد المنجزة في جانفي 2022 أنه أصبح مصدر خطر شديد، لم يحصل شيء، الشيء الوحيد الذي تم أن العقار الذي تم شراؤه والذي يحتوي على أشجار زيتون تم قطعها والتفويت فيها والاهتمامات موجهة إلى أشخاص محددين ولكن فريق التحقيق الإداري، سجل ذلك ضد مجهول، لن أتحديث عن التلاعب بالساعات الإضافية وغيرها.

في معتمدة دخيل توجان مثلا يخرج بعض التلاميذ من الرابعة صباحا لأن هناك خطأ وحيدا في اتجاه المعاهد والإعداديات التي يدرسون بها ويبقون ينتظرون الساعات في البرد والريح ويكونون عرضة للكلاب السائبة وغيرها ونحدث عن تكافؤ الفرص، في مطماطة وفي مارث سفرات تصل المسافة إلى 50 كم في حافلة طاقت استيعابها 70 شخص، نجد عدد راكبيها 150 و200 شخص في مختلف الأعمار، كبار وصغار ونساء وتلاميذ وغير ذلك، هل هذا الوضع وضع إنساني؟

أريد أن أقول لك أن في الوقت الذي يدرس فيه بعض التلاميذ بجهات أخرى في ظروف طيبة، أبنائنا في الأقاصي يعانون وبعضهم توقف عن الدراسة.

أسأل بعض الأسئلة في الختام، متى ينطلق مشروع السكة الحديدية الرابط بين قابس ومدنين بعد قرار الحكومة الحفاظ على المسار الحالي كما هو مضمن في إجابة السيد رئيس الحكومة بتاريخ 22 جانفي 2025 وكل رواية خارج هذا السياق هي رواية ليس لها أي معنى.

متى يتم تفعيل خط نقل الحاويات والكف على تمهيش ولاية قابس، ما هي خطتكم لتنشيط مطار مطماطة-قابس الدولي؟

الرجاء سيدي الوزير، النظر إلى جملة هذه الأسئلة وإلى انتظاراتنا وفق مبدأ العدالة الذي جئنا من أجله وسندافع عليه إلى آخر رمق وشكرا.

جهات أخرى، نحن نطالب بشيء وحيد وهو إعطاء حق الجهة في علاقة بوسائل النقل وخاصة النقل المدرسي.

السيد الوزير، القيروان محرومة من حقها مركزيا والمخجل أنه ظلمت سابقا، ولكن المخجل الأكثر أن تحرم أيضا وأنتم على رأس الوزارة، لأنه عند تطبيق مقاييس عمر الأسطول والامتداد الجغرافي وعدد الانخراطات ستعرفون أن القيروان فعلا حقها مسلوب.

سيدي الوزير، معتمدة بو حجلة، تنذيل الترتيب في مؤشر التنمية وفي المراتب الأولى خاصة في الانقطاع المدرسي، هل تعرفون لماذا؟ لأن التلاميذ في 14 عمادة يعانون من النقل، التلاميذ الذين تصلهم الحافلة في الصباح لا تعود إليهم في المساء وحتى عندما تأتي الحافلة فإنها تتعطل في نصف الطريق.

سيدي الوزير، أولاد فرج الله تبعد 20 كم كالمئتين والشوامخ والجينا والشرابية، لوميسات، أولاد عاشور، لا خطوط جديدة ولا تمديد في الخطوط، التلميذ يستيقظ الخامسة صباحا، ولكن بعد ذلك لا تأتي الحافلة، عندما يتعلق الأمر بنقل العملة إلى المعامل للمدن المجاورة تصبح الحافلات موجودة جديدة أما بناتنا وأولادنا عادي جدا أن لا يذهبوا إلى الدراسة، الانقطاع عن الدراسة هو الحل وهل نعرف نحن مصلحة أبنائنا أكثر من الحكومة.

سيدي الوزير، محضر الجلسة الذي يهم البيع بالمراكنة الذي يمكن من حل جزء كبير من مشكل النقل بالقيروان عامة وبوحجلة خاصة والمتعلق بقطع الغيار الجديدة والمستعملة والتي زال الانتفاع بها، الأوامر الترتيبية إلى حد الآن ما زالت قيد الرفوف، هل تعلمون لماذا؟ لأنكم تريدون أن تأخذوا الحافلات القديمة إلى معمل الفولاذ والأمر معلوم لأن أغلب قطع الغيار تم بيعها وبطرق معلومة كذلك.

رخص النقل الريفي يجب مراجعتها، لأن هناك العديد من الرخص محسوبة على العمادات ولا يتم العمل بها، مركز الفحص الفني ببو حجلة مطلب ملح لأهلنا، بو حجلة ونصر الله والشراردة ومنزل المهييري وبير الوصفان وهبيرة يطالبون ببعث مركز للفحص الفني ببو حجلة.

ختاما كلامي موجه إلى رئاسة الحكومة ووزارة المالية، فعلوا منحة الإشراف في وزارة النقل وشكرا.

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، نحيل الكلمة إلى السيد الزميل المحترم محمد أحمد عن صوت الجمهورية، له أربع دقائق، تفضل.

السيد محمد أحمد

شكرا سيدي الرئيس،

وزارة النقل أكثر وزارة تكرس الجهويات ولديها استهداف للساحل بعينه وسأذكر لكم لماذا، عندما يذهب شخص إلى الوزارة ويسأل عن ميناء المياه العميقة بالنفيسة يتعرض لخيبة أمل ويعودون به إلى عشرين سنة مضت، لماذا الميناء كان في النفيسة ويجب إعادة الدراسات في الوقت الذي أصبح الموضوع مفروغ منه وكل الدراسات أثبتت أحقية المكان، لو تسألون الوزير أين وصلنا بخصوص موضوع الميناء سيقول لك نحن بصدد إعداد "l'appel d'offre" الذي يتطلب ضمان من الدولة ووزارة المالية إلى حد الآن لم تقدر على توفيره وسنعود إلى نفس المشكل الذي كنا فيه في المرة الأولى، لهذا فقد عدنا إلى النقطة صفر.

لذلك من هذا المنبر أدعو سيادة رئيس الجمهورية، الذي جاءنا في انتخابات 2019 ووعدنا بإنجاز مشروع ميناء المياه العميقة بالنفيسة سيدي الرئيس، أدعوك من هذا المنبر أن تولي الأهمية المطلقة لهذا المشروع وأن تنفذ الوعد الذي وعدتنا به.

نصل إلى الشركة الجهوية للنقل بالساحل، أنا أخجل، جئت بخمس حافلات وعقد اجتماع طارئ في الشركة وحضر معك السيد والي الجهة وفي الأخير نتيجة الاجتماع خمس حافلات منهم حافلتين معطلة "ذبيحة وشهود على ذبيحة قنفود" إن لم يتم حلهم لكان أفضل فقد أشعلت النار أكثر فينا. أريد أن أسألك السيد الوزير كما قال الزميل ما الذي بينك وبين سوسة، ما الذي قدمته للشركة الجهوية للنقل بالساحل، ما الآليات التي قدمتها لهم والضمانات التي قدمتها لتجاوز الظروف الحالية؟

في موضوع آخر عندما قلنا أن لديك مشكل مع سوسة توجهوا لنا باليوم، أريد أن تفسر لي لماذا ولاية سوسة الولاية الوحيدة التي لا يوجد بها مركز فحص للعربات الثقيلة في حين أن هناك ولايات توجد بها اثنان وثلاث مراكز كنابل، صفاقس وبزرت.

سأتحدث عن دائرتي النفيسة وبوفيشة وهرقلة، لدينا مطالب قدمت منذ ثماني سنوات لإحداث مركز فحص للعربات الثقيلة بالرغم من الموقع الإستراتيجي التي تحظى به المدينة واكتسابها لثلاث مناطق صناعية و"تكنوبول" وعدد هام من المقاطع وثلاث من أكبر المعامل التي تستعمل الشاحنات الثقيلة كـ "Cimenterie" النفيسة، كمعمل القنوات مثل "Tunisie Ouate" بالرغم من كل هذا وفرنا المكان، ولكن لا حياة لمن تنادي "ابعث للمركز" والمركز يجمد هناك.

في نفس الدائرة في معتمدة بوفيشة التي تعد أبعد معتمدة من مركز الولاية وهي أول وجهة سياحية بياسمين الحمامات أصبح حلمهم الوحيد أن يكون لديهم "terminus" حافلة، "يا رسول الله" والمعتمدة الوحيدة التي ليس لها رخص لحمام سوسة، لماذا معتمدة النفيسة الوحيدة التي يوجد بها تاكسي جماعي لا يصل إلى باب البحر، هل معتمدة النفيسة خارجة عن ولاية سوسة؟ وبعد ذلك يقال لا يوجد تمييز وكلنا تونسيين.

السيد الوزير، أريد أن أذكرك أنه في جلسة كجلسة هذا اليوم في السنة الفارطة تحدثنا في نفس المواضيع، بخصوص موضوع الميناء تحدثنا نفس الكلام والآن وبعد سنة لم نتقدم أي خطوة، لذا فشل ذريع من وزارتك وشكرا.

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة للسيدة الزميلة المحترمة نجلاء اللحياني عن كتلة الأحرار، لها دقيقتان تفضلي.

السيدة نجلاء اللحياني

شكرا رئيسة،

مرحبا بالسيد الوزير والوفد المرافق له،

"Tunisair" تستغيث سيدي الوزير، رمز السيادة، واجهة البلاد، شركتنا العريقة تهار أمام أعيننا، وضع مزري، تردى في الخدمات، فوضى في التسيير، ديون متراكمة، سبع طائرات فقط تعمل لتأمين رحلات أساسية.

في ماي 2025، كما ذكرت في المرة الفارطة أعيد، السيد رئيس الجمهورية أعطى تعليمات واضحة، قال لكم إصلاح حقيقي، تقييم جدي، محاسبة شفافة وحماية للمؤسسة، لم يطلب منكم "liquidation social"، لم يطلب منكم أن تطردوا العاملين، المكلفة بالتسيير اختارت أسهل حل الهروب إلى الأمام، ماذا فعلت؟ وجهت أصابع الاتهام إلى الحلقة الأضعف، عمال خدمات الأرضية بتعلة التدقيق في الشهادات العلمية، من هؤلاء؟ هؤلاء عمال نظافة، عمال شحن، سواق، تقنيين، أشخاص بسطاء خدموا بلادهم حتى في فترة الكوفيد 19، اليوم يتم تقديمهم كبش فداء ويتم تحميلهم مسؤولية إفلاس شركة عانت لمدة سنوات من سوء تسيير، من فوضى كبيرة، هؤلاء ماذا فعلوا؟ هؤلاء لم يزوروا ولم يختلسوا ولم يتمتعوا بترقيات ولا بامتيازات ولا بمناصب إشراف، هل يتم طردهم أليس هذا ظلم؟ نتركهم للجزع السيد الوزير اليوم.

الرجاء النظر لهذا الموضوع فهؤلاء اشتغلوا منذ 2012 بعقود مناولة، تم إدماجهم بقانون، اليوم ما بعد عشر سنوات نقول لهم لا، نطلب منهم شهادات، لا علاقة لها بطبيعة عملهم لأنهم أضعف حلقة، هم أضعف حلقة، لأنهم فئة، الفئة الأسهل التي يمكننا تقديمها اليوم...

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، نحيل الكلمة إلى السيد الزميل المحترم فخر الدين فضلون عن الوطنية المستقلة، له أربع دقائق، تفضل.

السيد فخر الدين فضلون

شكرا السيدة الرئيسة،

تحية للسيد وزير النقل ولكافة الإطارات المرافقة له،

سيدى الوزير، فرح فضلون التي هي ابنتي في 2003 توفيت على إثر حادث في مترو الساحل 2003 عصفور الجنة والسبب الرئيسي هو مسألة الصيانة التي كانت منعدمة، فتحت عليها النافذة هذه ابنتي، ابنة نائب الشعب الذي يتحدث معكم الآن، اليوم في 2025 سمعنا اليوم أن هناك تلميذ في غار الدماء تعرض لإصابة خطيرة على إثر دفعه من حافلة نقل مدرسي، أي نريد أن نقول أننا نتحدث اليوم عن أكثر من 22 سنة وما زلنا نعانى من مسألة الصيانة في النقل العمومي البري.

سيدى الوزير، إلى متى؟ حتى إن قلنا أن من جاؤوا قبلكم والذي جاؤوا قبل قبل قبلكم مقصرين، اليوم لقد أن الأوان أن نقضي على هذه المسألة، فالיום من العيوب الكبرى للنقل العمومي السيد الوزير هو في الحقيقة الضعف، لكي لا أقول شيء آخر، ضعف الصيانة، نرى المستودعات التي يوجد بها عدد كبير من الحافلات ومن غير ذلك من المفروض أن نعمل اليوم على الصيانة، فالسيد رئيس الجمهورية قد تنقل وذهب كم من مرة وهناك مجهود واضح غير مسبوق في اقتناء عدد كبير من الحافلات لكن حتى عندما نشترى حافلات يجب أن نعمل على مبدأ الصيانة التي يجب أن تكون تقاليد وثقافة راسخة، سنعود دائما إلى نفس المشكلة وقدمت لك مثال سابقا السيد الوزير، قلت لك بالله اطلع بعد إذنك على تجربة مالطة، في مطاللة تجد حافلة سنها ثمانين سنة تحفة كما هي كأنها خرجت الآن لذلك علينا التعويل على هذه المسألة.

الرقمنة بالنسبة إلى النقل البري إلى متى سنبقى على هذه الحال؟ علينا إعداد بطاقات النقل الإلكترونية، يجب بعث منصة إلكترونية

تتابع توقيت الرحلات، بالنسبة إلى المواطن نحن نعلم أنه بالنسبة إلى الحافلات التي تنتقل، العنف المسلط على وسائل النقل العمومية سواء على الحافلات أو على الميترو أو المسلط على القطارات، ليتم وضع كاميرات مراقبة داخل وخارج هذه العربات، هذه مسألة سهلة جدا لنعرف على الأقل ما يحصل داخل العربات وإن تم تسليط اعتداءات على وسائل النقل يمكننا معرفة هؤلاء الناس وعلينا محاسبتهم.

أذهب إلى النقل البحري، اليوم السيد الوزير علينا أن نستثمر في موقعنا الاستراتيجي وكنت قد ذكرت هذا عديد المرات، فسادا منذ آلاف السنين تم الاستثمار في موقع تونس الإستراتيجي من الحضارة الفينيقية وغيرها وحضارة قرطاج، علينا أن نتعلم منهم، يجب اليوم بعث ميناء للمياه العميقة في تونس، هذا الميناء سيمنح من ربطنا بأوروبا وتونس-سيشيليا المسافة قصيرة تتحرك تقريبا 50% من الحركة التجارية العالمية وتونس لم تستفد منه شيء.

بالنسبة إلى النقل الجوي بسرعة، الوقت لم يعد يسمح لي:

السيد الوزير، السيدة المديرية العامة للشركة التونسية للخطوط الجوية كما كانت تتحدث زميلتي، هذه الشركة، هذه الطائرة تمثل وجه البلاد هي التي تمكن من إنقاذ صورة تونس في كافة أنحاء العالم، هم أرادوا إفلاسها، هم أرادوا تحطيمها، اليوم يجب أن نكون جنود وعلينا أن نفق بالمرصاد لكل من يحاول أن "يبرك" هذه الشركة لكي تقع خصوصتها والتفريط فيها، نحن لن نفرط فيها، نحن نقول لكم هذا، الخطوط الجوية لن يقع التفريط فيها، لا إليكم ولا لغيركم، وطنية مائة بالمائة، ولكن حذاري السيدة المديرية العامة، لقد بلغني أن هناك في المستر قبل وصولك أنت إلى لشركة أشخاص بقوا سنة وسبع أشهر تتقاضى أجرا دون أن تعمل لأنه تمت نقلتهم من شركة الشحن والتموين والسلامة إلى مركز نداء ليس في اختصاصهم بدون إجراء مناظرة، مما انجر عنه السيد الوزير أنهم بقوا لا يعملون وهذا ليس ذنبهم، سنة وسبعة أشهر يتقاضون رواتبهم ويتقاضون حتى منح الإنتاج وهم لا يعملون إلى أن تم شيئا فشيئا حلها وتقريبا بقي البعض، المشكلة ليس أن هذه الشركة تم حلها الآن، يجب حل ملف في هذا الآن، من كان السبب في التفويت في مال الشعب وخاصة مع الشركة التي تعيش عجزا وشكرا.

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة للسيد الزميل المحترم أيمن البوغديري عن كتلة لينتصر الشعب، له أربع دقائق، تفضل.

السيد أيمن البوغديري

شكرا السيدة الرئيسة،

مرحبا بالسيد وزير النقل وكافة إطارات الوزارة،

افتتح السيد الوزير هذه المداخلة من النقطة التي تعد أساس الإشكال في رواد، ربط معتمدية رواد بالسكة الحديدية وشبكة مترو خفيف، هذا المشروع لم يعد ينتظر مخططات فضفاضة ولا دراسات تؤجل من سنة إلى أخرى، بل يحتاج قبل كل شيء إلى إرادة سياسية واضحة وإعطاء إشارة انطلاق رسمية للدراسات الفعلية في ظل مراجعة مثال التهيئة العمرانية لبلدية رواد. لم يعد مقبولا أن يبقى موقف وزارة النقل غامضا أو مؤجلا، لأن التخطيط العمراني في رواد لا يمكن أن يستقيم دون رؤية واضحة لوسائل النقل الكبرى، ربط رواد بالمترو وبالسكة الحديدية ليس خيارا ثانويا، بل ضرورة يومية.

السيد الوزير، منظومة النقل في رواد تعاني من اختلالات عميقة في الربط بالعاصمة وفي توزيع الخطوط وفي النقل المدرسي وفي تنظيم القطاع ككل، المواطن اليوم ينتظر الساعات للحصول على وسيلة نقل والطلبة يؤرقهم التنقل اليومي نحو الجامعة والتلاميذ يقفون في الشوارع بلا نقل مدرسي والمهنيون يشتكون غياب تنظيم حقيقي يضمن حقوقهم، الرحلات بين رواد وتونس غير كافية إطلاقا والضغط على المحطات أصبح خانقا. لذلك نطالب بالترفيه في عدد الرحلات نحو العاصمة وإحداث رحلات مباشرة من رواد الشاطئ وجعفر إلى تونس وتعزيز الرحلات باتجاه محطة 10 ديسمبر وبرج الطويل.

كما نؤكد على ضرورة تخصيص رحلة يومية للطلبة نحو جامعة منوبة، نظرا إلى العدد الكبير من الطلبة المنتمين لرواد، أما الوضع في المؤسسات التربوية السيد الوزير، فهو غير مقبول إطلاقا، تلاميذ إعدادية رواد ومعهد رواد ومعهد الغزالة ينتظرون يوميا في الشارع لغياب النقل المدرسي، المطلوب توفير حافلة مدرسية قارة تحفظ سلامتهم وكرامتهم، كذلك الخط نور جعفر- تونس العاصمة يجب إضافة عدد الرحلات.

وفي خصوص خط 247 رواد- المرسى، فإن الازدحام بلغ مستوى غير محتمل، مطلوب زيادة عدد الرحلات واعتماد رحلات إضافية تنطلق من مفترق سيدي عمر باعتباره نقطة تجمع إستراتيجية تخدم مساحة سكنية واسعة. كذلك السيد الوزير، طلبت عديد المرات محطات واقية من الشمس الأمطار في كامل رواد لا توجد أي محطة واقية إلا على مستوى سيدي عمر.

سيدي الوزير، قطاع غير منتظم بدوره يعيش فوضى حقيقية، هناك تعطيل غير مبرر في اسناد رخص التاكسي الجماعي وعدد رخص التاكسي الفردي لم يعد يلي الحاجة، نؤكد على ضرورة تنقيح الأمر عدد 581 بإضافة شرط الممارسة الفعلية للسياسة لضمان وصول الرخص إلى مستحقيها، مع تدقيق أكبر داخل اللجنة الاستشارية للنقل بحضور ممثلي المهنة، كما نؤكد على الأهمية القصوى لمراجعة الأمر عدد 4101 المتعلق بالبطاقات المهنية، لأن العدد الحالي للبطاقات بات مبالغ فيه وغير قائم على حاجيات فعلية، تنقيح هذا النص يجب أن يتم بمقاربة تشاركية مع ممثلي المهنة لضبط شروط واضحة تنظم القطاع وترفع جودة الخدمات وتمنع الفوضى.

وبالنظر إلى حركة المواطنين بين رواد وأريانة وسيدي ثابت والمنهله وتونس تجاوزت الحدود الإدارية القديمة، أصبح من الضروري إعادة تصور شامل للتداخل العمراني وبعاد توزيع الخطوط وفقا للحركة اليومية الحقيقية للمواطنين وهذا يتطلب تدخلكم مع كافة الولاية بتونس الكبرى.

سيدي الوزير، أهالي رواد ينتظرون تنفيذا لا وعود ورؤية لا شعارات وقرارات تطبق على الميدان، النقل ليس ملفا فني، بل هو حق يومي للتلميذ وللطالب وللعامل والمهني وكل مواطن، رواد لن تبقى خارج المنظومة الحديثة للنقل ولن نقبل أن يبقى مشروع الربط بالمترو والسكة الحديدية رهين الوعود والمراسلات. المطلوب إرادة حقيقية، قرار إشارة انطلاق فعلية، هذا المطلوب في رواد لأن رواد تستحق أكثر من شبكة نقل...

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة للسيد الزميل المحترم رضا دلاعي عن الخط الوطني السيادي، له ثلاث دقائق.

الكلمة إذن للسيد الزميل المحترم فتحي المشرقي عن الأمانة والعمل، له دقيقتان، تفضل.

السيد فتحي المشرقي

شكرا السيدة الرئيسة ومرحبا بالسيد وزير النقل والوفد المرافق له،

سيدي الوزير، معتمدية بنزرت الجنوبية مساحتها تضاهي مساحة بعض الولايات ولذلك نطالب بتعزيز أسطول الحافلات والموارد البشرية كأولوية وطنية وجهوية ومحلية لفائدة معتمدية المكان، فهي تشكو نقصا في تواتر السفرات وفي تمديد الخطوط ونذكر على سبيل الذكر لا الحصر التمديد في خط الشاطئ ليصل إلى آخر نقطة في منطقة المنارة، بالإضافة إلى نقص السفارات من جهة تعاني من محدودية عدد الحافلات في عدة خطوط منها بني عمر بنزرت، بوزاري، المرازيق، برج شلوف، بني نافع، جعفر، لواتة وفروة وخط الحسينية وخط الشاطر ومنطقة بئر مسيوغا التي تشكو انعدام النقل المدرسي والجامعي والعادي، بالنظر إلى الكثافة السكانية الهامة التي تصل إلى حد الانفجار الديموغرافي، كما تشكو بنزرت الجنوبية انعدام المحطات للتلاميذ شتاء أو صيفا مثل منطقة الحي الجديد، بني نافع منطقة بني نافع، معمل الطريزة، النخلة، كامل طريق البرازيل، بوزاريا، بالشاطر، غيران، جعفر، وغيرها.

سيدي الوزير، أبلغك رسالة من أهالي ومن متساكني بنزرت الجنوبية الذين يشعرون بالظلم والحيث ولا أريد نطق كلمة أخرى وخاصة في معضلة النقل المدرسي وأين حصتنا من الحافلات الجديدة الأخيرة التي تم توزيعها على باقي المعتمديات؟

سيدي الوزير، هل من المعقول ومن المقبول أن الشركة الجهوية للنقل ببزرت إلى حد اليوم بدون مدير عام، مع تذكيري لك بتاريخ 13 ماي 2025 تحت قبة البرلمان وبدون مدير جهوي للنقل بولاية بنزرت؟

سيدي الوزير، متى يتم مراجعة التشريعات المتعلقة بتنظيم قطاع النقل بمختلف أسلاكه وتحيينها مثل القانون عدد 109 سنة 1990 المتعلق بديوان البحرية التجارية والموانئ، كذلك الأمر 581 لسنة 2023 المتعلق بتنظيم النقل العمومي غير المنتظم للأشخاص على الطرقات.

وأخيرا سيدي الوزير، نطلب منكم زيارة عمل لولاية بنزرت والوقوف على مشاكل النقل بالولاية وخاصة في بنزرت الجنوبية، شكرا.

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة للسيد الزميل المحترم ظافر الصغير غير منتهي، له أربع دقائق، تفضل.

الكلمة للسيد الزميل المحترم عبد العزيز شعباني صوت الجمهورية، له سبع دقائق، تفضل.

السيد عبد العزيز شعباني

شكرا السيد الرئيس،

مرحبا بالسيد الوزير والوفد المرافق له،

السيد الوزير، سأخاطبك بداية بصفتك عضوا في الحكومة.

سيدي الوزير، ماذا تريدون من جهة القصرين، ما الذي تنتظرونه من ميزانياتكم المستفزة؟ لقد تعبنا من وعود لم تنفذ ومن بعض

الأطراف داخل إداراتكم الذين يراهنون على تحريك الشارع في القصرين، نقول لهم "بيطاً" لقد اتعظنا من التاريخ، نحن حين نشور ندفع الثمن بالموت والتضحيات بينما آخرون يجنون الإنجازات على حساب معاناتنا.

البعض في المدة الأخيرة كثر حديثه عن المناطق الداخلية وعن الانجازات التي حصلت كذبا وبهتاناً وكأنهم يحسدون المناطق الداخلية على بعض الكيلومترات، ألا يكفي سنين من التهميش، ألا يكفي تزوير التاريخ، ألا يكفيكم أن هذه المناطق ساهمت في الاستقلال لتونس التي باعها البعض وزور تاريخ أجدادنا؟ إذا كنتم تعتقدون أنكم قتلتم إرث أجدادنا ابتداء من علي بن غداهم إلى الأزهر الشرايطي، إلى الطاهر الأسود، إلى عمارة بن عثمان، إلى الجيلان الفيلى، إلى الطاهر بن سليمان، إلى الهادي بن مشري، إلى الحاج الأزهر القاسمي وغيره فاعلموا أننا لم ننس ولن ننسى، ألا يكفي أننا قمنا بثورة بدماء أبنائنا وسميتموها ثورة الياسمين؟ ألا يكفي أننا لم نطبق قاعدة من يثور يحكم وقلنا أن تونس للجميع، تونس واحدة، لا تتجزأ.

فقط نحن نريد عدالة جهوية، فحتى شعار التمييز الإيجابي لم نر له أثراً على أرض الواقع، لقد أتينا لمحاربة الجبهويات، فالبعض يريد فرضها علينا للأسف، البعض يكرهنا السيد الرئيس فقط لأننا لسنا أبناء قياد للأسف ونحن صد منيع لجيوب الردة ومن يعتقد أن القصرين باستفزازهم لها ستتحرك، فنقول لهم لقد اتعظنا من التاريخ من لديه شهوة "يديرها في عشاها".

نرجع السيد الوزير بما أن زميلي محمد أمين مباركي غائب لظروف عائلية سأوصل صوته عن جدليان:

السيد الوزير، الرجل سيصاب بالجنون معتمدية كاملة، لا يوجد بها أي نقل أو أي حافلة، جدليان الخط الرابط بين جدليان وسببية سيدي الوزير بمركز الولاية، أيضاً خط جدليان-الروحية عبر تونس بنزرت والنقل المدرسي جدليان.

سيدي الوزير، الرجاء التدخل في هذه الوضعية.

سيدي الوزير، أيضاً معتمدية العيون إعادة تفعيل خط العيون-سوسة-المنستير أيضاً خط العيون-القصرين، إضافة إلى إشكاليات عدة في النقل المدرسي.

سيدي الوزير، نرجع إلى معتمديتي، معتمدية حاسي الفريد والقصرين الجنوبية، تلاميذ سيدي محمود بئر حمودة، خمسون تلميذ السيد الوزير بلا نقل وطريق جيد بما أنكم تتحججون بالطريق، الطريق وضعيته جيدة الرجاء توفير حافلة للحد من معاناة التلاميذ، توفير حافلة لتلاميذ مدرسة خنقة الجازية، حيث يتنقل التلاميذ يومياً حوالي 19 كم ذهاباً وإياباً، عمادة العويجة السيد الوزير أكثر من 500 تلميذ السيد الوزير دون نقل مدرسي أكثر من 500 تلميذ.

إحداث خط نقل لمنطقة المحافير حاسي الفريد لتغطية جميع التلاميذ بشكل يومي سيدي الوزير، فك العزلة عن تلاميذ قصر الطويل والساهلة بتوفير حافلة تصل لمدرسة قصر الطويل وتكمل مسافة 2 كم.

إحداث خط يربط فريانة-حاسي الفريد-تلايت لفك العزلة عن متساكني الفرش وأولاد غرس الله، إحداث خط يربط سبيطلة-حاسي الفريد بماجل بلعباس لتسهيل النقل المدرسي ولتنقل المواطنين.

توفير حافلة لتلاميذ كدية موسى والقلعة لضمان تنقل آمن ومنتظم، توفير حافلة إضافية لتلاميذ فج النعام فعدد التلاميذ يصل إلى 300 تلميذ لضمان سلامتهم.

السيد الوزير، توفير نقل لتلاميذ الشرب وبير أم الذبان الذين يتنقلون أكثر من 10 كم للوصول إلى محطة النقل المدرسي، ضبط التوقيت المبكر السيد الوزير للحافلة من البيبات إلى بئر الحفي لضمان سلامة التلاميذ لأن الحافلة تأتهم باكراً كثيراً.

النقل البلدي السيد الوزير، توفير حافلة للنقل البلدي من القصرين المدينة إلى حاسي الفريد كمعتمدية لا يوجد بها أي خط مباشر، توفير حافلة للنقل البلدي على خط بوصفة وسنيينة سيدي عمار لتلبية حاجيات الحركة اليومية للمواطنين، إحداث خط نقل بلدي من القصرين المدينة إلى عمادة الدغرة لدعم حركة المواطنين اليومية، فك العزلة عن منطقة فج النعام القصرين الجنوبية بتوفير حافلة منتظمة تنطلق من الفرش أو تنطلق من قسمات، لما لا.

استكمال خط النقل البلدي، منطقة الطرش لضمان وصول المواطنين، فعدد المتساكنين في تزايد وهم في عزلة تامة، تنظيم حركة النقل البلدي في خط بوزقام القصرين، سيدي حراث، مع توسيع الخدمة لتشمل جميع الجهات بنفس الطريق والاتجاه، إنشاء خط يربط حاسي الفريد بفريانة وبماجل بلعباس مع اعتماد الكامور كنقطة ترابط لتسهيل التنقل بين المعتمدية والعمادات، إنشاء خطوط ربط حاسي الفريد بالولايات المجاورة. السيد الوزير..

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكراً، أرجو من السادة الزملاء الآتي ذكرهم الالتحاق بالقاعة من أجل أخذ الكلمة سيتم ذكر أسماء السادة النواب حسب الترتيب الموجود في القائمة تباعاً: السيد الزميل المحترم صالح السالمي، السيد عمر البرهومي، السيد رضا الدلاعي ثم السيد حسن جربوعي، السيد عبد الجليل الهاني، السيدة بثينة الغانمي، السيد لطفي الهمامي، السيد فوزي الدعاس، السيدة سيرين بوصندل، السيدة هالة جاب الله، السيد فيصل الصغير، السيد المختار عبد المولى، السيدة نور الهدى سبائطي، السيدة مريم الشريف، السيد محمد أمين الورغي والسيدة سيرين المرابط.

إذن الكلمة الآن حسب الترتيب حسن جربوعي عن كتلة الأحرار، له ثلاث دقائق تفضل.

السيد حسن جربوعي

شكراً السيدة الرئيسة،

مرحباً بالسيد الوزير والوفد المرافق،

سيدي الوزير، في ما يخص النقل في ولاية صفاقس، ولاية الـ 1,250,000 ساكن تحصلت على 27 حافلة تقريباً وتونس 3,000,000 ساكن تحصلت تقريباً على ما يفوق 600 حافلة، لن أدخل في التفاصيل لأنك صلب اللجنة فسرت لنا وتناقشنا ووعدتنا بأشياء في ما يخص ولاية صفاقس، نحن نمتلك حسن ظن ومؤسسات الدولة تتعامل مع بعضها بهذه الطريقة وسيتم تطبيقها على أرض الواقع إن شاء الله.

سيدي الوزير، في ما يخص معتمدية منزل شاكر من ولاية صفاقس هناك نقاط بسيطة تحل لنا عدة مشاكل، هناك عمادة بير الملوي، يبعد عنها خط النقل الحضري 3 كم وتفض إشكالية كامل المعتمدية، رجائي تمديد هذا الخط 3 كم بصفاقس، جهة فيها تقريباً 3000 ساكن ستعتمد فيها مشكلة النقل.

وعدتني السيدة رئيسة الحكومة التي كانت وزيرة نقل بالنيابة في سؤال شفاهي أنه سيتم تغيير الأسطول في معتمدية منزل شاكر لأنها

السيد فوزي الدعاس

شكرا، السيدة الرئيسة،

السيد الوزير،

الزميلات والزلاء النواب،

قطاع النقل كباقي القطاعات الحيوية في بلادنا دفع الثمن الكبير من سياسات التقشف التي فرضت على تونس طيلة السنوات الماضية.

النقل العمومي تحول من خدمة مواطنة إلى عبء ومن حق إلى امتياز إلى جانب سياسات التقشف التي دمرت القطاع، نجد الفساد في الصفقات، غياب الصيانة، تخريب منهج لأسطول النقل، حافلات وميترواوت تحولت إلى خردة وقطارات وحافلات في حالة مخجلة، صحيح نتحدث اليوم عن استثمارات جديدة، حافلات جديدة وانتدابات وهذا أمر إيجابي وهنا نتساءل هل هذا يكفي حتى نصرح بكل ثقة في النفس إنه ابتداء من الثلاثي الأول لسنة 2026 لن يعاني أي مواطن من النقل في تونس؟ وهل ستصل هذه الاستثمارات إلى الجهات الداخلية والمناطق المعزولة؟

السيد الوزير، أريد أن أرجع بكم إلى السؤال الكتابي الذي توجهت به في أكتوبر 2023 حول وضعية النقل في الحامة وقد تأزم الوضع مع الأسف خلال الثلاث سنين، قالت الوزارة وقتها سندرس الوضعية وننظر في الإشكاليات ونعمل حسب الإمكانيات وننجز حين نجلب الحافلات، ولكن عمليا نفس المشاكل، نفس الخطوط المتعطلة، نفس الأعطال ونفس غياب البدائل، هل تابعت الوزارة الإجابة التي كتبها بنفسها؟ هل رجعت إلى المراسلة؟ هل حاولت أن تبدل الواقع في الحامة وتحسنه؟ أم أن الإجابة الكتابية للنواب أصبحت مجرد واجب بروتوكولي نقوم به وننساه؟ وهذا ليس مشكل وزارة النقل وحدها، بل مشكل كل الوظيفة التنفيذية اليوم، وزارات لا تجيب أصلا، وزارات تجيب وتنسى، الحكومة لا تتفاعل لا مع احتجاجات الشارع، لا مع النواب، لا مع الأسئلة الكتابية، لا مع الأسئلة الشفاهية، لا مع أسئلة النواب خلال نقاش المهام كذلك وستفقد الدولة ثقة المواطن وتفرغ العمل البرلماني من معناه.

السيد الوزير، بعد هذه المقدمة الضرورية نرجع إلى الوضع الحقيقي على أرض الواقع، قابس تعيش أكثر من عام بلا مدير جهوي للشركة الجهوية للنقل، مؤسسة كاملة بلا قيادة، بلا رؤية وبلا مسؤول أول، الصيانة متوقفة، التدخل بطيء، الأعطاب أكثر من الرحلات، قطار قابس-تونس أصبح رمزا للتراجع، تأخير، أعطاب، ظروف غير إنسانية بالمرّة وفي الحامة والحامة الغربية، الوضع أصعب، مناطق كاملة محرومة من النقل العمومي مثل بوعطوش، بن غيلوف، بشيما القلب بشيما البرج، الشارب، رغم الكثافة السكانية لهذه الأرياف ودورها الفلاحي.

الربط مع قابس ومطماطة ومنزل الحبيب ضعيف ويكاد يكون منعدم رغم أن العمال والموظفين والطلبة يتنقلون يوميا من هذه المعتمديات.

النقل المدرسي غير منتظم ويمس مباشرة الحق في التعليم وأصبح سببا من أسباب العزوف عن الدراسة.

النقل العشوائي بين معتمدية الحامة والحامة الغربية ينتشر لأن الدولة غائبة ولم تفكر مثلا في تنظيم النقل بين المعتمديتين من خلال بحث منظومة التاكسي الجماعي.

تمثل خمس ولاية صفاقس جغرافيا، معتمدة تقريبا أكبر من عديد الولايات في المساحة الجغرافية، تعذب متساكنوها ولن أدخل في التفاصيل لأنني ذكرتها عديد المرات، رجائي إعطاء هذه المعتمدة قيمتها فيما يخص النقل.

فيما يخص الشركة الجهوية للنقل خلافا للحافلات هي مدينة للقباضة فيما يقارب تقريبا 100 مليار و"CNSS" في ما يقابل 20 مليار ومنذ سنة 2023 إلى اليوم هناك حافلتان لنقل الأفارقة تكلفت 2 مليار تقريبا عندها ونخصص حافلتين كل أسبوع لنقل الأمنيين وللشكّ الأمن، فهذه الشركة تعبت كثيرا فلما لا نقوم فيها بمصالححة جبائية اليوم، بل بتطهير للمديونية التي عندها ونرفع في منحة الدعم.

مسألة أخرى قبل انتهاء الوقت لا يمكنني ألا أوجه كلامي إلى السيد وزير النقل في ما يخص القطاع الفلاحي، انعقد اجتماع وزاري مضيق حول إجراءات التصدير وهو يهم الداخل والخارج، أردت الحديث معك حول الإجراءات في ما يخص ميناء النفيضة فإذا أردنا اليوم أن نهض ببلادنا في جميع القطاعات فليس عندنا أي بديل عن النفيضة بشراكة أو غيرها يجب أن نجد في ذلك حلا.

مسألة أخرى، ميناء رادس نقطة سوداء، عديد الناس أدلت بتشكيكات من إخلالات ومن محاباة خاصة في تصدير زيت الزيتون في بعض الأحيان تبقى الحاويات شهرا، رجائي النظر في هذه النقطة.

ندائي إلى السيد رئيس الجمهورية، ما يحدث في مجلس النواب وخاصة من رئيس مجلس نواب الشعب فهو يعزز ويكرس الجهوية في المجلس، رجائي ما يحصل من مجلس نواب الشعب وخاصة من رئيسه هو غير معقول وليس التزاما، بل من أهم الحاجيات، مجلس النواب سيحملنا إلى الجهويات اليوم بالطريقة التي يسوق بها رئيس مجلس النواب...

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

الكلمة للسيد الزميل المحترم لطفي الهمامي عن كتلة الأمانة والعمل، له دقيقتان تفضل.

السيد لطفي الهمامي

شكرا السيدة الرئيسة،

مرحبا بالسيد وزير النقل والوفد المرافق له،

سيدي الوزير، تتمثل إشكالية النقل في منطقتي العمران والعمران الأعلى بشكل عام في ضعف خدمات النقل العام، نقص الصيانة وعدم انتظام الجداول الزمنية.

سيدي الوزير، تشمل هذه الإشكاليات تحديدا محطة الترابط وحي الانطلاقة وزارتكم ووزارة الداخلية معنيتان يحل هذا الإشكال، أيضا نقص كبير في عدد الحافلات المخصصة لمنطقتي العمران والعمران الأعلى، أيضا نقص فادح في عدد عربات المترو الخفيف مما نتج عنه اضطراب تواتر السفارات. نقص في عدد رخص التاكسيات المسلمة أخيرا جراء التقاعد مخجلة لأصحاب رخص التاكسيات. صيانة خطوط السكك الحديدية الخاصة بالمترو عدد 3 و5.

وختاما، المطلوب منكم إيجاد الحلول في أقرب وقت ممكن مع الشكر.

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا إذن الكلمة للسيد الزميل المحترم فوزي الدعاس غير منتهي، له خمس دقائق تفضل.

هل من المعقول انعدام محطة نقل منظمة في جهة مثل الحامة في 2026؟ واليوم أمام كل هذا نطالب بالآتي:

تعيين مدير جهوي للنقل بقابس.

تخصيص عدد واضح من الحافلات الجديدة للولاية بما يستجيب لحاجيات الجهة بكل معتمدياتها.

تجديد أسطول الحامة وإرجاع الخطوط الملغاة الحامة - صفاقس، الحامة-جرجيس، الحامة-تونس.

الحفاظ وتدعيم خط الحامة-مطماطة.

إحداث خط جديد الحامة-جربة وخاصة إن سيادتكم في الإجابة على السؤال الكتابي أقررتكم بضرورة هذا الخط وأنه رهين اقتناء حافلات جديدة وقد تم اليوم جلب الحافلات، نريد اليوم إجابة واضحة ومؤكدة بهذا الصدد.

توفير قطع الغيار والمحروقات بانتظام.

بعث منظومة تاكسي جماعي منظمة وإحداث محطة نقل عصرية تلي احتياجات الناس وتسهل الحركة وتوفر خدمات حديثة وتحترم معايير الجودة والسلامة في الحامة.

سيدي الوزير، النقل هو وجه الدولة ولا يمكن أن نتحدث عن دولة اجتماعية وتنمية دون خدمة النقل العمومي كمرفق عمومي يحترم المواطن أينما كان في كل ربوع الوطن لأنه لا تنمية بلا نقل، لا عدالة بين الجهات بلا نقل ولا دولة اجتماعية بلا خدمات عمومية محترمة وشكرا.

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا أحيل الكلمة إلى السيدة الزميلة المحترمة هالة جاب الله عن كتلة الأحرار لها ثلاث دقائق. تفضلي.

السيدة هالة جاب الله

شكرا،

إنا لله وإنا إليه راجعون، نناقش اليوم ميزانية وزارة النقل ومشاكل النقل وجد الآن حادث ما بين المنستير والقيروان بحافلة "STS" وحصد العديد من الأرواح، إلى متى ستظل هذه المسألة متواصلة ونعيش كل مرة حادثا يحصد روحا بشرية؟ لم تمر ثلاثة أسابيع على وفاة طفل يرحمه الله، كل مرة تتسبب "STS" في مصيبة، نريد أن نفهم أين سنصل بهذه الشركة وكما ستقتل من روح حتى تصلحوا الأوضاع التي فيها؟

اجتماعات جهوية، مركزية، زيارات، الأسبوع الفارط أنت موجود معنا في المجلس، استبشرنا خيرا سيدي الوزير، زرت سوسة وفي الأخير ماذا وقع؟ "تمخض الجبل فولد فأرا"، خمس حافلات منها اثنتان معطبتان والحالة مزرية، 30 مقعد للجلوس و58 وقوفا والنوافذ صغيرة فكيف ستنقل الناس وتوصلهم؟ وما هذه الحالة التي نعيشها؟ إلى متى سنسكت على ملفات الفساد في شركة النقل بالساحل؟ متى سنحاسب الناس؟ متى سنصلح؟ لم نفهم متى سنتجاوز هذه المشاكل اليومية حتى تتمكن من الإصلاح الفعلي فقد أنهكنا ما نعيشه يوميا؟ أين الانتدابات منذ 2018؟ أين المتخصصون في الميكانيك فقد كان عندنا 50 ميكانيكي في شركة النقل والآن لم يعد لدينا من يصلح؟ كيف ستفادى هذه الحوادث ومن سيعوض الناس الذين يموتون يوميا؟ وأغلب من يتنقل من القيروان والمنستير هم من عمال المعامل.

حقيقة الوضعية لا تمكننا من الحديث عن النقل الجوي و"TAV" التي أنهكت شركتنا ومطاراتنا في المنستير والنفیضة وتحيل على الدولة التونسية على مرأى منكم وأمام صمتكم وهناك تجاوز للإجراءات في التهيئة وفي تعديدهم.

النقل البري الآخر السكك الحديدية باحترامي للبلدان الأخرى وكأنا لا أقول في بلدان العالم الثالث، بل العالم الثامن أصلا حين تركب قطار تونس-قابس، النقل البري نفس الشيء والمشاكل التي عندنا في ميناء رادس ولا أعرف متى سنتمكن من أن نصلح هذا كله إذا لم نجد لأبسط المشاكل اليومية حلا، تأخر في الرحلات، الصيانة غير متوفرة ومشاكل كبيرة في المسالك ويجب إعادة النظر فيها ويجب الوقوف عليها فعلا، متى سيتم إحداث خلية أزمة مستمرة بالنسبة إلى "STS" حتى تحل مشاكلها؟ متى يتم تكليف مدير عام؟ لماذا تعينون مديرا بالنيابة؟ ما دام السيد المدير السابق لم يعد موجودا يعين غيره ليفتح الملفات ويتولى مهامه فقد تعبنا حقا من هذه الوضعية في الساحل...

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

الكلمة للسيد الزميل المحترم فيصل الصغير عن الوطنية المستقلة، له دقيقتان. تفضل.

السيد فيصل الصغير

شكرا السيدة الرئيسة،

مرحبا بالسيد الوزير وكافة إطارات الوزارة،

سيدي الوزير، نثمن مجهودات الوزارة في تدخلاتها وخاصة على مستوى شركة نقل تونس بعد اقتناء 300 حافلة، كما نتحدث اليوم عن الرقمنة والتطور التكنولوجي، كنا نتمنى أن تتضمن هذه الحافلات على تطبيق فيتمكن المواطن العادي من تتبع خط سير الحافلة ويعرف مدة الانتظار، كما يمكن أن يكون عندكم أيضا كإدارة دورا رقابيا عن بعد عن طريق هذه التطبيقات ولأمانة الوزارة عندها كفاءات على غرار الشاب ربيع بن ساسي الذي تمكن من تفكيك منظومة التحكم في القطارات وغيرها.

اليوم على مستوى جهوي في قلعة الأندلس وسيدي ثابت كل التوجه اليوم نحو أريانة والشرقية ونود أن يكون هناك تعزيز للخطوط على غرار 77 وE44 على مستوى قلعة الأندلس و31 و44 د على مستوى سيدي ثابت، مطلب قديم متجدد وقد اتصل بي اليوم عضو المجلس المحلي السيد ماهر الزواري ليؤكد على تمديد خط 57 برج يوسف عن الطريق 517 مروراً بالخليج، اليوم المنطقة معزولة وهناك عديد الإشكاليات في النقل فيجب تمديد خط 57 عن طريق 517 وشكرا.

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة للسيد الزميل المحترم المختار عبد المولى عن كتلة لينتصر الشعب، له أربع دقائق. تفضل.

السيد مختار عبد المولى

شكرا السيدة الرئيسة،

السيد الوزير المحترم،

مرة أخرى كما سبق وتواصلنا معكم ومع من سبقكم ومرة أخرى تجربتنا المسائل الحارقة في جهاتنا أن نتحدث عوض أن نناقش الميزانية، أريد أن أذكر أن عندنا عديد المطالب المستعجلة والمتعلقة بالوضع

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا الكلمة للسيدة الزميلة المحترمة نور الهدى سبائطي عن كتلة الأمانة والعمل، لها أربع دقائق تفضلي.

السيدة نور الهدى سبائطي

شكرا،

سيدي الوزير وكل الوفد المرافق أهلا وسهلا بكم،

قطاع النقل شأنه شأن كل القطاعات الحيوية لا يمكن أن يشكل استثناء في ولاية تم استثنائها في كل القطاعات وهذا سيدي الوزير ما تم ترجمته وتأكيدده خلال الأحداث الأخيرة بولاية قابس والتي لا تخفى عليكم وعلى أي عضو من الحكومة الحالية والمتواصلة إلى حدود الساعة بسبب تواصل نهج نفس السياسة القائمة على الصمت والتجاهل، السياسة التي لن تزيد أهالي قابس إلا إصرارا وعزيمة وثباتا في النضال والدفاع عن حقهم المشروع في الحياة.

سيدي الوزير، النقل العمومي والذي يفترض أن يكون وسيلة لتسهيل وتجويد الحياة أصبح يمثل كابوسا يوميا مزعجا يعيشه متساكنو معتمديات غنوش، مطوية، وذرف ومنزل الحبيب بكل عماداتها دون استثناء حيث تستمر معاناتهم التي عاينتها بنفسك سيدي الوزير خلال زيارة ولاية قابس الأربعاء 20 نوفمبر 2024 معاناة يومية ترتقي إلى مستوى المأساة التي يعيشها المواطن عامة والتلميذ خاصة ويمكن تلخيصها فيما يلي:

اهتراء وتقادم أسطول الحافلات الموجود والتي لا يتجاوز عددها 87 حافلة صالحة للقيام برحلات في حين تحتاج الشركة الجهوية للنقل بقابس إلى عدد 164 حافلة لتتمكن من تغطية جميع الرحلات، عدم انتظام توقيت الرحلات، إلغاء عدد من الرحلات، اكتظاظ أغلب الرحلات وغياب شروط السلامة، غياب عمليات الصيانة.

وفي علاقة بالنقل الحديدي فإن معاناة المواطن أعمق حيث تم تقليص عدد السفرات من أربع إلى سافرتين فقط إضافة إلى طول المدة الزمنية والتي غالبا ما تتجاوز العشر ساعات للسفرة الواحدة وأنا سيدي الوزير أناشدكم من خلال هذه الجلسة بضرورة تحسين هذه الخدمة والارتقاء بها إلى الحد الإنساني الأدنى المطلوب في انتظار إتمام تجديد الخط رقم 5 بالنسبة إلى النقل البحري.

سيدي الوزير، ما هي الأسباب التي تحول دون القيام بأشغال الجهر بحوض الميناء التجاري بقابس منذ 2010؟ والذي أدى إلى تراجع الغاطس المائي المسموح به للسفن لدخول أو مغادرة الميناء من 13 إلى 10.5 م في الأرصفة عدد 8 - 9 - 10 وإلى 10 م فقط في بقية الأرصفة وأثر سلبا على توافد البواخر الكبيرة والتي شهد عددها تراجعا ملحوظا في السنوات الأخيرة.

سيدي الوزير وبعد أن شهدت عمليات محاولات اجتياز الحدود البحرية خلسة من خلال الهجرة الغير قانونية عبر ميناء قابس التجاري نسقا تصاعديا وبخصوص استراتيجية الوزارة لدعم وتطوير طرق وآليات المراقبة في كل منافذ الميناء التجاري بقابس، ما مدى تقدم برنامج الديوان في علاقة بإحداث مجمع لتأمين المداخل البرية والبحرية لعدد من الموانئ ومنها ميناء قابس؟ والذي أفادت الوزارة في إجابتها على سؤال كتابي موجه في الغرض بتاريخ 5 مارس 2024 أن المشروع في مرحلة تقييم العروض المتعلقة باختيار مكتب دراسات لإعداد كراس الشروط لضبط الحاجيات.

المهترئ في قطاع النقل في ولاية تطاوين، مطالب مشروعة وضرورية ودستورية لكن للأسف لم نجد بعد التفاعل المطلوب والإيجابي رغم أنكم عاينتم كل النقائص خلال زيارتكم الأخيرة للولاية.

أولا، خط تونس الذهبية سيدي الوزير، هذا الخط عليه ضغط كبير جدا والركاب يعانون يوميا من حالة الحافلة وهي بصراحة لم تعد صالحة للمسافات الطويلة، أحيانا تقطع الحافلة أكثر من 700 كم وتتوقف نتيجة عدم تحملها لطاقة الاستيعاب وحتى عمرها الافتراضي سيدي الوزير، ويتم تعويضها بأخرى وهذا الوضع أتعب المواطنين وأتعب الكبير والصغير وحتى "إلي يدي على الحصار" رغم مجهودات الشركة في بعض الأحيان لترميم الكراسي ووصل بها الأمر حتى أن تتدخل بمواد البناء (عرض السيد النائب صورة) والصورة تؤكد ما أقول سيدي الوزير، لكن هذه نتيجة عجز الشركة في الأخذ بعين الاعتبار المسافة والمرايح الحاصلة في هذا الخط الذي اعتبره الأطول في تونس.

وبناء على كلامكم وقت الزيارة أؤكد لكم مجددا ضرورة دعم خط الذهبية تونس بخط إضافي وإحداث خط تونس رمادة أو حتى من خلال الخط الجهوي الذي وعدت به سيدي الوزير تطاوين ينطلق من رمادة مروراً إلى تونس ويخفف معاناة الناس.

ثانيا، السيد الوزير الشركة الجهوية للنقل بمدنين نطلب منكم التدخل العاجل لضمان عدالة توزيع الخطوط والخدمات على كامل مناطق ولايتي مدنين وتطاوين وتطاوين كبيرة جغرافيا سيدي الوزير وفيها مناطق ريفية بعيدة ولا يعقل أن تكون مناطق مهياة وأخرى مهمشة، خلق هذا الوضع احتقانا وخلق إحساسا بالتمييز بين المواطنين وحتى النعرات الجهوية فغير معقول أن تبقى معتمدية مثل رمادة بدون حافلة وبينها وبين الولاية تبعد 80 كم، نرجو منكم إرجاع خط تطاوين-رمادة إلى سالف نشاطه وربط العمادات بمركز الولاية بطريقة تضمن خدمات النقل العادل لكل الناس.

خلاصة القول عبث حقيقي في إدارة الشركة الجهوية بمدنين وهناك أناس يغطون على كل هذا العبث سيدي الوزير، لابد من شركة جهوية للنقل بتطاوين.

ثالثا سيدي الوزير، في علاقة بمطار رمادة تم رصد اعتمادات منذ 2018 لكن الأشغال لم تنطلق واليوم تحظ رمادة بأهمية كبيرة واستراتيجية لدى الدولة وتوجه الدولة في السيادة الفلاحية والطاقيّة وفي التجارة الدولية لقرتها من المعبر الحدودي وحتى من مقترح المنطقة الحرة وفي إطار فك العزلة عن ولاية تطاوين والإقليم في حد ذاته وإدماجها وأخيرا تم إدماج منطقة رمادة في الحديقة الجيولوجية جيوبار، كل هذا يجعل وجود مطار رمادة ضرورة وطنية وليس مجرد مطلب جهوي أو محلي ومن غير المعقول أن تبقى المشاريع التي تنفع الاقتصاد الوطني معلقة بدون سبب واضح.

سيدي الوزير المحترم، وجب المرور من عشية الخراب والتمييز بين الجهات والفوضى والتعطيل إلى العدالة الجهوية، ينتظر الناس اليوم الإصلاحات الحقيقية وعدالة بين الجهات، غير معقول أن تتكرر مطالب مشروعة سنة أو سنتين بدون أي تنفيذ وكل هذا يقع في جهة أناسها مرابطون على الحدود وعلى حدود الوطن، الحق دستوري ومن حقهم أن يتمتعوا بخدمات الدولة كما بقية التونسيون، الدولة رافعة شعار العدالة والتعويل على الذات وفي إطار نظرتها الاستشرافية والمستقبلية أعتقد أن توفرنا كل هذه المطالب في جهة...

أختم مداخلة سيدي الوزير، بضرورة تظافر كل الجهود للنهوض بالناقلة الوطنية ومزيد تجويد خدماتها والتي تعد مكسبا وطنيا ساهم ويساهم في رفع راية تونس عاليا وفي كل المحافل الدولية وآخرها من خلال انتخاب الرئيسة المديرية العامة للخطوط الجوية التونسية عضوا في اللجنة التنفيذية للاتحاد العربي للنقل الجوي وهي أول امرأة تتقلد هذا المنصب منذ تاريخ إحداث الاتحاد سنة 1965، شكرا.

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة للسيدة الزميلة المحترمة مريم الشريف غير منتمة، لها دقيقتان تفضلي.

السيدة مريم الشريف

شكرا رئيسة،

أرحب بالسيد الوزير والإطارات المرافقة له،

سيدي الوزير، ما تزال منطقة وادي الليل تشكو نقصا كبيرا ورغم كل مجهوداتكم التي نشكركم عليها حقيقة أشكر كل الإطارات الذين يتجاوبون معي ويساعدوني على النقل في معتمدية وادي الليل.

سيدي الوزير، أطلب من حضرتكم تعزيز الأسطول في أوقات الذروة كذلك حي الحكايمية لا يملكون حافلة ولا النقل الجماعي، كذلك هناك نقص في النقل المدرسي في معتمدية وادي الليل الشاسعة حيث تبعد المسافات عن بعضها خاصة تلاميذ منطقة الحكايمية، حي النسيم، صنهاجة، حي ترجمان، زونيف، دوار الباي حيث تعب الصغار وحتى الأولياء ومن غير معقول ترك الصغار متعين بهذه الصفة.

السيد الوزير، النقل هو رمز من رموز التحضر في الدول وكل العالم ومشكلة النقل مشكلة ومعضلة كبيرة في تونس من النقل البري والنقل الجوي والبحري ف "Tunisair" و "CTN" تعاني والباخرتان قرطاج وتانيت ويحتمل ألا نجد ما تنتقل به قريبا ونشاهد عدة حوادث سيدي الوزير يوميا في حوادث المترو وحوادث النقل وهذا من غير المعقول حقا سيدي الوزير، يلزمنا حل جذري، بالنسبة لي لماذا لا نغير نظام الرخص بكراش الشروط؟ فالمشاكل كبيرة في الرخص، الرجاء لفظة سيدي الوزير لهذا المشكل الكبير.

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة إذن للسيدة الزميلة المحترمة سيرين مرابط عن كتلة الأحرار، لها ثلاث دقائق تفضلي.

السيدة سيرين مرابط

شكرا السيدة الرئيسة،

مرحبا بالسيد الوزير وكتائب الوفد المرافق له،

في الحقيقة لن تكفي ثلاث دقائق لكن اخترت أن أتكلم حول ما أستطيع والباقي أعطيه لك في ملفات إثر انتهاء الجلسة، أبدأ بالترحم على كل شهداء الواجب وأولهم سائقو الحافلات والقطارات والطائرات التي ضمن وزارة النقل، ولكن حين نسمع بموت سائق حافلة أو سائق قطار تنقلب الدنيا في الإعلام وتونس تقوم ولا تقعد، ولكن حين نسمع شهيد الواجب الأمني وحماة الوطن يموتون، هذا أصالة عن نفسي ونيابة عن زميلتي ماجدة الورغي لأنه ابن منزل بورقيبة، شهيد الواجب نزار الفزاعي في قلعة الأندلس الذي مات إثر مطاردة ولم نسمع حديث الإعلام عنه إلا حين فتحت النيابة العمومية التحقيق في وفاته لهذه الدرجة؟ فهؤلاء لا يتمتعون لا بمنحة الخطر ولا بترقيات ولا بالمال وبعدها تتسلم عائلته في الأخير 200 أو 300 دينار وحتى الإعلام لا

يتحدث عنهم ولا يعطيهم حقهم، الناس الذين "نعيش بحسبهم" ولولا أنهم موجودين فلا يوجد أمن ولا أمان، حقيقة أنكتم على الكثير لكن لا بأس.

سيدي الوزير، أمر إلى السؤال الكتابي بتاريخ 23 سبتمبر 2025 الذي لم تتم الإجابة عنه إلى الآن، بعثت لك على أساس ملف العمال بشركة أشغال سكك الحديد "SOTRAFER" الذين كانوا يعملون بعقود محدودة المدة وقد تواصلوا مع إدارة الشركة التي أبدت رغبة في إرجاعهم وأعتقد أنك على علم بالملف وبصدد تسويته شيئا فشيئا، لكن حان وقت التسوية لهؤلاء العمال وقد أجبروا هؤلاء الأعوان على أن يقولوا ليتنا بقينا مع المناولة، هل هذا ما نريد أن نصل إليه؟ إن أردتم ذلك فلا بأس.

وخلافا لهذا سلمت عريضة سيدي الوزير، يدا بيد وأسألهم فيما بعد فقد بقيت لي دقيقة فقط السيدة الرئيسة، ليسوا مركزين معي ستريدني بعض الوقت، السيد الوزير، أعطيتك عريضة يدا بيد فيها طلب المترشحين في خط قطار "د" و "أ" وشركة السكك الحديدية في محطة الملاسين والنجاح، وعدتنا شخصا في الهو وقلت لي ولهم سيقع إدماجهم أو فتح مناظرة أو انتدابات لهم وهم عندهم الأولوية، إلى الآن لم نسمع أي شيء.

ملف المضيفين والمضيفات المتعاقدين في الخطوط التونسية، تعهد السيد وزير الشؤون الاجتماعية لمعالجة وضعيتهم إلى الآن نسمع الطمأنينة دون اتخاذ أي إجراءات فعلية، سمعنا أن هناك مراسلة من سيادتكم في هذا الغرض، اليوم نريد عرض الوضعية تحت قبة البرلمان فهم مرتبطون بالشهادة وإن لزم الأمر يعيدون التكوين من جديد ونعرف أن السيدة...

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

السيدة سيرين، أرجو الالتزام بالتوقيت المخصص لك يبدو على ما أعتقد إنه وقع أخذ كل المعطيات التي قدمتها بشكل مكتوب. إضافة بعض الثواني فقط للسيدة الزميلة.

السيدة سيرين مرابط

نعرف أن السيدة المديرية العامة "Tunisair" على علم بهذا الملف وقالت لو ترد علي تسوية الوضعية وقرار فليس عندي أي مشكلة في الانتداب، السيد الوزير، نستسمحك أن تعطينا اليوم الإجابة.

في الأخير، أعوان المناولة التابعين للاتصالية للخدمات بمطار تونس قرطاج، إلى الآن يريدون أن يطبقوا عليهم الاتفاقية ويكونوا موظفين درجة ثانية، غير معقول أن تقع التفرقة اليوم في "Tunisair"، أناس يتقاضون 650 دينار من الاتصالية ولا يوجد أي إضافة وهذا غير معقول في نفس القطاع...

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، أحيل الكلمة إلى السيد الزميل المحترم محمد بن سعيد عن الوطنية المستقلة، له خمس دقائق تفضل. المصدق للسيد الزميل.

السيد محمد بن سعيد

أريد أن أتكلم باسم الناس الذين لم يجدوا من يسمعهم، باسم المواطن الذي يتعذب كل يوم حتى يصل إلى عمله، باسم تلاميذ مستقبلهم مهدد ليس بسبب الدراسة، بل بسبب النقل الذي من المفروض أن يحميهم ولا يعرضهم للخطر.

سيدي الوزير، الوضع في الهوارية وتاكلسة لم يعد نقصا واحتياجا ولا تقصيرا من وزارة النقل رغم مجهودات رئيس الفرع إلا أنه في ظل اهتراء الأسطول وقلة الحافلات لم يغير أي شيء. الوضع كارثة ومأساة تتكرر كل صباح وكل مساء وكل يوم.

سيدي الوزير، هذا ليس نقلا، بل عقاب جماعي لأهلي بالهوارية وتاكلسة وينتظر الناس الحافلة من الخامسة صباحا التي يمكن ألا تأتي، محطات تعج بالمسافرين صباحا مساء، العامل يعمل طيلة يومه تحت الشمس والرياح والغبار والمطر وفي المساء يبقى واقفا طوال ساعات ينتظر حافلة في أغلب الأحيان لا تأتي، هذا ليس نقلا، بل هو إذلال يومي لمواطنينا.

أمر بك إلى كارثة النقل المدرسي، النقل المدرسي أصبح اليوم شاحنات تحمل تلاميذ لا حافلات، حافلة عمرها سنوات وسنوات تعيش على أعطاب يومية، تحمل 100 تلميذ يركب فيها 200 تلميذ في تضاريس ومرتفعات تاكلسة وتحديدا في منحدرات جبل عين الدورة أخطر أماكن الجمهورية.

سيدي الوزير، هذا ليس نقلا، هذا خطر يومي يترى بصغارنا، هل ننتظر يوما نفيق فيه على مأساة حتى نتحرك؟ يوم نرى فيه لا قدر الله صور لصغارنا تحت الحافلة، السؤال اليوم السيد الوزير، هل يرضى معالي السيد الوزير أن يجازف بأبنائه حفظهم الله ويسمح بأن يتنقلوا في ظروف كهذه؟ طبعا لا.

أعود إلى تلاميذ الجابوزة معتمدة تاكلسة، رحلة عذاب يومية تلاميذ الجابوزة لا يصلون ولا يغادرون في الوقت في المطر وفي البرد وفي الحر يتزلون على مسافة 3 كيلومتر من مساكنهم ويكملون على أقدامهم لماذا؟ لأن الحافلة لا يمكنها صعود المرتفع الكبير الموجود في مدخل المنطقة وفي المقابل شركتنا العريقة عاجزة على توفير حافلة من الحجم الصغير. صحيح حل بسيط وسهل وموجود في كل دول العالم لكن في تونس صعب المنال، في الحقيقة في الرتبة يذهب التلاميذ كل صباح وكل مساء 2 كيلومتر في المطر وفي البرد وفي الريح نفس الشيء حتى يصلوا إلى المكان الذي يمكن أن تصل إليه الحافلة لأن السائق لا يناسبه أن يقف بعيدا عن مقر سكنهم بكيلو متر ثم يدور في مدخل زقاق.

والآن نمر إلى مشكلة أخرى ومن نوع آخر، يتنقل تلاميذ زقاق على الأقدام حوالي كيلومتر ونص كل مساء لماذا؟ لأن الحافلة تمتلئ بالمدرسة الإعدادية بزواية المفايس وتضطر أن تدخل إلى بئر الجدي لتنقص من الحمولة وتوفر إمكانية للصغار بزقاق والنشع ويجب أن يعترض التلاميذ هذه الحافلة جريا في سباق وتلاحق على الطريق الجهوية 26 وحتى يصلوا إلى مفترق بئر الجدي وفي العام الفارط السيد الوزير لقيت تلميذة حتفها.

سيدي الوزير، هل تقبل أي دولة في العالم أن يتنقل صغارها 3 و2 كيلومتر في المطر وفي البرد وفي الحر؟ هل تقبل دولة أن تشكل الحافلة التي ستحميهم الخطر الأكبر عليهم؟ هذه ليست سياسة نقل، سياسة تنكيل وتعذيب.

سيدي الوزير، يقول الناس اليوم وبكل وضوح النقل عندكم رمز الفشل، العجز أصبح قاعدة اليوم، حياة أولادنا لم تعد تهتمكم وأنا أقول لك بصوت أهلي في الهوارية وتاكلسة لا وألف لا، حياة صغارنا ليس موضوعا ثانويا، سلامة تلاميذنا ليس ملفا يتأجل وكرامة أهلي ليست ورقة تتراجع إلى الصف الأخير، المطلوب اليوم وليس غدا قرار

فوري من سيادتكم لتوفير حافلات صغيرة لتلاميذ الجبوزة، برنامج إنقاذ عاجل للأسطول الحافلات بفرع الهوارية، مضاعفة الخطوط البعيدة الهوارية-تونس، توفير قطع الغيار اللازمة وإصلاح كل الحافلات المعطلة، رقابة على الحمولة القانونية، حماية حياة المواطنين قبل حماية صورتكم السياسية.

سيدي الوزير، في الختام رسالة مباشرة ولا تحمل التأويل، اليوم أقولها وبكل وضوح لم يعد الناس يتحملون الوعود والجهة لن تقبل الأعذار وحياة أولادنا أعلى من الكراسي ومن الألقاب وبالتالي حياة صغارنا في رقابكم جميعا وإن لم تحل هذه الملفات بسرعة فالبرلمان لن يقف متفرجا وسيقول كلمته الحرة وشكرا.

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، إذن الكلمة للسيد الزميل المحترم ظافر الصغير غير منتهي، له أربع دقائق تفضل.

السيد ظافر الصغير

شكرا سيدي الرئيسة،

مرحبا سيدي الوزير،

مرحبا بالطاقم المرافق لك،

سيدي الوزير، من يتحمل مسؤولية وفاة صغارنا على سكة المترو لأن الأبواب تكون مفتوحة؟ سيادتكم تعرفون ذلك ورغم هذا تسمحون بسريره، مات الأول ثم الثاني فالثالث والرابع، أنا في دائرتي الانتخابية على الأقل مات اثنان بحي التحرير فمن المسؤول؟ كيف تسمحون أن ينطلق المترو والأبواب مفتوحة والنقل غير موجود أصلا؟ من المسؤول عن وفاة ذلك الابن وعن بكاء الأم؟ فهو قد امتطى مترو الدولة وسقط لأن الأبواب مفتوحة فمن المسؤول؟

وزارة النقل لو ترون حافلة تابعة للخواص أو سيارة ينقصها الضوء أو لا يوجد بها باب فهل يعاقب أم لا؟ كيف للدولة أن تعاقب المواطنين على أمر ما في حين أنها تقترب أضعافها، هذه فضيحة الدولة ولا أعرف من المسؤول، أريد إجابة عن يتحمل مسؤولية وفاة صغارنا في مترو؟

سيدي الوزير، هنا في باردو حظيرة "RFR" طبعا دون أن أذكر هذا المشروع الذي قطع أوصال باردو، مشروع وطني ونحن نسانده لكنه هنا في باردو قتل مدينتنا وذبحنا والآن في الحظيرة التي تتم في فسقية باردو أندري ماذا يعتقد المواطنون؟ هم يعتقدون أنه ستم إعادة تهيئة الفسقية بجانب المجلس، لا يعلمون أنها أنفاق وجسور وتشويه تام للمدينة.

ما يحدث في هذه المدة وما سيحدث خلال العامين والثلاثة أعوام القادمة حتى تكتمل هذه التهيئة والأنفاق التي ستكون موجودة وصغارنا الذين سيتنقلون لمدرستهم ويجب أن يصعدوا ويتزلوا 54 درجة، فالمدينة كلها وما قلناه إن باردو ستقسم على اثنين، فنحن نراه أمامنا اليوم هل تعرف ما يحصل اليوم في شارع الجمهورية والحبيب بوقطفة في باردو؟ حين يغير "RFR" المرور في المدينة فمن يشاور في ذلك؟ ندعوك أن تأتي السابعة صباحا إلى باردو السيد الوزير أو من الإطارات أو السيد مدير "RFR" أريده أن يخرج مثلا من خزندار ويصل إلى "route x" أو يصل إلى شارع الحبيب بورقيبة كم يستغرق من الوقت؟ وأصبحنا ننتظر ساعة وساعة إلا ربع حتى نخرج من المدينة، فمن يتحمل هذا؟ ولماذا يجب أن أتحمل كمدينة الفوضى ثلاث

سنوات؟ هذا ما يقع ولن أذكر أن مئات آلاف السيارات تمر من هنا فمن المسؤول؟

بلدية باردو لا تعاني فقط، شركة "RFR" والشركات التي تعمل هنا في هذا المشروع هنا في باردو فهي تحطم المدينة ولا لفترة للبلدية ولا لعيش الناس هنا، فأنت تتحمل مسؤولية مجتمعية حين تقوم بمشروع وتستغرق سنوات يتعذب فيها الناس، فهناك ما يسمى مسؤولية مجتمعية فلماذا تتنصلون من أي مسؤولية؟ فأنتم لا تتحدثون مع أي أحد ولا توجد بلدية، لا تتحدثون مع نائب شعب ولا مع مجلس محلي دون حسيب ولا رقيب، "فلق وتعدى" هنيئا لكم.

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا الكلمة إذن للسيد الزميل المحترم عبد الحافظ الوحيشي عن صوت الجمهورية، له ثلاث دقائق تفضل.

السيد عبد الحافظ الوحيشي

شكرا السيدة الرئيسة،

ترحابي بالسيد الوزير وبالإطارات المصاحبة،

في هذه الظروف المعيشية داخليا وخارجيا وطننا بحاجة إلى كلمة الخير وإلى رص الصفوف للمحافظة عليه وعلى مكتسباته وهذا أراه واجبا مقدسا على الجميع فلا شيء يضاهي قيمة الوطن ومصالحته.

سيدي الوزير، أمر بصفة برقية إلى موضوعين أو ثلاثة، النقل المدرسي بمعتمديتي جبنيانة والعامرة من ولاية صفاقس والنقص الحاصل في الحافلات في بعض العمدات الذي أثر سلبا على حضور التلاميذ في الموعد وأتعب الأولياء، دعوة ملحة للسيد الوزير وإطارات الوزارة إلى إعطاء هذا الملف الأهمية القصوى لأنه يمس مستوى التمدن ومن نتائجه الانقطاع المبكر عن التعليم على غرار الخمامرة من عمادة المجادب.

من الحلول المطروحة تسهيل وتجديد رخص النقل الريفي في بعض هذه الجهات، كذلك توفير رخص التاكسي الجماعي والأساس هو توفير حافلات وخاصة لنقل التلاميذ في الأماكن البعيدة والتي لا يتوفر فيها نقل تماشيا مع التوجه الاجتماعي للدولة.

النقطة المالية هي رخص التاكسي في معتمديتي جبنيانة والعامرة، هذه الرخص تعد على الأصابع منذ عشرات السنين ولم يقع الترفيع فيها رغم حاجة المناطق لذلك فالتوسع العمراني داخل المدن والعمادات التي شهدت تطورا عمرانيا في أحياء عديدة على غرار حي الحدائق وقصاص واللوزة بجبنيانة والعبائدة وسيدي مخلوف وجبنيانة في العامرة، هذا التطور العمراني يستوجب الترفيع في رخص التاكسي مع التزام بتطبيق التعريفة عند التنقل.

إننا نسعى كسلطة تشريعية إلى إيصال صوت المواطن واقتراح الحلول، دأبنا في ذلك خدمة الوطن.

عاشت تونس حرة منيعة شامخة أبد الدهر ونشد على أيديكم سيدي الوزير والأعضاء مع الجهود الجبارة التي تقومون بها بالوزارة بإرادة فاعلة وواضحة رغم الظروف القاسية والصعبة والسلام.

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا الكلمة للسيد الزميل المحترم رضا الدلاعي عن كتلة الخط الوطني السيادي له ثلاث دقائق تفضل.

السيد رضا الدلاعي

شكرا، سيدي الرئيس،

مرحبا بك سيدي الوزير وبالوفد المرافق لكم،

يعتبر قطاع النقل ركيزة أساسية من ركائز الاقتصاد الوطني وهو عامل لتحريك الدورة الاقتصادية وفك العزلة عن المناطق الداخلية وضمان النفاذ العادل إلى خدمات النقل لجميع المواطنين.

نحن نثمن اقتناء حافلات جديدة لكل الولايات ودعو إلى توزيعها توزيعا عادلا وتأمين النقل المدرسي والجامعي في مختلف الجهات وقد أكدتم سيدي الوزير، وهي حلقة، ألا تقع مشاكل في النقل المدرسي في الجهات بصفة عامة وهذه حلقة، لكن الإشكال مرتبط بالتجهيز أيضا ولا سيما حالة الطرقات. هذه فكرة جيدة غير أن الإشكال يكمن في الطرقات المتهترئة وهو ما يتطلب أن ندعو رئيس الجمهورية لتوفير الاعتمادات اللازمة للتجهيز من أجل فك هذه العزلة، لأن هذه الحافلات قد تخلق إشكالات ولا تحقق الغاية المرجوة ما لم يقع إصلاح الطرقات.

كما تحدثتم سيدي الوزير، عن تأهيل القطاع وهيكل الشركات العمومية وهو ما يتطلب رؤية دولة متكاملة ولا يقتصر على قطاع النقل فقط، بل يشمل جميع الشركات العمومية بصفة عامة.

كذلك مسألة مطار طبرقة سيدي الوزير، فهذا المطار يتطلب تدخلا ورغم وجود حركية إلا أنه يجب العمل على تدعيمها.

أما الخط الحديدي رقم 2 الرابط بين ولايتي بزر وبارجة عبر طبرقة، فالدراسة متوفرة ونطلب السيد الوزير البحث عن خط تمويل. وفيما يتعلق بمشروع المنطقة اللوجستية، مجاز الباب - قبلاط، فإن العقار متوفر وتوجد مداولة من بلدية مجاز الباب ونرجو أن يتحقق هذا المشروع لفائدة الجهة، لأن مجاز الباب تمثل بوابة الشمال الغربي ونأمل إنجازه في أقرب الآجال الممكنة.

كما نذكر محطة النقل البري بباجة...

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة للسيد الزميل المحترم محمد أمين الورغي عن صوت الجمهورية، له خمس دقائق، تفضل.

السيد محمد أمين الورغي

شكرا، السيدة الرئيسة،

مرحبا بالسيد الوزير وبالإطارات المرافقة له،

لا أستطيع سيدي الوزير، ألا استغل وجودكم اليوم لطرح بعض إشكالات النقل في جهتي الوردية وجبل جلود.

أبدأ بالوردية سيدي الوزير، وأرجو الإسراع في صفقة 30 مترو حتى يعود خط المترو بالوردية إلى سابق بريقه، بما يمكن العمال والموظفين في جهة الوردية من التنقل في ظروف آمنة وملائمة والوصول إلى أعمالهم في الوقت، إذ إن المواطنين اليوم يخسرون مواطن شغلهم بسبب إشكالات النقل.

النقطة الثانية تتعلق بالحافلة رقم B9 التي تنطلق من حي ثامر مروراً بحي الفتح، كما يوجد حافلة رقم 9 تطلب لو أمكن أن تعود هذه الحافلة إلى مسارها السابق عبر حي الفتح، لأن هذا مطلب متكرر من المواطنين والغاية هي تمكينهم من الوصول إلى أماكن عملهم في ظروف لائقة.

وفيما يخص محطات الحافلات سيدي الوزير، نرجو استكمال تركيز هذه المحطات، خاصة أنه مطلب ملح من النساء الذين يتوجهون إلى عملهم في الساعة الخامسة صباحا، قبالة محطة القطار جبل جلود الذين يحتاجون إلى محطة حافلات في ذلك الموقع.

كما نؤكد اليوم على ضرورة التنسيق مع وزارة الداخلية فيما يتعلق بحماية الملك العمومي لقطاع النقل، إذ تحتاج المحطات إلى رقابة أمنية مكثفة، لما نشهده من تجاوزات وحمل أسلحة بيضاء وافتعال مشاكل إضافة إلى تكسير الحافلات.

في النقاط السوداء نطالب كذلك بتركيز كاميرات مراقبة مهما كانت الكلفة حتى لا نعود إلى مشاهد تعطيل النقل وحرمان المواطنين من وسائل تنقلهم.

أما المترو سيدي الوزير، فنحن نعاني في جهة الوردية من تحرك العربات والأبواب مفتوحة وهو أمر غير مقبول وغير معقول، نطالب بصيانة الأبواب في أقرب الآجال، إلى حين توفير عربات جديدة مع اعتماد نظام يمنع تحرك المترو من المحطة إلا بعد غلق الأبواب.

كما تحدثتم سيدي الوزير، السنة الفارطة عن خدمات التوصيل عبر التطبيقات الإلكترونية سواء تعلق الأمر بسيارات الأجرة أو نقل البضائع والأكالات وقد أكدت أن هذه الخدمات لن يتم منعها، نحن طالبنا بتنظيم هذا القطاع حتى لا يتعرض المواطن إلى الاستغلال في الأسعار أو يجد صعوبة في الحصول على وسيلة نقل عند الحاجة، لكن إلى اليوم لم يتم إرساء التطبيقات أو الإطار المنظم لهذا النشاط وننتظر تحديد كراس الشروط التي تضمن عودة الشركات لممارسة نشاطها في إطار احترام القانون والأسعار وتوفير خدمة لائقة للمواطن وهنا نذكر بدور وزارة تكنولوجيا الاتصال التي يفترض أن تساهم في إرساء المنصات الرقمية في آجال معقولة ويمكن أن يتم ذلك في أقل من أسبوع.

في إطار الحوكمة التي تتبناها وزارتك أود أن أفهم سيدي الوزير، الغاية من إحداث شركة المياه العميقة بالنفيسة، بالنسبة إلى انتزاع الأراضي يمكن لديوان البحرية والموانئ القيام بهذه المهمة دون تحميل الدولة أعباء إضافية فمنذ عشر سنوات، أن أطلع وألاحظ كل أسبوعين هذه الشركة يتم إبرام صفقات عمومية، لاقتناء تجهيزات ومكاتب، أي إقتناءات عمومية بالمالية العامة والشركة لا تقوم بأي عمل، في حين أن ديوان الموانئ البحرية كان الأجدر بالاضطلاع بهذه المهام ونفس الشيء فيما يتعلق بشركة المترو الخفيف بصفاقس، فإن غياب المدير العام بعد إحالته على التقاعد أدى إلى حالة من الجمود ولا يوجد مترو خفيف بصفاقس، فلا بد أن نجد حل فإما الإسراع بإنجاز المشاريع المبرمجة أو إعادة إدماج الموارد البشرية نحو قطاعات حساسة أخرى تابعة لوزارة النقل هي في حاجة فعلية إليها.

وفي إطار الحوكمة أيضا نطرح مسألة شركة "Tunisair Express" ونتساءل عن سبب عدم دمجها ضمن الخطوط الجوية التونسية خاصة أن عدد المطارات في تونس أصبح يفوق عدد الطائرات. علينا أن ندمج اليوم "Tunisair Express" في الخطوط الجوية التونسية، إن مشروع الدمج هذا كان مطروحا سابقا، لكنه تعطل بسبب مصالح ضيقة لبعض المسؤولين من المديرين العاميين في "Tunisair" خوفا على مناصبهم.

كما نرجو منكم سيدي الوزير، توضيح مسألة صفقة "ATR les" التي أثقلت كلفة الدولة، في ظل استمرار خلاص خدمة الدين

والتساؤل عن أسباب صفقة "ATR les" التي تم تغيير بعض الاختيارات في فترات وجيزة عندما كنا سنأخذ "Jumbo Jet" من البرازيل.

نقطة أخرى فيما يخص مطار طبرقة الذي تحدث عنه الجميع، نرى أنه لو تم استغلاله على الوجه الأمثل خاصة في رحلات الحج والعمرة للجزائريين، لكان قادرا على تغطية كلفته وتحقيق مردودية حقيقية.

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكر، الكلمة للسيد الزميل المحترم عبد الجليل الهاني على الوطنية المستقلة له دقيقتان، تفضل.

السيد عبد الجليل الهاني

شكرا السيدة الرئيسة،

بالنسبة سيدي الوزير، إلى معضلة النقل التابع للشركة الجهوية للنقل بنابل وخاصة الخططين 145 و140، مقطوع منذ جائحة كورونا إلى حد الساعة ولم يعد إلى سالف نشاطه، وهو ما تسبب في تعب كبير للتلاميذ وتعب كبير للعمال وتعب كبير للموظفين الذين يتنقلون إلى العاصمة أو حتى إلى نابل والحمامات حاليا.

عندما جاءت جائحة كورونا توقفت الأنشطة وتوقفت الحافلات وتم اللجوء إلى كراء وسائل نقل من القطاع الخاص لنقل العمال في أوقات مختلفة، على الساعة منتصف الليل والسادسة صباحا والرابعة مساء والسابعة ليلا، لكن بعد انتهاء الجائحة ورغم توفر خمسين حافلة أو أكثر داخل الشركة الجهوية، فإن هذه الحافلات اليوم مخصصة لنقل العمال فقط والحال أن الهدف من وجود الشركة الجهوية للنقل هو تأمين النقل العمومي المشترك، اليوم المواطنين الذين كانوا مشتركين مع الشركة الجهوية للنقل أصبحوا اليوم مضطرين للاشتراك لدى أصحاب النقل العرضي وبكلفة مرتفعة، قد تتضاعف تقريبا، فبعد أن كان الاشتراك يكلف عشرين دينارا، أصبح اليوم يكلف أربعين دينارا مع النقل المزدوج وهو ما يتسبب في خسارة مادية كبيرة للمواطن.

أول سفرة لخط 140 من الحمامات تنطلق في الساعة الثامنة، متى توصل التلاميذ وتوصل الموظفين إلى تونس في الوقت المناسب للدراسة أو للعمل ولا حتى حمام الأنف وفي النهاية يتم إنزالهم في برج السدرية، فيضطرون إلى الجري للحاق بالقطارات من أجل الوصول إلى العاصمة. والمطلوب وبكل جدية هو إرجاع هذه الخطوط والحافلات إلى نشاطها الأصلي وإذا كانت الشركة اليوم تمارس نشاطا ربيعي آخر، فإن ذلك لا يجب أن يكون على حساب المواطن البسيط الذي يعاني التعب والمشقة يوميا. يكفي أن تذهب سيدي الوزير، في الصباح الباكر لتجد خط GP1 وكل الناس واقفة تنتظر وسائل النقل وتنتظر النقل المزدوج، في حين أن حافلات الشركة تعمل في وجهات أخرى.

لم تنشأ الشركة الجهوية للنقل لتخدم القطاع الخاص في نقل العمال، فهذا يمكن القيام به عند توفر الإمكانيات والفائض من الحافلات، أما في الوضع الحالي فإن هذا الأمر لم يعد المواطنون قادرين على تحمله، لذا نرجو التدخل العاجل لإيقاف هذا التصرف...

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة للسيد الزميل المحترم معز الرياحي عن الوطنية المستقلة، له دقيقتان، تفضل.

السيد معز الرياحي

شكرا السيدة الرئيسة،

مرحبا بكم سيدي وزير النقل والطاقل والمرافق لسيداتكم،

سيدي الوزير، أود أن أحدثكم في موضوع رخص النقل الفردي بمعتمدية مجاز الباب من ولاية باجة، حيث يوجد مواطنون يشتغلون في هذا المجال منذ أكثر من 13 سنة ولم يتمكنوا إلى حد الآن من تسوية وضعياتهم القانونية أو الحصول على الرخص اللازمة ونطلب في هذا الإطار إعادة النظر في هذا الملف من قبل السيد والي باجة.

كما نطرح إشكالية تتعلق بسيارات النقل الجماعي بتستور حيث تقدم أحد المواطنين بطلب ترخيص وقام السيد الوالي بإحالة الملف إلى سيادتكم لطلب الإذن والترخيص ونرجو منكم النظر في هذا الموضوع.

ولدينا كذلك إشكالية أخرى تتعلق بالنقل، إذ صرح الرئيس المدير العام للشركة الجهوية للنقل بولاية باجة خلال آخر جلسة جمعتنا به، بأنه سيتم تخصيص 33 حافلة للشركة ونرجو منكم تخصيص حافلة لنقل المسافرين على خط مجاز الباب - تستور - بترت، نظرا إلى أهمية هذا الخط الذي يستعمله أعوان أمن وعسكريون وتلاميذ وعمال وباعتبار خصوصية الطريق، فإن من واجبنا المحافظة على هؤلاء خاصة وأن من بينهم عنصرنا نسائيا، فهم يحافظون على أمننا وبلادنا ومن واجبنا بدورنا توفير نقل لائق وآمن لهم.

كما نطلب إحداث نقطة توقف للقطار بمنطقة الهري من معتمدية مجاز الباب وتوفير حافلة لنقل أبنائنا التلاميذ من الهري إلى برج التومي، مع إعادة العمل بالخط عدد 46 لنقل المسافرين وخاصة الطلبة القادمين من مجاز الباب وتستور الذين يتنقلون يوميا ونرجو من سيادتكم التدخل والمساعدة في هذه المواضيع وبارك الله فيكم.

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، إذا الكلمة للسيد الزميل المحترم مصطفى البوبكري عن الوطنية المستقلة، له دقيقتان، تفضل.

السيد مصطفى البوبكري

شكرا السيدة الرئيسة،

نرحب بالسيد الوزير والإطارات المرافقة،

أود أن أطرح أمامكم اليوم وضعا لم يعد يحتمل في ولاية تطاوين، إن منظومة النقل المدرسي وعموما منظومة النقل منهارة بالكامل، ما نعيشه ليس نقصا عاديا في الحافلات، بل أزمة حقيقية تهدد حق التلاميذ في التعليم وتمس من حق المواطن في التنقل بأدنى شروط الكرامة. مئات التلاميذ يقطعون المسافات سيرا على الأقدام وخطوط داخلية ألغيت دون بديل وأسطول مهالك لم يعد صالحا لتأمين أبسط الرحلات.

سيدي الوزير، تطاوين اليوم ولاية معزولة فعليا، فالربط مع مدن مثل مدنين، قابس وصفاقس يتم بصعوبة كبيرة أو يتوقف تماما والأسوأ من ذلك أن الخط الجديد تطاوين - تونس الذي تعهدتم بتفعيله قبل نهاية شهر جوان الماضي ظل مجرد وعد وهو خط استراتيجي يمس المرضى والطلبة وكل من يحتاج إلى ربط مباشر بالعاصمة خاصة خلال فترات الذروة والعطل والأعياد. نحن اليوم نطالب بوضوح ومسؤولية بالتفعيل الفوري لخط تطاوين - تونس مع تحديد موعد ملزم وإبراج الخطوط الداخلية وإعادة بناء شبكة الربط مع الولايات المجاورة. كما نطالب بتدعيم الأسطول الجهوي بحافلات جديدة صالحة للاستغلال، لأن الأسطول الحالي لم يعد قادرا على خدمة الجهة.

ونطرح أمامكم مطلباً ظل يتكرر منذ سنوات دون أن يجد قرارا وهو إحداث شركة جهوية للنقل بولاية تطاوين، في ولاية شاسعة المساحة تضم مؤسسات تعليمية ومعتمديات متباعدة ولا يمكن أن تبقى تحت إشراف شركة مثقلة بالعجز وتعمل في ولايتين في آن واحد. هذا مطلب هيكلي يضمن الاستقرار في النقل ويوفر القدرة على التوسع والتجديد.

سيدي الوزير، الوعود انتهت واليوم ننتظر قرارات واضحة وأجلا مضبوطة والتزاما فعليا تجاه هذه الولاية التي دفعت ثمنا باهظا للتهجير والتراخي وشكرا

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، إذا الكلمة للسيد إبراهيم حسين غير منتعي، له أربع دقائق، تفضل.

السيد إبراهيم حسين

شكرا السيدة الرئيسة،

مرحبا بوزير النقل وإطارات وزارة النقل،

سأتحدث اليوم عن نقطة مرتبطة بحادثتين قاتلتين حصلتا مؤخرا، الحادثة الأولى وقعت بمركز معتمدية الصخيرة بتاريخ 31 أكتوبر 2025 على مستوى تقاطع السكة الحديدية غير المحمي، حيث تعطلت الحواجز وإلى حد الآن لم يتم إصلاحها ودون جرس إنذار أو عون ينبه على قدوم القطار، خاصة أن الإشارات الضوئية معطلة عن العمل منذ مدة وقد أدى هذا الحادث إلى وفاة طفلة عمرها 12 سنة، رحمها الله. أما الحادثة الثانية فقد وقعت يوم 12 نوفمبر 2025 بقطار نقل الفسفاط بمنطقة جبل الثالجة بمعتمدية المتلوي وأودت بحياة مساعد السائق، رحمه الله، مع حصول أضرار للسائق. لذلك لا ننتظر تقارير اللجان الفنية لتقول إن وزارة النقل وحدها هي المسؤولة عن هاتين الحادثتين فقط، بل عن عديد الحوادث التي تتكرر يوميا في جميع بقاع الجمهورية والسبب واضح وهو الإهمال وغياب الصيانة لهذه التجهيزات وعدم تعهد شبكة السكك الحديدية بالصيانة والتجديد والمراقبة احتراماً للأرواح البشرية.

إن المسؤولية هي وزارة النقل التي مازالت تنقل البضائع في عربات متأكلة وعلى سكك مثبتة بطريقة غير آمنة وهي نفسها الوزارة التي مازالت تنقل المواطنين في قطارات في حالة تعيسة، تعمل منذ عشرات السنين في حالة مزرية، غير نظيفة بالمرة، مع تأخيرات بالساعات، حيث تستغرق رحلة تونس قابس قرابة عشر ساعات وأبوابها مفتوحة والمكيفات معطلة عن العمل وممرات التقاطعات غير محمية وفي كل يوم ترتفع أصوات المواطنين للتنبيه والتحذير، ولكن لا مجيب.

باسم ضحايا السكك الحديدية نريد اليوم جوابا واضحا: متى ستلتفتون إلى هذا القطاع الحيوي بأبعاده الاجتماعية والاقتصادية، من تجارة وصناعة وسياحة؟ ونتساءل هل توجد في الميزانية أموال مرصودة؟

معضلة النقل المدرسي وما تعانيه معتمدية صفاقس وخاصة معتمديات الصخيرة والمحرس والغربية، إن الحل الجذري لمعضلة النقل المدرسي تفسره الإحصائيات وما يتسبب فيه الأسطول المدرسي من تأخيرات لتلاميذنا عن الالتحاق بفصول الدراسة وهو ما يعد من أسباب الفشل المدرسي والانقطاع المبكر عن الدراسة وكثرة الغيابات في الحصص الصباحية، تقريبا في جميع معاهد ومدارس الدائرة. لذا وجب الزيادة في عدد الحافلات المرصودة لنقل التلاميذ مع التنسيق الكامل مع المندوبية الجهوية للتربية والمعاهد والمدارس.

وفيما يتعلق بمركز الفحص الفني بالمحصر وهو مشروع معطل منذ سنة 2016، فقد ورد في رد وزارتكم عن سؤال كتابي بتاريخ 3 جوان 2024، أن الدراسات المعمارية والفنية لهذا المشروع في مرحلة الإعداد وقد تمت برمجة انطلاق الأشغال خلال هذه السنة وإلى حد الآن لم ير المشروع النور ونتساءل متى ستنتقل أشغال بناء مركز الفحص الفني بالمحصر؟ وشكرا.

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، نحيل الكلمة للسيد الزميل المحترم شفيق عزالدين الزعفروري عن كتلة لينتصر الشعب، له دقيقتان، تفضل.

السيد شفيق عزالدين الزعفروري

بسم الله الرحمن الرحيم.

النقطة الأولى سيدي الوزير، الأمر عدد 581 الصادر في 7 سبتمبر 2023 مازال غير مطبق إلى اليوم في ولاية سيدي بوزيد والمتعلق بإسناد تراخيص سيارات الأجرة لسنتي 2023 و2024، ما الذي عطل تطبيق هذا الأمر في سيدي بوزيد؟ إضافة إلى ذلك مسألة تغيير النقل الريفي إلى سيارات أجرة جماعية، ما الذي عطل هذا الإجراء في سيدي بوزيد؟

النقطة الثانية، الذين لم يعجبهم اليوم ثورة 17 ديسمبر التي غيرت الخارطة الجيوسياسية العالمية وإذا كان البعض يدعي أنها غيرت الوضع من سيء إلى أسوأ، فلا نتحمل المسؤولية في ذلك لأنها سرقت. بعد الثورة قيل لنا كلية طب ومستشفى جامعي وشركة جهوية واستثمارات ومعامل ومنصة أسواق الإنتاج بالوسط، تاريخ وجغرافيا وأهم ولم يتحقق شيء وبقي كل ذلك بين التمويلات والدراسات.

نبتعد قليلا عن الحديث عن الثورة لأنها لم تعد تعيننا اليوم ولم تعد تهم الناس سيدي الوزير، هل يوجد فرع تابع للشركة يضم أكثر من 14 ألف مشترك و6 آلاف في الانتظار؟

في الهيشيرة وسيدي بوزيد الغربية والمزونة والمكناسي، عندما يشاهدون حافلة، نرى الأطفال يموتون بالسعادة ويفرحون، كأنهم شاهدوا شيئا استثنائيا أو كائن فضائي.

انتهت المداخلة والسلام عليكم.

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

إذن، الكلمة للسيد الزميل المحترم صابر الجلاصي عن كتلة الأمانة والعمل، له أربع دقائق، تفضل.

السيد صابر الجلاصي

شكرا، السيدة الرئيسة،

مرحبا بالسيد وزير النقل وبكامل الطاقم المرافق له،

لقد انتقدنا وزارة النقل عندما لم ينتقدها أحد وهذا من حق الناس، لكن من الواجب أيضا أن نشكر عندما يكون الشكر مستحقا، لذلك نشكر كل من عمل على إنجاز صفقة الحافلات وعددها 300 وهناك 418 هي في طور القدوم ونشكر كذلك من أنجز صفقة 30 عربة مترو بطول 45 مترا ورغم ما نشهده اليوم من حوادث، فلننظر أيضا إلى الجانب الإيجابي من الكأس.

وأود أن أتحدث قليلا عن النقل البحري، بتاريخ 5 ماي 2025 قمنا رفقة لجنة النقل بزيارة إلى ميناء رادس وطالبنا آنذاك بتركيز مخبر، علما أن هناك مشروعا مشتركا مع وزارة الفلاحة في هذا الغرض وقد بدأت مداخلتي بالشكر، لكن لا بد أيضا من النقد، إذ نلاحظ نقصا في

الضباط وهجرة الكفاءات ونتساءل عن وضع بواخر "أوليس" و"صلامبو" أين هما اليوم؟ وإن كانتا في طور الصيانة فليتم إعلامنا بذلك بوضوح وإذا كان هناك نقص في الضباط، فليتم كذلك توضيح مسألة.

تسوية وضعية أعوان أشغال السكك الحديدية.

سيدي الوزير، فيما يتعلق بالتطبيقات الخاصة بسيارات الأجرة الفردية، فقد شاركت شخصا في برامج إعلامية وتحدثنا بكل صراحة عن هذا الملف. وصلنا إلى مرحلة نطالب فيها بإيجاد تطبيقية تونسية وطنية لماذا؟ لأننا اليوم أمام شركات تقوم ببيع المعطيات الشخصية للتونسيين، فإذا كنا سنعتمد على 33 و10/24، فلماذا ننتظر إلى أجل غير معلوم؟ إلى متى؟ هذه النقطة الأولى.

وبخصوص الخطوط التونسية، نعم هناك إشكاليات وهناك اضطرابات وتأخيرات، لكن لا يجب أن ننسى الجانب الإيجابي. لا ننسى أنه تم تأمين 13 طائرة وهو ما مكن من خلق منافسة حقيقية مع شركات الطيران الأجنبية وتم تأمين عودة السياح وعودة الحجيج والمعمرين وعودة التونسيين إلى أرض الوطن. كما لا ننسى اليوم بأنه يوجد نسق للمنافسة، أي أن هؤلاء المسؤولين عندما أخذوا شركة الخطوط التونسية وجدوها مهترئة ومجهود الإطارات والعاملين الذين تحملوا عبء سنوات 2020 و2021 الصعبة وواصلوا العمل بإمكانيات محدودة، لذلك نقول شكرا لكل الساهرين على الخطوط التونسية. كما تم استرجاع مكانة الشركة داخل منظمات النقل الجوي الدولية من خلال انتخاب رئيسها عضوا بالمجلس التنفيذي للاتحاد العربي للنقل الجوي وهو مكسب هام لتونس رغم ضعف الأسطول.

سيدي الوزير، من حق متساكني المرقاقية وبرج العامري التمتع بخط "RFR"، يوجد بخط "RFR" الخط "E" وهو الخط الرابط بين تونس والسجومي، بطول 13.9 كيلومترات.

اليوم "Terrain dégagé" في القباة هذا المشروع متوقف منذ سنة 2008 في بوقطفة رغم التوسع العمراني الكبير في المرقاقية وبرج العامري، حيث نتحدث اليوم عن مئات الآلاف من السكان ومن حقهم التمديد أو الامتداد لشركة "RFR" إلى أن يبلغ الخط المرقاقية وهناك عديد الإشكاليات الأخرى ولا يمكنني في أربع دقائق أن أطرحها كلها.

تحدثنا عن التطبيقات وتحدثنا عن شركة نقل تونس، كما نذكر بتحويل التمويل من البنك الدولي لإصلاح 130 عربة مترو وتأهيل عربات "سيتاديس" و"سيمنس"، إلى أين وصلت؟

وندعو أيضا إلى التسريع في التقييم المالي والفني وهي دعوة موجهة إلى البنك المركزي على مستوى "TRANSTU" لإنجاح صفقة 30 عربة مترو، مع إمكانية تفعيل نسبة 20 % كإضافة في العدد، أي لماذا تقتصر الصفقة على 30 عربة ولا يتم رفعها إلى 36 وذلك في إطار الأمر المنظم للصفقات...

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة للسيدة الزميلة المحترمة، ألفة المرواني غير منتمة، لها تسع دقائق، تفضلي.

السيدة ألفة المرواني

شكرا السيدة رئيسة الجلسة،

هناك مقولة شهيرة في علم الإدارة والفكر الاستراتيجي تقول: "الفشل في التخطيط هو تخطيط للفشل" وهذا يعني أنه حين تغيب

الرؤية الواضحة والتصور العلمي الدقيق وتغيب الأهداف وكيفية تحقيقها والموارد اللازمة وكيفية توفيرها والعوائق والمشاكل المحتملة وكيفية تفاديها واعتماد حلول بديلة لها وعند غياب المتابعة والتقييم بشكل دوري ومستمر تكون النتيجة الحتمية هي الفشل والتخبط والارتجالية في التصرف واتخاذ القرارات. وهذا هو حالنا اليوم مع وزارتك للأسف،

إن غياب التخطيط الاستراتيجي المحكم للنقل باعتباره الدعامة الأساسية التي ترتكز عليها كل البرامج التنموية للدولة والاكتفاء بخطوات إصلاحية وتدخلات إنقاذ.

على صعيد النقل العمومي، فالجميع يعلم أن الوضعية متردية ومتدنية وبأسوأ وتعيصة ولا شيء فيها يعجب ولن أكتفي بالتشخيص، لكن السؤال المطروح: هل بمجرد تسوية بعض المطالب المالية أو القيام بترقيعات ظرفية يعد تحقيقا للهدف المطلوب أو إصلاحا؟ وهل أن توريد عدد من الحافلات أو عربات المترو المبرمجة منذ سنة 2022، أي قبل توليكم منصبكم على رأس الوزارة السيد الوزير والتي تم الحصول عليها سنة 2025 يعتبر إنجازا حقيقيا يمكننا من الخروج من حالة التهميش والإهمال والتردي التي يعيشها القطاع؟ هل أن الزيارات الميدانية المكوكية التي تقومون بها ساهمت في حل مشاكل النقل في تونس وبعد الزيارات الميدانية التي قمتم بها هل حاسبتكم أي مسؤول في وزارتك، ما زلنا نكرر ذات الوعود لسنوات حول تحديث الأسطول ورقمنة الخدمات وتطوير شبكات المترو والربط بين المدن والجهات والتوجه نحو النقل المستدام إلى آخره وفي النهاية لم يتحقق أي شيء لأنه ببساطة الإرادة الجدية للتنفيذ ليست متوفرة ولا يمكن تعليل الفشل في الإنجاز والتنفيذ بالنقص في الموارد وكلما طرحنا عليكم سؤال تكون دائما الإجابة نفسها أنه لا تتوفر الاعتمادات الكافية، ولكن بما أنك تعتبر المسؤول الأول في الوزارة يجب عليك جلب الموارد وخلق السيولة دون التعويل على القروض هذا ما يحتّمه عليكم منصبكم الحالي، كما يجب القيام بشراكات استثمارات حقيقية وفعالة، ثمين الرصيد العقاري الذي تحت إشراف وزارتك،

أتحدّاكم السيد الوزير، أن يكون لديك جرّدًا لممتلكات شركات النقل أو ضبط لوضعية العقارات من حيث سند الملكية أو التعهد أو الإسناد، فمثلا مستودع الصيانة بين عروس بشارع فرنسا في قلب المدينة يعتبر المتسبب الأول في الاختناق المروري وتلوث المحيط وقد طالبنا بنقله عديد المرات والاستفادة من قيمته المالية لتمويل احتياجات الوزارة وقس على ذلك بقية العقارات بما فيها مطار تونس قرطاج الدولي.

كما يجب تركيز منوال حوكمة ناجح يحسن التصرف في الموارد البشرية وليس كما هو الحال اليوم اقتنينا حافلات وليس لدينا سائقين لقيادتها، جميع السواق حالتهم الصحية متدهورة، لذلك يلجؤون إلى عطل المرض طويلة الأمد أو يلتحقون بالإدارة.

عليك مراقبة الصفقات العمومية ومحاسبة كل ما هو فساد وتعطيل لبرامج الإدارة، إن ملفات الفساد في الشركات الجهوية للنقل ثقيلة ومتراكمة من رشاي وتلاعب في الصفقات والإهمال واللامبالاة، فالحافلات سرقت وحرق وتعتلت وتكسرت إلى غير ذلك.

إن إنقاذ منظومة النقل لا يحتاج لتمويلات فقط، بل يحتاج لتغيير جذري في طريقة التفكير والتخطيط ومقاومة فعالية للفساد والمصالح الضيقة، يحتاج إلى استشارات من خبراء أكاديميين وعمل تشاركي مع مكاتب التخطيط والتعاون الدولي والتخطيط الإقليمي

ومعهد الإحصاء وشركات الشحن إلى آخره، لا يكون أبدا من قبل وزارة النقل أو المؤسسات التابعة لها ولماذا لا نحدث "مجلسا أعلى للنقل المستدام" يتولى صياغة السياسات العامة لقطاع النقل ومراجعة القوانين ذات الصلة مع الوزارات ذات الصلة والهدف بناء منظومة نقل وطنية متكاملة متناسقة بعيدا عن التطبيل والتزوير والنوفمبريات التي لم تعد تجدي نفعا، فالسيد رئيس الدولة لا يحتاج لمثل هذه الممارسات لا منك ولا من غيرك السيد الوزير.

وضعية القطارات: الخط الرابط بين "نيسان" والعاصمة، لقد تحدثت عن وضعيته عديد المرات وتدخلت وراسلتكم في شأنه مرارا وتكرار ومنذ ثلاث سنوات نتلقى نفس الإجابة: نقص في المواد والعتاد وسيقف إصلاح القاطرات وعودة الخط للعمل مجددا، فهل يعقل أن تعجز وزارة عن إصلاح قاطرة؟ لقد مللنا من الفشل وعدم الجدية في تحسين الأوضاع حقيقة.

أود أن أقول لكم السيد الوزير، إن بن عروس وتاريخها المرتبط بشركة السكك الحديدية الـ "الشيمينو" أكبر من أن تقوموا بطمسها.

إن قطاع النقل اليوم لا يقتصر على ضمان تنقل الأشخاص فقط لارتباطه بالتصدير والتوريد وسرعة تدفق السلع داخل البلاد فهو يعتبر عنصرا أساسيا في تطوير وتعزيز التجارة ومحرك فعلي للنهوض بالاقتصاد وجلب الاستثمار.

بالحديث عن النقل الجوي فإن الهدف الاستراتيجي الأكبر هو تعزيز مكانة تونس كمركز جوي رئيسي في منطقة المغرب العربي والمنطقة المتوسطية وفي القارة الإفريقية بأكملها إن لزم الأمر ولتحقيق هذا الهدف لا بد من نقاط واضحة أولها استرجاع ديوان الطيران المدني كؤسسة عمومية تمثل أحد أعمدة الاقتصاد الوطني والنهوض بهذه المؤسسة ودعمها لضمان عودة النشاط والحركة للمطارات الجهوية التي باتت تعاني من التهميش والإهمال وأصبحت مغلقة باستمرار ولا تفتح إلا في أوقات الذروة.

ثانيا، مطار تونس قرطاج الدولي الذي تراجعت مكانته بما لا يليق بقيمة تونس ولا بتاريخ قرطاج، فما الجدوى من توسعته بكلفة تصل إلى ثلاثة آلاف مليا وهو رقم كفيل ببناء مطارات جديدة؟ في حين أن الحل الأمثل يكمن في استغلال مطار النفيضة الذي يتمتع بمواصفات عالمية وطاقات استيعاب تصل إلى 30 مليون مسافر، فعلى وزارة النقل أن تعمل على ربطه بشبكة النقل العمومي وحسن استغلاله.

ثالثا، إعادة هيكلة شركة الخطوط التونسية التي تمر بحالة حرجة على جميع الأصعدة والمستويات، فهي تعاني من مصاعب مالية وعجز عن توفير الاعتمادات لشراء قطع الغيار، فضلا عن أسطول مهالك وخدمات رديئة وتأخير في الرحلات أساءت لصورة تونس، حيث صرحتم سيادتكم أن هناك 3000 مسافر تقدموا بشكاوي ضد شركة النقل الجوي وفي كل مرة نسمع عن فضائح جديدة بينما تكتفي سيادتكم بالقول "نعمل على" و"تعاقي".

أما بالنسبة إلى النقل البحري، فإن هناك تحد كبير لا بد من تطوير بوابتنا البحرية وهذا ليس خيارا بقدر ما هو عمل حتي وضروري لتحفيز النمو وتحقيق الانفتاح الاقتصادي، عليكم مراجعة النشرة الأخيرة الخاصة بالبنك الدولي ستجدون توصيات واضحة بضرورة تطوير الموانئ لتحسين المؤشرات الاقتصادية بنسبة تتراوح بين 4% و5% خلال ثلاث أو أربع سنوات، الأرقام مفزعة الوقت لا يكفي لاستعراضها ومع ذلك، نجد وزارتك تخصص 37 مليون دينار فقط في الميزانية للنقل البحري والموانئ، فماذا سيفعل هذا المبلغ ؟ هل

سيكمل مشروع ميناء المياه العميقة بالنفيضة، أم سيري ميناء رادس وغيره، أم ستقتني أسطولاً لشركة "CTN"؟ الحديث يطول والوقت ضيق والواقع بعيد كل البعد عن المأمول.

سأختم بحكمة في أعماق الفكر الإستراتيجي، تقول: "من لم يقرر ويخطط لنفسه فسوف يكون جزءاً من خطط الآخرين" وربي يحيي تونس، شكرا السيدة الرئيسة.

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، أحيل الكلمة للسيدة الزميلة المحترمة بثينة الغاني عن كتلة الخط الوطني السيادي، لها ثلاث دقائق، تفضلي.

السيدة بثينة الغاني

شكرا السيدة الرئيسة.

مرحبا بالسيد الوزير وبالوفد المرافق له.

طبعاً قطاع النقل هو قطاع مفصلي، إلا أن هناك العديد من التحديات التي ما زالت تواجه هذا القطاع على المستويين الوطني والجهوي، تحديات تتعلق بتوفير نقل لائق يحفظ كرامة المواطنين، بتوفير أسطول نقل يضمن سفرات مريحة وخطوطاً إضافية تفك العزلة عن المناطق الداخلية وترسي مبدأ العدالة والتوازن بين الجهات وتستجيب لتوجهات الدولة الاجتماعية.

السيد الوزير، تنتظر منكم الشركة الجهوية للنقل بباجة معاضدة مجهوداتها ودعمها مادياً ولوجستياً خاصة أنها في طريق التعافي بعد ما طالها من ضائقة مالية ومن نهب لأموالها، لا بد من مرافقة القائمين عليها وتوفير الإمكانيات اللازمة لها، فالشركة تمر بضغوط ناجمة عن تزايد الطلب من المعامل والمصانع الموجودة في باجة وأيضاً من المسافرين والتلاميذ، لذلك لا بد من توفير أسطول يفي بحاجة الجهة، وهنا أتساءل عن نصيب باجة من الحافلات، باجة التي لم تزود شركتها إلى الآن بحافلات جديدة على غرار بقية المناطق مثل نابل وغيرها.

إن باجة في حاجة أيضاً إلى إرجاع بعض الخطوط ومنها خط باجة- القيروان وهو خط مهم باعتبار أن هناك طلبة يسافرون عبر سليانة إلى سوسة والقيروان، لذا نرجو إعادته لسالف نشاطه، كما نطلب إضافة خطوط للمسافرين عبر الحافلات من محطة باب سعدون، فالمحطة لا توفر حالياً إلا رحلة واحدة صباحاً مما يضطر بقية المسافرين للمعاناة ولا يجدون سبيلاً للعودة عبر الحافلة.

لقد عاينت معاناة وعذابات المواطنين من الازدحام أثناء تنقلي معهم مما يضطرهم إلى استخدام سيارات الأجرة "لواج" وتعرفون جيداً ما يتعرضون له خاصة في الأعياد والمواسم وأيام الجمعة والسبت حيث يجبر المواطن أحياناً على دفع مبالغ إضافية أو قطع مسافات أطول للوصول إلى وجهته مما يمثل معاناة كبيرة.

أما النقل الحديدي فهو في حاجة ماسة للتعهد لذلك ننتظر من الوزارة تحسين ظروف التنقل في القطار والحفاظ على مرافقه وصيانة السكة الحديدية،

وفيما يخص النقل المدرسي، تنضاف معاناة التلاميذ إلى معاناة بقية المسافرين من اكتظاظ وتزاحم وتدافع وتأخر عن مقاعد الدراسة، كلها مشاكل وهنا ألفت انتباهكم إلى معاناة التلاميذ في منطقة بوقرين الذين يضطرون للتنقل للدراسة في منطقة بازيّة...

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، أحيل الكلمة للسيد الزميل محمد شعباني عن كتلة لينتصر الشعب، له أربع دقائق، تفضل.

السيدة محمد شعباني

بسم الله الرحمن الرحيم،

شكرا السيدة الرئيسة،

ومرحبا بالسيد وزير النقل.

سأبدأ مداخلتي بمفارقة عجيبة في ولاية القصرين، حيث كانت خطوط السكك الحديدية تعمل في عهد الاستعمار وهي اليوم في عهد الاستقلال معطلة ويبدو أن هذا مظهر من مظاهر العدالة الجهوية التي تتمتع بها ولاية القصرين.

بخصوص مشروع تأهيل الخط الحديدي رقم 6 الذي يربط القصرين بالعاصمة، أتم تأذن اللجنة العليا لتسريع إنجاز المشاريع العمومية في ماي 2025 بالانطلاق الفوري في تأهيل كامل لهذا الخط؟ وكذلك الخط الحديدي القصرين-سوسة عدد 11 والذي تعتبره الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية من بين المشاريع المعروضة في قسطه الخاص يربط ميناء النفيضة بمدينة القصرين وتصل كلفته إلى 550 مليون دينار دون احتساب العريات، على أن يتم استكمال تنفيذ المشروع في سنة 2026، أيضاً خط السكك الحديدية عدد 15 الذي ينطلق من مدينة القصرين مروراً بفريانة وماجل بلعباس وصولاً إلى قفصة، كذلك نحلم بالخط الحديدي الرابط بين حيدرة التونسية وعين الكرمة الجزائرية.

السيد الوزير، أتم نصادق تحت قبة هذا البرلمان على قرصين بخصوص السكك الحديدية، فهل يجب أن تبقى القصرين بالنسبة إلى السكك الحديدية دائماً في المرتبة الثانية حتى يتم الانتهاء من خطوط المترو وغيرها؟

وفيما يخص النقل المدرسي، تعد ولاية القصرين من أكبر الولايات مساحة وأصعبها تضاريس وأريافاً ممتدة وأغلب سكانها يقطنون الأرياف، أليس من حق هؤلاء التلاميذ الدراسة والحصول على نفس فرص بقية تلاميذ الوطن؟ هل يعقل السيد الوزير أن يكون للحافلة خطين فقط؟ من غير المعقول أن ينهي التلميذ دراسته في المعهد في السادسة مساءً ويضطر للانتظار حتى الثامنة ليجد وسيلة نقل ليصل إلى منزله في التاسعة أو العاشرة ليلاً، هل هذا هو تكافؤ الفرص؟ كما أن التلميذ يظل عالقاً في وقت الظهيرة دون وسيلة للعودة.

كما أن هناك خطوط وسط المدينة مثل فريانة أو ماجل بلعباس، حتى إن وجدت الحافلة فإن برنامج الرحلات غير منتظم، في مدينة فريانة هناك أحياء مثل حردوب وأولاد عبد الرحيم وحي الازدهار يضطر سكانها لقطع مسافات طويلة مشياً على الأقدام تصل إلى 3 كلم للوصول إلى المستشفى، كما أنه لا توجد مؤسسات خدمتية في ماجل بلعباس أو فريانة، لماذا لا تخصص الشركة الجهوية حافلة رسمية تنطلق صباحاً باتجاه مركز الولاية؟

إن التخلف التنموي الذي تعاني منه ولاية القصرين له أسباب عديدة ومن بين هذه الأسباب هو قطاع النقل وشكراً.

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

أحيل الكلمة للسيد الزميل المحترم أحمد بنور عن كتلة الأحرار، له ثلاث دقائق، تفضل.

السيد أحمد بنور

شكرا السيدة الرئيسة.

إني اليوم وإذ أعبر عن رفضي للتصريحات المتعلقة بالمبلغين عن الفساد ونعتهم بالفاستدين من وزارة توزع العدل حسب الأهواء وأحسن مثال على ذلك لدحض ذلك هو الفساد المستشري في وزارة النقل وحالة المبلغين عن الفساد، ونحن أمام رئيس مدير عام سابق يشغل حاليا مراقب عام للمصالح العمومية برئاسة الحكومة، صدرت في حقه بطاقة إيداع بالسجن ولكنه الآن في حالة فرار، المدير المركزي لاستغلال شبكة السكك الحديدية تم القبض عليه وإيداعه بالسجن بعد صدور قرار دائرة الاتهام يوم 5 ماي 2025، مديرة المشتريات صدرت في حقها بطاقة إيداع في السجن وهي الآن في حالة فرار وكذلك مديرة الشؤون القانونية كانت قد أعدت مجلس تأديب لمبلغ عن الفساد وهو "عصام الدين الفتاتي" وتم عزله وهي الآن في السجن منذ 25 ديسمبر 2023، أي أن المبلغين عن الفساد في هذه الوزارة معزولين بينما الإدارات تعبر في الفساد ومنهم المودع في السجن.

وفي خصوص طلب الالتفات إلى ولاية المهديّة، أتساءل أين هو قطار تونس-الهدية؟ لقد تضاربت الأقوال حوله، أما الحافلات المخصصة لفك العزلة فتتوقف عند الساعة الخامسة مساء لتصبح المهديّة بعدها في شبه عزلة، لقد أصبحت الوزارة اليوم بلا ضوابط في ظل حوادث انقلاب القطارات واستغلال النفوذ وسأستعرض بعض مظاهر هذا الفساد ليعلم المواطن أين تهدر أمواله.

أتساءل السيد الوزير، ماذا فعلتم أمام حرق المتحف الذي يحوي أرشيف الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية والذي تم حرقه بالكامل؟ وهو مشروع كلف الدولة 600 ألف دينار وما هو مآل ملف الفساد والنهب المتمثل في منح المساحات الحرة "Free Shop" وشركات النقل الجوي وشركات التمويل الخاصة بنظام التصدير الكلي مع الإعفاء من الضرائب على الشركات في إطار الدوس على القانون وعلى موضوع جلسة عمل وزارية بتاريخ 18 جوان 2013؟

كذلك ما هي الإجراءات التي اتخذتموها ضد المتفرغين والانتدابات الفاسدة المبنية على المحاباة؟ لديكم تعيينات في شركة النقل بالساحل الفني يصبح إداري والإداري يصبح فني، حيث عين رئيس ورشة لا يفقه في الصيانة شيئا رئيسا لمستودع حافلات، كذلك بخصوص شركة "CTN"، فقد أرسلت لكم سؤالاً وإلى الآن لم أتلّق إجابة وعملية الحذف بدأت من سنة 2008 إلى 2023 وقد خسرت تونس جراء ذلك حوالي 400 مليار وفق تقدير بعض الخبراء أموال تبخرت من الوزارة، يضاف إلى ذلك 220 مليارا هي قيمة رؤوس قاطرات التي كلفت الدولة وهي الآن مركونة بمستودعات صفافس...

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، أحيل الكلمة للسيد الزميل المحترم حاتم اللباوي عن كتلة صوت الجمهورية، له ثلاث دقائق، تفضل.

السيد حاتم اللباوي

شكرا السيدة الرئيسة.

ومرحبا بوزارة النقل وبالسيد وزير النقل والسادة والسيدات المديرين المرافقين له.

بعبالة، لقد طرح هذا الموضوع السيد الوزير، ملف المتعاقدين وعقود المناولة وغير ذلك، صراحة فإن ما يحدث على مستوى شركة النقل أو الشركة الجهوية للنقل بخصوص المتعاقدين، فمثل هذه

الممارسات كنا نراها في المصانع الخاصة فقط خاصة الأجنبية منها، حيث يرم عقد لمدة سنة ثم يفسخ ليرتاح العامل شهرا قبل أن يعود مجددا، وكأن هذه الشركة ليست شركة الدولة التونسية والتي تعتبر اليوم شركة الشعب أصبحت تتحيل على الدولة، هذا غير معقول والضحايا هم أبناء الدولة على كل حال أنا لن أطيل في هذا الموضوع بما أن زملائي تحدثوا عن المفصولين والمتعاقدين وهم قلة، فمتى سنرى قرارا إنسانيا مثل قرارات سيادة رئيس الجمهورية، لفك هذا الإشكال وتسوية وضعيتهم؟

معكم معالي الوزير، أمر بخصوص الخطين رقم 6 ورقم 11، أنتم تعلمون أن القصرين تعيش في عزلة منذ عهد البايات إلى يومنا هذا، مروراً بعهود بورقيبة وبن علي والعشرية الماضية ولم نرى أي نظام يفك عنا هذه العزلة ولعل هذه الأيام يتحدثون عن الطريق السيارة وإلى غير ذلك، لكن الخطين 6 و11 هما الكفيلان بفك عزلة القصرين، لقد سمعنا أن الخط رقم 11 سيتوقف عند حدود حاجب العيون ولا نعلم مدى صحة هذا الكلام، لذا نطالب بالتسريع في إنجاز الخطين الحديديين لكن في نفس الوقت نلاحظ وجود عملية تفريغ لإدارة السكك الحديدية بالقصرين ونقل لبعض الفنيين والإداريين، وكأن النية تتجه نحو قبر السكة في القصرين لا بعث الروح فيها من جديد.

السيد الوزير، أود أن أحيطكم علما بأن أطفال القصرين لا يعرفون القطر أو المترو الخفيف إلا عبر شاشات التلفاز ونحن في 2025 ولعل مع مسار 25 جويلية أن يرى هذا المشروع النور، كما نأمل كذلك في الصفقات العمومية القادمة المتعلقة بالشركة الجهوية للنقل والشركة الوطنية للسكك الحديدية "SNTRI" أن تنال القصرين حقها خاصة أن طفل الريف يعاني الأمرين في التنقل ثم يطالب بنتائج جيدة ويحاسب مثل أطفال المدن ويخضع لنفس قوانين التوجيه مع العلم أنه بدون نقل لا وجود لإصلاح تربوي أو تعليمي.

سيدي الوزير، منذ عهد البايات لم تطرح فكرة النقل الجوي الداخلي للقصرين وقد سبق وطرح هذا الموضوع مرتين أو ثلاث مرات مع وزارة التخطيط والاقتصاد، فمتى ستشرع هذه الحكومة ...

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، أحيل الكلمة للسيد الزميل المحترم محمد بن حسين، له أربع دقائق، تفضل.

السيد محمد بن حسين

شكرا السيدة الرئيسة

السيد وزير النقل،

أحمل إليكم رسالة من ولاية المهديّة، إن إعفاء السيد المدير العام لشركة النقل بالساحل لم يغير شيئا من واقع الولاية.

السيد الوزير، لقد عبرنا وشرحنا بكل وضوح كافة الإشكاليات الموجودة في مختلف معتمديات ولاية المهديّة، ولكن لا شيء تغير، في آخر الجلسة خلال نقاشنا في اللجنة كنتم تعهدتم أنه سيتم تعزيز رصيد شركة النقل بالساحل بعدد ست حافلات، وأود أن أعلمكم أن المهديّة لم تنل منها شيئا، لقد تحدثنا وفسرنا ورفعنا أصواتنا ومن هذا المنبر، نقول لكم أن صورة المجلس تعيننا الكثير ونأمل دائما أن تكون الصورة واضحة فنحن لم نأت هنا لمجرد الكلام، بل لنسمع إجابات فعلية وأهالي ولاية المهديّة ينتظرون من سيادتكم اليوم إجابات واضحة.

ما هي خطة الوزارة في علاقة بقطاع النقل في ولاية المهديّة؟ متى ستحل مشاكل أهالي الرشاشة والحسينات؟ نحن ننتظر إجابات السيد الوزير، معتمدية قصور الساف التي تضم 60 ألف ساكن، هل ستخصص حافلة لهؤلاء المواطنين أم لا؟ إن حافلة وحيدة قادرة على حل الإشكال وتأمين رحلة كل ساعة أو ساعة وربع لتمر عبر سيدي عساكر وسلقطة والمنافع والحاجب والدويرة، لقد أخبرناكم أيضا بوجود أربعين حافلة في شركة النقل بتونس، فمتى سيتم دعم المهديّة بها لحل هذا الإشكال؟

في آخر مراسلة في السنة الفارطة كنتم أعلمتمونا أنه تم تخصيص مبلغ 1 مليار وأن الدراسات جارية لربط مركز ولاية المهديّة بملولش والجم عن طريق "قصور الساف"، فأين وصلت هذه الدراسات وسنة 2025 شارف على النهاية؟ ولم نر أي شيء ولم تتم الدراسة، لقد قدمنا لكم مقترحا بخصوص الخط 22 ومضاعفة خط السكة الحديدية الممكنين-المهديّة وأكدنا في أكثر من مناسبة أن المضاعفة فقط لن تغطي الحاجيات الحقيقية للولاية، بل يتمثل في مد خط السكة الحديدية في اتجاه ملولش والجم، فهل تنوون المضي في هذا التوجه أم لا؟ نحن في انتظار سماع إجابات السيد الوزير.

أكرر لسيادتكم، لقد وصلتكم مراسلة رسمية من الجهة والسيد الوالي مشكور ويتأيّد من كافة نواب ولاية المهديّة بالمجلس الوطني للجهات والأقاليم ومجلس نواب الشعب، تؤكد أن مطلبنا الأساسي هو مد خط السكة الحديدية في اتجاه ملولش والجم وفيما يخص مشروع الخط 22 فقد أوضحنا أننا لا نحتاج إلى ربط مركز الولاية بـ 3 كيلومترات إضافية كما في الدراسة السابقة، بل نرجو أن يصل الخط مبدئيا إلى قصور الساف أو أي منطقة في انتظار أن تجهز الدراسة للربط بملولش والجم.

رجاء السيد الوزير، مدنا بإجابات واضحة، فالناس بانتظارها. مع الشكر.

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، إذا أحيل الكلمة للسيد محمد يحيوي عن كتلة الأمانة والعمل، له ثلاث دقائق، تفضل.

السيد محمد يحيوي

شكرا السيدة الرئيسة.

السيد الوزير، مرحبا بكم ومرحبا بإطارات الوزارة،

في الحقيقة يعاني قطاع النقل العمومي اليوم من جملة من المشاكل تؤرق التونسيين جميعا سواء على المستوى المركزي أو الجهوي ورغم التحسن الطفيف خاصة على مستوى شركة الـ "RFR" وشراء حافلات جديدة وهذا يعد مكسب لشركة النقل العمومي.

السيد الوزير، لا بد من العناية بشركة الخطوط التونسية لأنها تمثل واجهة البلاد التونسية ومن غير المقبول أن تعمل اليوم بخمس طائرات فقط مما يعيق النقل الجوي، أما على مستوى النقل البحري، فهناك ارتفاع مشط على مستوى التذاكر بالنسبة للمهاجرين مما دفع العديد من التونسيين بالخارج إلى تغيير وجهاتهم في الصيف والعزوف عن العودة إلى أرض الوطن.

وعلى مستوى مطار طبرقة السيد الوزير، صحيح أن هناك بداية لتعافي المطار على مستوى النقل السياحي، ولكن نحن نرغب من وزارتك تأهيل هذا المطار والبحث عن حلول أولها، تنظيم رحلات

منتظمة للمهاجرين في أوروبا خلال أشهر الصيف الثلاثة والتفكير في تحويل المطار إلى نقطة عبور "Transitaire" في اتجاه إفريقيا والحال أن الاستثمارات واعدة هناك،

أيضا على مستوى الخط الحديدي عدد 2، نحن ننتظر منكم الدعم لهذا الخط ولما لا التفكير في أن يكون في ترابط مع الجزائر في اتجاه حركية هامة على مستوى النقل الحديدي والتجاري باعتبار الحركية التجارية الموجودة على المعابر الحدودية بالشمال الغربي.

السيد الوزير، تحدثنا في السنة الفارطة عن مركز الفحص الفني بمدينة طبرقة المبرمج منذ سنة 2010 وكان ردكم حينها أن المركز في جندوبة قيد الإنجاز، لكننا إلى يومنا هذا لم نر مركز جندوبة ولا مركز طبرقة ولهذا لا بد من التسريع بهذا الإنجاز.

أيضا على مستوى النقل في الجهة، هناك تشكي من نقص في الحافلات السيد الوزير ولدينا مشاكل في النقل خاصة بين الأطراف في المناطق الحدودية والمعاهد وفي المناطق الريفية لا يوجد بها خطوط منتظمة مثل الخط الرابط بين مدينة عين دراهم في اتجاه دار فاطمة بها تجمعات كثيرة وبين طبرقة في اتجاه عين السنوسي، رغم المجهودات المبذولة على المستوى الجهوي لكن هناك نقص في الحافلات

السيد الوزير، أيضا تحدثنا في السنة الفارطة عن مشكلة رخص التاكسي الفردي بمدينة طبرقة، حيث تعرض أصحابها لمظلمة وقد قدمت لكم ملفا، ولكن لم نر أي شيء من ذلك، كما سبق وأن تحدثنا أيضا موضوع العونين المطرودين من شركة الخدمات الأرضية ورغم أنه...

السيدة نائبة رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، نأذن برفع الجلسة لمدة ربع ساعة على أن نستأنفها إثر ذلك لاستكمال المداخلات. شكرا.

(كانت الساعة السابعة وعشرين دقيقة مساء)

استئناف الجلسة

ومواصلة النظر في مشروع ميزانية مهمة النقل

(كانت الساعة السابعة وأربعين دقيقة مساء)

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

بسم الله الرحمن الرحيم،

استئناف الجلسة.

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

السيد غسان يامون

شكر السيد الرئيس،

مرحبا بالسيد وزير النقل وكافة إطارات الوزارة تحت قبة مجلس نواب الشعب،

سيدي الوزير، ينص دستور الجمهورية على أن حق التنقل حق دستوري لكافة المواطنين، لكن نحن كنواب على جزيرة جربة نشعر أن وزارة النقل تركز بالأساس على تونس الكبرى فيما يخص نقص أسطول الحافلات.

نهنا عديد المرات إلى أن هناك أزمة نقل مركبة على مستوى جزيرة جربة، لكن دار لقمان على حالها ودون إجابة تذكر.

ذكرناكم بنقص أسطول حافلات الشركة الجهوية للنقل بمدنين، وخاصة فيما يخص فرع وكالة حومة السوق وفرع وكالة ميدون.

ما تم تخصيصه لهذه الوكالات مضحك، حافلة رفاهة بتاريخ جوان 2024 وحافلة عادية في جانفي في 2025 ونحن نتحدث عن تراجع أسطول الحافلات بجزيرة جربة إلى أكثر من النصف، وهذا بالأرقام السيد الوزير ويمكننا مذكرتها.

ما نطلبه السيد الوزير هو إنصاف جزيرة جربة فيما يخص أسطول عدد الحافلات والراجعة بالنظر للشركة الجهوية للنقل بمدنين، اليوم أغلبية الخطوط تم إلغاؤها وهناك أزمة نقل كبيرة في جزيرة جربة، اليوم هناك عزلة داخل عديد العمادات داخل جزيرة جربة.

ما نطلبه أن هناك برنامج استثماري في سنة 2026 هناك 24 حافلة صينية مزدوجة خلال الثلاثي الأول، نطلب منها نصيب محترم لجزيرة جربة. نفس الشيء بشأن البرنامج الاستثماري للشركة ستقتني عشر حافلات نحن نريد حصة جزيرة تكون معتبرة وتعويض لما تم حرمانها منه؟

أمر إلى الموضوع الثاني بخصوص الشركة الوطنية للنقل بين المدن، سيدي الوزير هناك صفقة بـ 48 حافلة صينية، اليوم جربة تونس فيها أزمة نقل كبيرة خاصة بعد إلغاء الترخيص لشركة المريح، جربة فيها نقص حافلات مما استوجب إلغاء عدد الخطوط. خط جربة سوسة، خط جربة بنزرت، خط جربة تونس. على الأقل ست أو سبع حافلات تدعيما لأسطول الشركة العامل بين جربة وبقية الجهات لربط جزيرة جربة ببقية أنحاء الجمهورية ونسهل حق التنقل وشكرا.

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، النائب المحترم السيد جلال الخديمي عن كتلة صوت الجمهورية، له ثلاث دقائق.

السيد جلال الخديمي

شكرا السيد الرئيس،

مرحبا بالسيد الوزير وبجميع الإطارات المرافقة،

في الحقيقة شهد قطاع النقل نقلة نوعية بفضل الإجراءات الجريئة من رئاسة الجمهورية وهذا لقي استحسانا خاصة من جميع المواطنين ويتجسد هذا خاصة في العاصمة، نتمنى أن يعم هذا السيد الوزير على جميع المدن وخاصة المدن الداخلية وعندما أتحدث خاصة على بئر الحفي وسيدي علي بن عون حقيقة ما زال النقل المدرسي يشكل عائقا كبيرا في المعتمديات وخاصة في النقل المدرسي فيما يخص المناطق الريفية وهو ما أثر على نتائج أبنائنا.

كما نطالب أيضا السيد الوزير بحافلة تقوم بنقل نجائنا من بئر الحفي وسيدي علي بن عون إلى المعهد النموذجي بسيدي بوزيد والمدرسة الإعدادية النموذجية بسيدي بوزيد، لأن الخدمات سواء خدمات الإقامة أو الإعاشة التي تقدمها هذه المؤسسات لا ترتقي إلى مستوى التلاميذ إذ أن الخدمات متردية جدا.

كذلك السيد الوزير، لا بد من فتح باب الانتداب أمام السائقين سيدي الوزير هناك مشكلة أحيانا نجد الحافلات ولا نجد السائقين لذا لا بد من فتح الانتدابات لسد الشغورات.

أيضا نطالبكم بمدنا بعدد الحافلات المخصصة لسيدي بوزيد السيد الوزير بالنسبة لسنة 2026 ومطلبنا بإحداث شركة جهوية للنقل في سيدي بوزيد ربما يساعدنا على تجاوز كل هذه الإشكالات.

بالنسبة إلى الناقل الوطنية "Tunisair" سيدي الوزير هي مفخرة لبلادنا وهذا نتيجة كفاءات طيارها العالية وأيضا لنسبة الأمان العالية وهو بشهادة مجلس الطيران الدولي، لا بد أن تكون هناك إصلاحات كبيرة وإن لزم الأمر إصلاحات موجهة لإعادة البريق لهذه المؤسسة.

نقطة أخيرة السيد الوزير، سأحدث عن المرأة العاملة في القطاع الفلاحي، هناك قانون صدر في 2019 والحقيقة كان نتيجة لردة فعل الحادث الذي وقع في السبالة آنذاك وراح ضحيته عدد كبير من النساء العاملات في القطاع الفلاحي، هل لوزارتكم رؤية أو مشروع قانون في هذا الإطار يؤمن نقلا لائقا ومحترما وأمنا إلى المرأة العاملة في القطاع الفلاحي لأن هذه المرأة حقيقة ناضلت وتساعد على توفير الأمن الغذائي على الأقل رأينا أنه تم إحداث صندوق للمرأة العاملة في القطاع الفلاحي، ولكن نتمنى أن يتوفر قانون ينظم نقل المرأة العاملة في القطاع الفلاحي حتى نضمن السلامة...

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة للنائب المحترم السيد يسري البواب عن كتلة الأحرار، له ثلاث دقائق.

السيد يسري البواب

شكرا، مرحبا السيد الوزير ومرحبا بالوفد المرافق،

نترحم على المواطنة التي توفيت الآن في حادث المرور الذي وقع بين المنستير والقيروان وسائق السيارة الخفيفة ونقول حافلة أخرى حذفت من أسطول الشركة التي تعمل بـ 45% تقريبا من أسطولها.

45% من أسطولها وهي شركة مفلسة منذ سنوات، شركة لا تؤدي دورها منذ سنوات ولا نعلم من يدعم "PDG" الذي كان سببا من أسباب فساد الشركة يجب فتح بحث في هذا الموضوع لكي نعرف ماذا كان يفعل منذ كان متصرفا مفوضا في بنزرت، من المفروض عندما تكون شركة مفلسة نرسل لجنا تبحر عن الحلول كوزارة، بل واصلتم دعم الفاسد وترك من لا دراية له بالتسيير يسير الشركة ولا نولي اهتماما للتلاميذ الذين لم يذهبوا لمدارسهم والعمال الذين تأخروا عن الوصول لمقرات عملهم ولا المواطنين في الساحل، المهم أن يبقى "PDG" في مركزه.

"STS" الساحل لماذا تشرف على ثلاث ولايات؟ لماذا لا تكون شركة نقل في المنستير وشركة جهوية في سوسة وشركة جهوية في المهدية لأنه لا يمكن بهذا الأسطول المتقادم وبتلك الرقعة الترابية وبالمواطنين تأمين الخدمات، إضافة إلى أن المترو أصبح ضرورة ملحة لحل المشكل بهذه الولايات الثلاث.

أمر الآن إلى "Tunisair" البارحة عدت من مهمة بعد ثماني ساعات طيران في السفرة الأولى وبعد أربع ساعات "escale" وبعد ست ساعات ونصف السفرة الثانية بقيت ساعتين في انتظار الحقائق في ظروف سيئة جدا وفي قاعة استقبال أول وجهة للسائح حال قدومه إلى المطار، قاعة لا تليق بمطار ولا بلد مثل تونس.

"Tunisair handling" من كانوا في المناولة وتم ادماجهم في "Tunisair" كان ذلك بمقتضى قانون، يعني الشهادة العلمية لم تكن مؤثرة في عملية الإدماج، لكن نحن اليوم نعتمد الشهادات العلمية ونطبق عليهم القانون ونقوم بطردهم.

نريد منك السيد الوزير اليوم أن تقدم لنا استراتيجية الدولة في إنقاذ "Tunisair" لأنها كانت منارة في إفريقيا في الطيران.

مطار المنستير الذي كان يحقق 7 مليون سائح، ما هي استراتيجية الوزارة في إعادة بريق مطار المنستير؟

سيدي الوزير لو يتم استغلال الموانئ الموجودة في تونس اليوم سترى الأموال التي ستتوفر لتونس، ميناء رادس وحلق الوادي...

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا النائب المحترم السيد فتحي رجب عن الكتلة الوطنية المستقلة، له دقيقتان.

السيد فتحي رجب

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيد الوزير وبالوفد المرافق،

السيد الوزير أبنائنا وبناتنا بالمناطق الداخلية لمعتمدية الجم يذهبون لمدارسهم على متن سيارة "Isuzu" في الرياح والأمطار والحر دون أن أحدثكم عن الخطر، نعم خطر الحوادث خاصة الطرق المؤدية للمناطق الداخلية والأرياف كارثية وتسمى بطرق الموت.

في اجتماع الولاية بمناسبة العودة المدرسية تحدثنا على كل شيء باستثناء النقل، عجزنا عما سنقول، حتى السيد المدير العام للنقل بالساحل هو كذلك عاجز عن الكلام، بالطبع السيد تعسف كما يريد على ولاية المهدية، بها أطول شبكة طرق بعمق 100 كم يعطها أقل عدد ست حافلات. انطلقت السنة الدراسية منطلقة معها معاناة الأولياء، معاناة السلطة المحلية، المصلحة الفنية بالجم هذه المصلحة بها أمر مصلحة وبها عون ويطلقون عليها اسم ورشة، منذ سنة 2015 لا وجود لانتدابات وفي سنة 2023 أجريت مناظرة ونحن ننتظر النتائج إلى الآن.

رياض بو هلال بها قرابة 500 تلميذ يتم نقلهم في الصباح على متن حافلات "زينة وعزيزة" ولا تعود إليهم إلا في المساء. كذلك نفس الشيء في منطقة أولاد عرجون، الأعشابة، الطواهر، التلالسة، الزغبنة، العيثة، المشيلات كلها تعاني.

انطلقت السنة الدراسية بـ 40% جاهزية وفي آخر السنة الدراسية وأوقات الامتحانات سنصل إلى 10% أما نقل المسافرين فهو غير مضمون وحالتها كارثية أحيانا تصل وأحيانا تتعطل في الطريق، أما السائق فحدث ولا حرج ينزعج من الركاب كأن الحافلة ملكه.

في محطة سيارات الأجرة لا تجد "لواجات" في اتجاه صفاقس والمنستير وسوسة وطابور على طول كيلومترا.

أيها السادة بما أنكم لا تملكون حافلات عمومية فلما لا ترخصون في وسائل النقل الخاصة وسهلوا على المواطن الحصول على رخصة واقتناء سيارة، أما محطة سيارات الأجرة فحالتها كارثية دون كاميرا مراقبة ولا وافي الأمطار ولا وافي الحرائق ولا ولا.. ولا من مراقب، البلدية لا تقوم بأي عملية تفقد...

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة للسيد طارق المهدي عن كتلة الأحرار، له أربع دقائق.

السيد طارق المهدي

مرحبا بك السيد الوزير،

مرحبا بكل الحضور الكرام،

نظرا إلى ضيق الوقت سأعلق في الحقيقة على خطاب رئيسة الحكومة وسأطلب حق صفاقس.

في 92 دقيقة تحدثت رئيسة الحكومة على طرح رئاسة الحكومة وعلى طرح حكومتها، عندما تقوم السيدة رئيس الحكومة بطرح بـ 92 دقيقة، يجب أن تكون على دراية بأن هناك 24 ولاية أمامها، نواب 24 ولاية وشعب كامل من 24 ولاية استمع لها.

ماذا قالت السيدة رئيسة الحكومة؟ قالت تم شراء وتوزيع 300 حافلة جديدة لشركة نقل تونس، يعني أربع ولايات تونس العاصمة، ومبرمج شراء 165 حافلة لشركة نقل تونس أيضا مجهزين بخاصية نقل أصحاب الحاجيات الخصوصية، إضافة إلى 30 عربة مترو خفيف بمبلغ 450 مليار لولاية تونس العاصمة وأيضاً من جهة أخرى بصدد شراء 418 حافلة لباقي شركات النقل الوطني في 20 ولاية المتبقية.

وعرفنا من مصادرها الخاصة كنواب أن في 418 حافلة هناك 118 موجهة لشركة نقل تونس 40 حافلة منهم للشركة الوطنية للنقل بين المدن، ما هو المطلوب هنا من باقي نواب 20 ولاية السيد الوزير؟ نصفق ونقول مشكورين على هذا الخطاب وعلى الفتات الذي قمتم بتوزيعه على باقي الولايات باستثناء أربع ولايات العاصمة؟ جيد أن نواب 20 ولاية المتبقية لم يوقفوا الجلسة وطالبوا بتوضيح الكلمة التي لم أرغب في قولها وهي "الحقرة" المتواصلة وأكدوا لرئيس الدولة أن الحقرة والتمهيش لأغلب ولايات الجمهورية هو متوال عمل أغلب الوزارات رغم خطباته ودعواته المتكررة للتوزيع العادل للثروة بين كافة أبناء الوطن.

وهنا سأحدث عن ولاية صفاقس، ساقية الدائر تحديدا التي تحتوي على أكبر عدد من السكان في كل كيلومتر مربع، لدينا "record" في أعداد المواطنين في كل كيلومتر مربع، صفاقس السيد الوزير بتعداد يفوق في الواقع مليون ومائة ألف نسمة وعدد كبير جدا من المؤسسات التربوية والجامعية وثاني أكبر محضنة للطلاب في الجمهورية التونسية، صفاقس فيها اليوم 378 حافلة على الأوراق فقط لكن تشغل 103 حافلة نقل حضري وسط المدينة، 127 حافلة للنقل الجهوي بين العمدات والنقل بين المدن وباقي العدد يعني 148 حافلة معطية أعطاب طويلة المدى وخارج الخدمة.

الأسبوع الماضي السيد الوزير هناك فتيات من البدارنة يدرسن في مدرسة اعدادية تبعد 18 كم عن وسط العاصمة، اضطروا للبقاء إلى غاية المساء ويبعدون عن منازلهم تقريبا 15 كم من المدرسة اعدادية لأن الحافلة التي ستقل التلاميذ خرجت مكتظة من وسط العاصمة ولم تستطع حمل التلاميذ وبقي ست تلاميذ في الشارع، ما هو ذنبهم؟ ما هو ذنب أسرهم في حالة الخوف التي انتابتهم؟

سيدي الوزير في اجتماعك معنا في لجنتنا التي يشملها النقل، قدمت في طرحك بتعزيز أسطول الحافلات في صفاقس ونتمنى أن يكون صحيحا، تمت برمجة 119 حافلة جديدة في سنة 2026 بعنوان 46 حافلة طلبات سابقة، 46 حافلة تم تخصيصها بالميزانية و27 حافلة حصتنا في الصفقة الدولية.

ما زلنا بعيدين كل البعد على احترام ثاني أكبر ولاية في الجمهورية وما زلنا بعيدين على إيفاء حق أكثر من مليون نسمة في النقل البري والبحري والجوي...

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة للسيد النائب المحترم السيد عمر البرهمي غير منتهي، له دقيقتان.

السيد عمر البرهمي

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيد الوزير والوفد المرافق،

السيد الوزير قبل موسم العودة الصيفية كنا قد تحدثنا عن جاهزية الخطوط التونسية للموسم الماضي وسيادتكم أعلنتم عن جاهزية 14 طائرة في الموسم الماضي، لكن تجري الرياح بما لا تشتهي السفن، لم يتسن لنا ذلك.

اليوم السيد الوزير استمعت لك في اللجنة كانت أجوبتكم واضحة وفيها شيء من التفاؤل، أطلب منك بكل ود بتكرار ما ذكرته في اللجنة حتى يتسنى للمواطنين الاطلاع على اجابتكم عند تقديم أسئلتهم خاصة فيما يتعلق بعدد الطائرات بالتدريج، حتى سنة 2030، مثلما أعلنتم عنها في اللجنة، البرنامج على المدى القصير والمتوسط من حيث إعادة الهيكلة والديون، ثم هل من توجه إلى تخفيض التذاكر أو تدعيمها؟ وأذكر بالتجربة المغربية عندما قاموا بتدعيم التذاكر للحث على السياحة؟ ما هو رأيكم في هذا البرنامج؟

ثم توسعة المطار متى ستنتقل وهل في البرنامج "parking longue durée" يعني مأوى لمدة طويلة؟

بالنسبة إلى "CTN" السيد الوزير، مشكلة الحجرات مازالت على حالها، هل تحرّتم فيما بلغته لكم السنة الفارطة؟ هل لديكم نية لاقتناء بواخر أخرى سواء للسلع أو للمسافرين؟

نرجو أن تكون التوضيحات بكل شفافية أمام المواطنين والرأي العام، شكرا السيد الوزير.

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا الكلمة للسيدة النائبة المحترمة السيدة سيرين بوصندل عن كتلة صوت الجمهورية، لها أربع دقائق.

السيدة سيرين بوصندل

شكرا سيدي الرئيس،

السيد الوزير، أكبر عملية تحيل تحدث للتلاميذ والطلبة بمعتمديتي منزل جميل وجرزونة تحت إشراف وزارتكم.

للأسف السيد الوزير، في كل عودة مدرسية الطلبة والتلاميذ يقومون بالاشتراك السنوي، في الحقيقة الوضع ليس مضحكا، بل مبيكا لأنه يوميا يبقى التلاميذ أمام المدارس إلى السادسة مساء.

السيد الوزير، اليوم تم حذف الخط رقم 19 المؤدي إلى معهد القنال وتم أيضا حذف الخط رقم 33 بين منزل عبد الرحمان وبين منزل جميل وتم حذف الخط رقم 28 بين جرزونة ومنزل جميل ومنزل عبد الرحمان، في المقابل ولاية بنزرت السيد الوزير مزودة بـ 13 حافلة ولا وجود لحافلة في اتجاه معتمدية منزل جميل ومنزل عبد الرحمان؟ في حين أن جرزونة ومنزل جميل ومنزل عبد الرحمن السيد الوزير تضم أكثر عدد من الطلبة على مستوى ولاية بنزرت، في كل سنة يتوافد علينا الطلبة من الولايات المجاورة إلى جرزونة ومنزل الجميل ومنزل عبد الرحمان. في الصباح نجد التلاميذ في انتظار الحافلة وفي المساء نجدهم أيضا في انتظار الحافلة، يعني السيد الوزير لم نفهم هل

نلعب بمستقبل أبنائنا؟ لأن النقل مهم وأنت تعرف ما ينجر عن التأخير إما عدم الحضور في الصباح أو في المساء.

ثانيا السيد الوزير، سنة ونصف والشركة بدون رئيس مدير عام، هل يعقل أن تبقى ولاية بنزرت سنة ونصف بدون رئيس مدير عام؟ النقص في الأسطول والأعوان تعرفونه السادة المديرين مليا وللأمانة لن أحدث فيه.

بالنسبة إلى قطاع الغيار للشركة السيد الوزير، كل حافلة تتعطل تبقى مكانها حتى يتم تفكيك المعدات وتوجه "للفيراي".

المستودع المركزي السيد الوزير تعمه الفوضى بالحافلات القديمة، لا أعلم إن كنت على علم بهذا أم لا؟

النقص في عمال النظافة داخل الحافلات، دورات المياه سيدي الوزير نفس الشيء، يعني شركة النقل في بنزرت غائبة تماما، لا وجود لشركة نقل في بنزرت للأمانة، المواطنين والتلاميذ والطلبة بصفة عامة جميعهم يشكون، شكرا.

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، النائب المحترم السيد صابر المصمودي عن كتلة الأحرار، له ثلاث دقائق.

السيد صابر المصمودي

شكرا السيد الرئيس،

مرحبا بالسيد الوزير والوفد المرافق،

السيد الوزير، تعلمون أن كل الدراسات أثبتت أن الحل الإستراتيجي لمشكلة النقل والتنقل بمدينة صفاقس هو عربة المترو.

للأسف التكاليف ترتفع، من خلال متابعتي لقانون المالية، مثلا بالاطلاع على إنجاز تحويل الشبكات تم المرور من 45 م د إلى 53 م د، في الحقيقة يتبين لسكان جهة صفاقس أن في سنة 2020 وبعد أن أنفقت الدولة ولأول مرة حوالي 4 مليارات على المخطط التمهيدي واستعدادا لطلب العروض يقع تغيير صبغة المشروع للأسف للشراكة بين القطاع العام والخاص ليتعطل منذ ذلك الحين وهنا أريد أن أشكركم على تفاعلكم للاستغناء على هذا التوجه، في سنة 2025 ولأول مرة ينفق من جديد لميزانية الدولة حوالي 3 مليارات لاقتناء قطعة أرض من خواص لمحطة ربط وترابط.

سيدي الوزير، أعتقد اليوم أن حكومات ما بعد 25 جويلية ومصادقيتها في الميزان، لذا حقيقة بعض الأسئلة الموجهة.

نتساءل كيف يتعطل ملف اقتناء القطعة المخصصة للمحطة الرئيسية بطريق المطار من أحد منظوريكم وهي الشركة الجهوية للنقل بصفاقس؟ هذه حقيقة مشكلة وأقترح اليوم لما لا إدماج شركة المترو والشركة الجهوية للنقل بصفاقس، تعلم جيدا أننا بدون رئيس مدير عام لأكثر من أربع سنوات وحتى المتصرف المفوض تجاوز مدته.

ثانيا، نتساءل كان هناك تفاعل مع الوزارة في علاقة بلجنة القيادة، لما لا تجتمع هذه اللجنة وخاصة السيد الوزير بتواصل مع أملاك الدولة لدينا تقارير الاختبارات النهائية لنصف المسافة، الخط الأول جاهزة يعني الاختبارات الميدانية انتهت من 2022 وتنتظر إصدار التقارير لعرضها على لجنة الاستقصاء والمصالحة.

ثالثا سيدي الوزير، خطوة وقعت في سنة 2025 في علاقة بتحويل الشبكات ونريد في سنة 2026 أن يتم تعيين مقاولين.

رابعا السيد الوزير، السؤال المطروح لماذا لم يقع إدراج ضمن المشاريع الإستراتيجية مشروع إنجاز مترو صفاقس لإنجاز هذا المشروع بسرعة.

السيد الوزير، العديد من الممولين الدوليين عبروا عن استعدادهم لتمويل هذا المشروع، في سنة 2024 جاء الصينيون وزاروا مدينة صفاقس...

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، النائب المحترم السيد ياسين مامي الكتلة الوطنية المستقلة، له دقيقتان.

السيد ياسين مامي

شكرا سيدي الرئيس،

بإيجاز السيد وزير النقل وكافة إدارات وزارة النقل، سأحدث عن النقل العمومي في معتمدية الحمامات من ولاية نابل الذي يشكو مشاكل بمختلف أصنافه، في الحقيقة المكسب الذي حصلنا به مؤخرا كانت هناك فرحة عارمة برخص التاكسي الفردي في الحمامات، وهذا حقيقة خطوة إيجابية تقدمنا فيها فيما يتعلق برخص التاكسي الفردي ولكن يبقى موضوع ربط الصلة، ربط الصلة مع سوسة وغيره في إطار العدل، السيد الوزير حتى إن كان هناك من يرغب في التمتع في بعض المنظمات لكي تحرم أشخاصا من حقوقهم، فالحق حق والعدل عدل، موضوع ربط الصلة مثلما قمنا بحل موضوع رخص التاكسي موضوع ربط الصلة لا بد من حله.

سيدي الوزير كنا نطالب في السابق بإضافة خطوط نقل جديدة في معتمدية الحمامات خاصة أريافها الكبيرة، اليوم خطوط النقل الموجودة أسطول نقلها انخفض، خط النقل 105 الذي يؤمن السفارة من الحمامات إلى تونس، كان يؤمنه 55 حافلة في المدة الأخيرة بقيت حافلتان فقط، من غير المعقول أن نتراجع عن مكتسبات، خط النقل من حمامات إلى تونس رفاهة الحاجة له ملحة ونتمنى أن يعود إلى نسقه الطبيعي.

خط النقل الحمامات المطار الذي تم حذفه منذ مدة، كنا نأمل أن نتحدث عن أشياء حديثة مثل الأرياف التي تعاني في سيدي الجديدي، في حتوس، في تفرنين، في المزيرعة، أرياف الحمامات اليوم تواجه صعوبات في التنقل، فنجد أنفسنا نتحدث عن خطوط نقل قيمة يجب المحافظة عليها. لابد من توفير الأسطول...

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، النائب المحترم محمد زياد الماهر عن كتلة الأمانة والعمل له ثلاث دقائق.

السيد محمد زياد الماهر

شكرا سيدي الرئيس،

سيدي الوزير، أولا نشكر عنايتكم، نشكر وزارتك لتفاعلها مع مطلب وإنجاز الدراسة الأولية للسكة الحديدية في جمال المشروع الجديد. نتساءل اليوم سيدي الوزير، أين وصلت الدراسة المعمقة؟ كم تتطلب وقتا لإتمامها وتفضي بنتائجها؟ خاصة سيدي الوزير أنه مشروع قديم وكان موجود من قديم الزمان في الرفوف، الحمد لله تحرك الآن ونأمل مضاعفة الجهود في هذا الاتجاه، خاصة وأنه سيخفف الأعباء على منطقة كبيرة.

كذلك سيدي الوزير، الاكتظاظ في محطة النقل البري في جمال، الاكتظاظ حقيقة مربع، كبير جدا، حافلات تحترق في الطريق وتلهب فيها النيران، تلاميذ يلتحقون بمقاعد الدراسة متأخرين لأنهم يضطرون لتغيير الحافلات، سائق ومساعد يعملون في ظروف غير طبيعية وغير عادية، سبع أو ثمانية أو عشر حافلات لشركة النقل بالساحل هذه مسألة سيدي الوزير لا تفي بالحاجة خاصة وأن الأسطول متهاك تماما، يعني أسطول بلغ لمرحلة استهلاكه بالكامل.

بالمناسبة لو كل سنة في بلادنا نأخذ قطاعا...

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

نضيف دقيقة للسيد محمد زياد الماهر عن كتلة الأمانة والعمل.

السيد محمد زياد الماهر

شكرا، إذا سيدي الوزير بعجالة، نحن نطمح لإضافة خطوط جديدة ومنظمة تشمل بشكل دائم منطقة الطليارية ومنطقة الهدارة منطقة بير الطيب ومنزل كامل، إلا أننا وجدنا أسطولا حقيقة اهترأ ومن الضروري السيد الوزير في منطقة كبيرة وممتدة تدعيم هذا الأسطول وخاصة مسألة النقل المدرسي.

كذلك سيدي الوزير، أسأل عن ميناء المياه العميقة وما يلف لفة من مشاريع نقل إستراتيجية، أين وصلنا في الدراسات، في طلب العروض؟ رجاء إجابة واضحة وشكرا.

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، النائب المحترم السيد عادل بوسالي، له أربع دقائق.

السيد عادل بوسالي

شكرا السيد الرئيس،

تحية طيبة للسيد وزير النقل والوفد المرافق له،

سيدي الوزير، سأحدثك مرة أخرى حول موضوع ملف سائقي سيارة الأجرة الفردي، الملف هذا تحدث فيه معك السيد الوزير، لكن الحلول بقيت منعدمة، عندما أقول لك السيد الوزير أن هناك 540 رخصة مجمدة، تحدثت مع السيد طارق المدير العام للنقل البري ولم نجد حلا، هناك من ينتظر الرخصة منذ عشرين سنة وفقدوا الأمل.

سيدي الوزير اليوم من هذا المنبر، حقيقة نريد منك مصارحتهم وتجيبي على سؤالي، هل سنجد لهؤلاء حلا أو نقترح عليهم اجتياز البحر الأبيض المتوسط خلسة.

مسألة أخرى سيدي الوزير، قطاع هؤلاء مهمش، تم وعدهم سابقا بتغيير تعريفه العداد لكن الاتفاق بقي حبرا على ورق.

مسألة أخرى بخصوص هذا القطاع سيدي الوزير، البطاقة المهنية لسائق سيارة الأجرة الفردي عندما يبلغ ستين سنة كأنه فقد عمله وأحيل على التقاعد.

السيد الوزير، هناك اتفاقية بين وزارة الداخلية ووزارة النقل في خصوص مراكز الأمن الموجودة في مقرات الميترو السريع، لماذا إلى حد الآن هذه المقرات الأمنية فارغة السيد الوزير خاصة أننا نريد أن نحافظ على سلامة المواطنين وسلامة المسافرين فنجد هذه الأماكن فارغة، ما الفائدة من إنجازهم أصلا؟ اهدار للمال فقط، لذا لا بد أن نتصل بالسيد وزير الداخلية لكي يفعل هذه المراكز الأمنية لكي لا تتكرر عمليات "البراكاجات" أو حوادث الوفاة، تفعيل هذه المراكز

الأمنية سيقصص من المشاكل خاصة في ظل توفر كاميرا المراقبة السيد الوزير.

أعود إلى الحديث عن سائقي سيارة الأجرة السيد الوزير، أرجوك حقيقة أريد اجابتي لأن هذا القطاع من أكثر القطاعات المهمشة وشكرا السيد الوزير.

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، النائب المحترم السيد عماد أولاد جبريل عن الكتلة الوطنية المستقلة، له عشر دقائق.

السيد عماد أولاد جبريل

شكرا السيد الرئيس،

مرحبا بالسيد الوزير وكافة إدارات الوزارة،

غياب الاستراتيجية وغياب الرؤية يؤدي بطبيعة الحال السيد الوزير للمشاكل التي كنت أسمعها، وزارة تعمل بدون أهداف، بدون استراتيجية، بدون تخطيط، لماذا الوزير في تونس لا يأتي ببرنامج ولا يأتي بهدف، قبل تقلد المنصب في الوزارة، يجب أن أعرف ماذا لدي في هذه الإدارة، وماذا لدي في تلك الإدارة، وما يجب تحقيقه في هذه الإدارات، وقبل كل هذا لا بد من معرفة سبب فشل هذه الإدارة ونجاح تلك الإدارة في حين أننا لم نرى أي نجاح.

شركة النقل بالساحل، انعدمت الكفاءات وتبخرت من تونس، انعدمت سيدي الوزير، لا توجد كفاءات تونس "عقرت"، تم تعيين "PDG" القصرين بالنيابة، بعد تلك الحادثة نساء الله الرحمة لجميع المتوفين والشفاء للمصابين، هذا السيد في غير موجود، بطبيعة الحال موجود بالقصرين، يعني شركة النقل بالساحل لثلاث ولايات، نحن قمنا بعزل السيد المدير العام، هل كان السيد المدير العام لديه حافلات وقام بإخفائها؟ أين يكمن الخلل؟ لماذا نستعمل دائما كبش فداء؟ الخلل منك أنت سيدي الوزير، وسأبين لك أين الخلل، بدأ الخلل بتعيين مدير عام من القصرين بالنيابة وتعيينه على رأس شركة النقل بالساحل، فهذا احتقار للساحل بأكمله واحتقار لهذه الشركة وتاريخها، كأن هذه الشركة بدون كفاءات ولا تتمتع برجال دولة يعني البلاد بدون رجال دولة، يعني لا يوجد كفاءات نعيها من وزارة النقل في ذلك المنصب؟ يعني انعدمت الكفاءات الشبابية التي تتميز بالأفكار للقيام بهذا العمل؟

لا علينا، عندما وقعت الإشكاليات سابقا والصفقات، مثلا خواص لديه شركة خاصة يقوم بشراء سيارات وجرارات وعندما تتعطل إحدى هذه المعدات يتصل بالشركة وتأتي الشركة بطم طميمها حتى من ألمانيا لتتبين الخلل هل هو جراء استعمالها أو الخلل من عندهم في الميكانيك أو في "l'électricité" أما هنا فالوضع يختلف فعندما تتعطل الحافلات الواحدة تلو الأخرى لا أحد يتصل بالشركة التي أجرينها معها طلب العروض ونصل إلى 360 حافلة في المستودع وليس عماد أولاد جبريل من قام بالتقاط صور لها بل ابن الشركة وتونس بأكملها شاهدت الصور على الفايسبوك.

قلت أن الخلل في "boite" يعني على الشركة معالجة الأمر لأنها مخطئة، وإذا كان الاستعمال لزيت معين حينها تتحمل الشركة المسؤولية، من 365 حافلة موجودة في المستودع من صفقة فرنسا للحافلات المستعملة لما لم تعالجوا الأمر عندما تعطلت الحافلات في الطريق أم أنكم تخافون من الشركة ولا تريدون تحميلها المسؤولية؟ لأنه رزق "ببليك".

أعرف مقاولا عندما تعطل جرار اتصل بالشركة وجلبت له جرار جديد على عين المكان، 360 حافلة في المستودع ولم نستطع إخراج حتى 100 حافلة، الأدهى والأمر شركة النقل بالساحل كانت تعمل بـ 480 حافلة، كم لدينا اليوم من حافلة؟ والاحصائيات المقدمة خاطئة لا وجود لـ 300 ولو اعتبرنا أن الرقم صحيح كان من المفروض أن يرتفع الرقم يعني قبل أربع سنوات وست سنوات وسبع سنوات كانت الأمور أفضل؟

ولاية المهديّة كانت تعمل بـ 120 حافلة كولاية، اليوم بين الجم والمهديّة تجد 50 حافلة هل هذا معقول؟ نتراجع بـ 70 حافلة.

اليوم ما يجب أن يعرفه الشعب التونسي هو غياب الاستراتيجية، وعندما أقول أنك السبب فلست مخطئا، اليوم سيدي الوزير شركة نقل تونس مفلسة ولم تدفع ديونها، لديها حافلات تفوق طاقتها، تجلبون الحافلات من الخارج وتقدم لشركة نقل تونس وهي زائدة عن حاجياتها ولا تمنح نابل أو القصرين أو سليانة ولا شركة النقل بالساحل، وبعد ذلك شركة نقل تونس تقوم بكراء الحافلات لشركة النقل بالساحل وشركة نابل، لماذا؟ لأن سعر الكراء باهض وهكذا ننتقد شركة نقل تونس ولا تبقى خاسرة.

هل هذه استراتيجية؟ يعني أنا في دولة عوض انقاذ شركة من العجز بالعمل وبالاتراتيجية الصحيحة وبالحوكمة ونبحث أين يكمن الخلل والفساد وأين يوجد العجز؟ لا، نحرم الشركات الأخرى ولا نعطيها حاجياتها ونمنح شركة نقل تونس فوق القيمة حتى تؤجرها للشركات الأخرى حتى تضخ الأموال وهكذا تغطي عجزها. هل هذه وزارة؟ هل هذا تخطيط؟ هل هذه استراتيجية؟

كم نسبة السكان في الساحل أو في نابل؟ يجب أن نوزع بالعدل، نسبة السكان 15 بالمائة في الساحل، نعطيهم 15 بالمائة من الحافلات، هذا ما يقوله العدل والمنطق، ما هذا العبث الذي نعيشه؟

أكثر من هذا، الحادث الذي حصل اليوم يجب أن تكون حافلة الحافلة 57 راكبا فقط، أعطني حافلة في تونس تحمل 57 راكبا، القانون يجبر الحافلة على حمل 57 شخص فقط وشركة التأمين أيضا 57 راكبا، ولكن الحافلة في تونس تحمل 100 راكبا و80 راكبا والحافلات تشهد حالة احتقان كبيرة.

اليوم التلاميذ في المهديّة لديهم حافلة وحيدة في ثلاث خطوط، لا أحدثك عن المهديّة لكي أذكر منطقة دون أخرى، بل أحدثك عن المهديّة دون استثناء، وعندما أتحدث اليوم أتحدث عن تونس كاملة المحرومة، ضعوا الحافلات في تونس العاصمة وامنعوها لشركة نقل تونس، نقل تونس لا تستحق هذه الحافلات لنقل المواطنين لأن المواطنين لديهم حافلات لكنها تستعملها لتأجيرها للشركات الأخرى.

يعني اليوم التلميذ يعاني فالخط كان بثلاث حافلات أصبح اليوم بحافلة وحيدة لثلاث خطوط ويصل التلميذ إلى بيته على الساعة الثامنة والنصف ليلا لكي نغطي العجز الموجود هنا.

سيدي الوزير، أين قطار المهديّة؟ لا وجود له فقط وعود زائفة.

الأدهى والأمر وزير كامل يتنقل في موكب، يعني اهدار للمال، في اتجاه ولاية سوسة عندما قام بإعفاء "PDG" ولم يجلب لنا خمس حافلات مثلما قيل بل جلب خمس كراءات لخمس حافلات لنقل تونس.

اليوم أسألك سؤالا بسيطا جدا، كم من حافلة نقل تونس تم كراؤها لولاية المهديّة؟ كم من حافلة نقل تونس تم كراؤها اليوم لولاية نابل؟

اليوم القطار هناك محطات مثل الرواضي وكركر لا يتوقف فيها القطار، هناك سكة وسابقا كان يتوقف القطار في هذه المحطات، عوض أن نحسن الخدمات نحن نراجع إلى الوراء، العيش في زمن السبعينات كان أفضل على الأقل القطار كان يتوقف في محطات الرواضي وكركر.

في النهاية، دعوة إلى المواطنين التونسيين كل مواطن تونسي لديه ابن يحبه ويغار عليه يجتمع الأهالي لإنشاء شركات أهلية للنقل، تنقل أبناءكم وتجنون المال أفضل من هذه الوزارة.

ملف أخير المعهد الوطني للرصد الجوي، هذا ملف فساد، وعند السيد رئيس الجمهورية تجاوزات مالية وتجاوزات إدارية وقد وصلك الملف وسأقدم لك نسخة إن شئت، بما فهم من أسند له منصب وهو حاليا في فرنسا.

نحن لا نريد الحديث في مثل هذه الأمور، لأن الشعب كل ومل من هذه الحكايات، لم نجد أي وزارة على ما يرام والفساد يعمكم بأكملكم.

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، النائبة المحترمة السيدة مهي عامر عن كتلة الأحرار، لها ثلاث دقائق.

السيدة مهي عامر

شكرا سيدي الرئيس،

نرحب بالسيد الوزير وكافة الإطارات المرافقة له،

سيدي الوزير، نريد أن نتحدث اليوم في الحقيقة عن المحطات غير المهيئة في المنهية حين نمر الآن نرى الناس في الشمس وفي المطر، كنا طالبنا بهذا في العام الفارط والذي سبقه لكن لم نر شيئا لحد الآن ولم نر انطلاقة في هذا، اليوم يجب أن نحافظ على كرامة الإنسان فغير معقول أن يظل الناس في الصباح وفي المساء وفي كل وقت للشمس والمطر، اليوم هذا طلب سيدي الوزير من أهالي منطقة المنهية.

الموضوع الثاني، نطالب بإحداث خطوط جديدة للطلبة، طلبتنا مهمشون، نطالب بإحداث خط إلى المركب الجامعي المنار وإحداث خط آخر من حي البساتين للمركب الجامعي بمنوبة، كما نطالب أيضا بإحداث خط من حي البساتين إلى تونس البحرية ولا توجد وسيلة نقل والحافلات الموجودة تنقل فقط إلى محطة باب الخضراء، وهناك نقص كبير في المترو الآن ونسائل زيادة على الحوادث الأخيرة التي وقعت في المترو الخفيف التي رأيناها وهناك حادثان متتاليان في الحقيقة نقطة استفهام كبيرة، كما نطالب ولنا معهد معزول اسمه معهد توحيد بالشيخ فلا يجد التلاميذ وسيلة للذهاب إليه ونحن نطالب بتخصيص خط للتلاميذ يكون من حي الانطلاقة أو الصنهاجي، المهم أن تقوموا بالدراسة حتى يصل التلاميذ لمدارسهم في أحسن الظروف.

في الحقيقة أشكر السيدة حليلة خوجة رئيس مدير عام الخطوط التونسية على المجهودات فقد وجدت تركة سيئة جدا في "Tunisair" نشكرها وخاصة أئمن تمثيلها المشرف لتونس في المجلس التنفيذي للاتحاد العربي للطيران، كما نطالب سيدي الوزير بمراقبة لجان التاكسي الجماعي راسلنا منذ عامين الوالي ووزير الداخلية ووزارة النقل، الولاية تقول هو بشراكة مع وزارة النقل، النقل تقول الوالي وحده، هنا يجب التنسيق بقينا عامين ننتظر هذا لحد الآن لم نتحصل

على أي نتيجة فيجب إحداث خطوط جديدة في التاكسي الجماعي تتماشى مع متطلبات المنطقة، كما يجب التنسيق ما بين الولايات فكيف يقول كل والي الآخر لم ينسق معي فلا يمكن إحداث خط، هنا توجد ولايات متحادية مثل تونس وأريانة ومنوبة يجب التنسيق بينها في التاكسي الجماعي، المسألة الأخرى تمديد شبكة خط المترو من حي الانطلاقة إلى طريق بنزرت فهذه ضرورة في العام الفارط تكلمنا وبدأتم في الدراسات ولكن لحد الآن لم نجد نتيجة الدراسات...

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا النائبة المحترمة السيدة أسماء درويش عن كتلة الأمانة والعمل، لها دقيقتان.

السيدة أسماء درويش

شكرا سيدي الرئيس،

أرحب بالسيد وزير النقل والطاقل المرافق له،

سيدي الوزير، مداخلة اليوم ليست دفاعا عن أي جهة ولا اصطفافا خلف أي مؤسسة، بل هي اصطفااف وحيد خلف مصلحة المواطن وخلف مشروع بناء دولة قوية تخدم الناس قبل كل شيء، نحن نعلم جميعا أن قطاع النقل في تونس يعيش وضعا صعبا منذ سنوات وهذا لم يعد مجالا للإنكار لكن المطلوب اليوم ليس توصيفا للأزمة، بل اتخاذ قرارات شجاعة لإصلاحها. المواطن لا ينتظر بيانات ولا خطابات، بل ينتظر نقلا محترما، منتظما آمنا ومتاحا للجميع.

لدينا نقائص كبيرة في الأسطول وفي عدد السائقين وفي انتظام الخطوط، ولاية منوبة، مثلا الطلبة يتأخرون عن محاضراتهم، العمال يصلون مرهقين والحافلات مكتظة بشكل لم يعد مقبولا، المطلوب تعزيز الخطوط بشكل فوري وإعادة توزيع الحافلات على أساس الحاجة الحقيقية لا على أساس النظريات.

التخريب المتكرر لوسائل النقل العمومي صار استنزافا غير معقول لمال الدولة ولخدمة هي أساسا موجبة لضعاف الحال، المطلوب اليوم تطبيق القانون بكل صرامة حماية للملك عمومي هو ملك كل تونسي.

أعوان وإطارات وزارة النقل وعددهم لا يتجاوز 600 عون يعملون في قطاع حساس ويتحملون مسؤوليات ضخمة ورغم ذلك ما زالوا محرومين من منحة الإشراف المعمول بها في أغلب الوزارات بفارق يصل إلى 400 دينار، هذه ليست مسألة تقنية، بل مسألة عدالة مهنية وعليه نوجه نداء واضحا لرئيسة الحكومة ووزيرة المالية لإنصافهم لأن تحسين الخدمة يبدأ بتحسين ظروف العاملين داخل القطاع.

نطالب بمراجعة الاتفاقيات الخاصة برخص السياقة مع الدول التي يقيم فيها عدد كبير من التونسيين وعلى رأسهم إيطاليا، هذه الاتفاقيات لم تحين منذ سنوات...

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة الآن للنائب المحترم السيد صالح الصيادي عن كتلة الأمانة والعمل، له ثلاث دقائق.

السيد صالح الصيادي

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيد وزير النقل وإطارات الوزارة،

بالرغم من أن المواطن يعيش في دولة ميزانيتها مبنية على الضرائب والجبابة فإنه أصبح يحلم بأن يجد وسيلة نقل عمومي في وقتها ولا

يفكر في نوعيتها لأن هذا القطاع يشهد التهميش والفسل والوزارة تعمل بدون استراتيجية أهداف وآخر اهتماماتها كرامة الإنسان، وكم نتمنى أن إطارات وزارتك يستعملون النقل العمومي عوضا عن السيارات الفخمة ليحسوا بمرارة المعاناة.

السيد الوزير، تشهد مدينة المنستير اختناقا كبيرا في حركة المرور وأسطول النقل العمومي والخاص أغلبه في وضع كارثي ولمعالجة هذه الوضعية يمكن برمجة الترامواي وسط المدينة.

وقع هدم مقر الشركة الجهوية للنقل بالساحل فرع المنستير منذ أشهر ووقع تعويضها بكشك خشبية والمواطنون يشتكون مثلا حافلات الكاف - المنستير والقصرين - المنستير انطلاقهما يكون من البقالطة الخامسة صباحا وفي أغلب الأحيان لا تمر بمحطة المنستير بتعلة الحافلة ممتلئة ويبقى المواطن ينتظر منذ الصباح.

تجديد أسطول الشركة الجهوية للنقل بالساحل عبر اقتناء حافلات جديدة منها حافلات صديقة للبيئة.

إنجاز المحطة النموذجية بالنقل للنقل البري بالمنستير والتي وضع حجرها الأساسي منذ ما يزيد عن 15 سنة.

وجود محطة وحيدة للحافلات بخنيس.

غياب تاكسي فردي وجماعي خنيس المنستير مما يعرقل تنقل المواطنين والحاجة إلى مشروع نقل حضري منظم يضمن الحد الأدنى من الربط بين خنيس والمنطقة الصناعية بالمنستير.

دعم تحديث خط مترو الساحل ودراسة إمكانية إحداث محطات إضافية لخدمة الأحياء الجديدة ذات الكثافة السكانية مثلا محطة هبطة العش وقع إزالتها منذ عشرين سنة.

متى سيعود قطار المهدية تونس عبر المنستير إلى سالف نشاطه؟ متى ستقع تهيئة وصيانة متحف السكك الحديدية؟

لماذا لا يقع تهيئة قطار بورقيبة وصيانتها واستغلاله في المسالك السياحية؟

تهيئة البيئة التحتية لمحطة مترو الساحل بخنيس مع وجود خندق المياه الراكدة يمثل سببا رئيسيا لتكاثر الحشرات.

تحسين البنية التحتية والخدمات بمطار الحبيب بورقيبة الدولي بالمنستير، المحطات، الأرصفة، الخدمات التجارية وتشجيع شركات الطيران منخفضة التكلفة على فتح خطوط جديدة وتحويله إلى منصة لوجستية للشحن الجوي لفائدة ولايات الوسط.

لا بد من معالجة الإشكاليات التي يعاني منها قطاع النقل بالمنستير وتساهم في الارتقاء بجودة الخدمات وتعزيز تنافسية الجهة على المستويين الاقتصادي والسياحي ووضع خطة نقل حضري متكاملة تشمل إعادة توزيع مسارات المرور وتشجيع النقل الجماعي.

وفي الأخير المنستير تطلب حقها وليس هبة وابتعدوا عن تهميش الساحل الممنهج.

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا النائية المحترمة السيدة سنياء بن المبروك عن كتلة الأمانة والعمل، لها خمس دقائق.

السيدة سنياء بن المبروك

شكرا سيدي الرئيس،

نرحب بالسيد وزير النقل وكافة الإطارات المرافقة له،

في البداية أترحم على الخمسة أشخاص الذين توفوا منذ قليل في حادث حافلة تابعة للشركة الجهوية في طريق سوسة القيروان يرحمهم الله ونتمنى الشفاء العاجل لـ 35 شخصا المصابين.

اليوم لن أتحدث على النقل ومشاكله في الضاحية الشمالية ولم يعد لدينا وقت للمجاملات ولا طاقة لخطابات التبرير، قطاع النقل في تونس وصل لمرحلة انهيار شبه كامل ومع ذلك ما زلنا نسمع نفس الكلام، نفس الوعود ونفس التطمينات التي لم تبدل أي واقع تحدثنا مرار وأنتم لم تغيروا شيئا وبعثنا الأسئلة وجاءنا نفس الأسلوب، إجابات جاهزة باردة لا توجد فيها إلا مسكنات تسكت الرأي العام أحيانا ثم ترجع الأزمة أعمق وأخطر. في الحقيقة المشكل ليس في الأسئلة، المشكل فيكم أنتم في غياب الفعل، في غياب الجرأة وفي عقلية إدارة أزمة بالصدفة وبالارتجال.

سيدي الوزير، نحن اليوم أمام كارثة حقيقية لا يمكن تبريرها ولا تغطيتها، انقلاب قطار الفسفاط في الجنوب وما خلفه من وفاة مساعد سائق القطار وإصابات خطيرة لم يكن حادثا عرضيا بل نتيجة منظومة مهترئة صيانة غائبة، فساد عالق في مفاصل المرفق العمومي، هذه جريمة إهمال دفعت ثمنها الأرواح وخسرت بسببها الدولة معدات وبضائع وخطوط نقل استراتيجية، والأخطر من هذا المعلومات والصور من موقع الحادث تؤكد أن القاطرة كانت مهترئة مربوطة بسلك، أجل يا تونسيون في 2025 قاطرة محملة بـ 1600 طن مربوطة بسلك وتم إزالة اللولب بفعل فاعل. هذا يسميه البعض حادثا، أنا أسميه تخريبا متعمدا، جريمة كاملة ضد الدولة وضد أمن التونسيين، الجنوب ترك لسنوات خارج مسار الإصلاح حتى انفجرت الكارثة أمام الجميع وبناء على خطورة ما حدث أصبح من الضروري:

-فتح تحقيق مستقل يكشف الحقيقة الكاملة للرأي العام.

-محاسبة كل من تورط في الإهمال أو العبث بالمال العام.

-تنفيذ خطة إنقاذ عاجلة لإعادة تأهيل الشبكة الحديدية خاصة في الجنوب وفق معايير سلامة حقيقية.

-مراجعة كل عقود الصيانة والتجهيز.

-وضع منظومة مراقبة رقمية لمتابعة وضع السكة والقطارات لحظة بلحظة.

-منح عائلة مساعد سائق القطار تعويضا عادلا واعترافا رسميا بصفته شهيد الواجب.

الصور التي سأريها لكم اليوم من موقع الجريمة وتثبت أن ما يحدث لم يعد إهمالا أو تقصيرا، بل عمل مدبر لضرب منظومة النقل وتعطيل موارد البلاد.

الشعب اليوم يحب الأسماء المتورطة، المسؤولين، من المسؤول؟ ومن نفذ هذا التخريب المفضوح؟ سيدي الوزير، هذه حالة القاطرة (عرضت السيدة النائية صوار) وهذا السلك الذي ربطت به القاطرة إنه واضح في الصور، وهذا اللولب الذي تم نزع عمدا وبفعل فاعل وسأمدك بالصور سيدي الوزير لاحقا.

سيدي الوزير، ما حدث في السكة ليس سوى فصلا من كتاب الانهيار، الفصل الثاني نجده في مشروع المترو الخفيف بصفاقس، هيكل قائم بلا مشروع، رواتب تصرف بلا مقابل وميزانية تستنزف دون حجر أساس واحد، هذا ليس تأخير، هذا إهدار ممنهج للمال العام، استغلال فاحش لهياكل الدولة وصمت رسمي ومريب.

اليوم لم يعد هناك أي مجال للتبرير، المطلوب تحقيق فوري، وقف الزيف ومحاسبة من حول هذا المشروع إلى مرتع للرواتب الوهمية.

والفصل الثالث نجده في المنظومة البحرية، لسنا أمام حادث عرضي، بل فضيحة دولة سفينة قرطاج تحجز في جنوة بعد رصد 25 إخلالا من بينها ستة خطيرة تمس سلامة الأرواح رغم مرورها على ثلاث رقابات تونسية لم تكتشف شيئا بينما الرقابة الإيطالية في ظرف ساعة اكتشفت كل شيء.

سيدي الوزير، أنا توجهت لكم بسؤال كتابي حول هذه التجاوزات فكان الجواب مرتبكا، مراوغا وخاليا من أي مضمون وهذا وحده كافٍ ليثبت أن المسألة ليست خطأ تقنيا بل تعطيل المنهج للرقابة وحماية شبكة كاملة تفلت من المحاسبة، عندما تعجز الوزارة عن تفسير كيف تمر سفينة بثلاث رقابات تونسية دون رصد إخلال واحد ثم تفتضح في ساعة بإيطاليا فالمسألة ليست سوء تقدير، بل سوء نية وتواطؤ وغياب إرادة لإيقاف الانهيار، والأخطر أن السكوت الرسمي أصبح شبهة تستر تهديد سمعة تونس وبحريتها التجارية.

وأنا كنت سابقا سيدي الوزير، طرحت عليك أيضا ملف السفينة أميلكار وأريد أن أنهك أنه السفينة تانيت تسير في نفس الاتجاه.

وأمر للفصل الأخير في كتاب الانهيار، هو قطاع الملاحة الجوية الذي يعيش اليوم فضيحة وليست أزمة عابرة، مطاراتنا تشتغل بتجهيزات مهترئة، رادارات معطبة منظومات قديمة ومطار تونس قرطاج تحول إلى رمز للإهمال، المهزلة، اكتظاظ، قاعات ممتلئة وخدمات تهين المواطن وتفضح القطاع، مطارات الجهات تركت كأنها مهجورة، هذا القطاع تهاوى بسبب غيايبكم، المطلوب، تطهير، محاسبة، تغيير جذري قبل حدوث كارثة جوية...

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا النائب المحترم السيد عصام البحري الجابري عن كتلة الأمانة والعمل، له دقيقتان.

السيد عصام البحري الجابري

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيد الوزير وإطارات الوزارة،

خطابي إلى السيد رئيس الجمهورية، تعيش ولاية قابس اليوم منعرجا خطيرا يهدد أمن وسلامة المواطنين والممتلكات العامة والخاصة. أحداث البارحة، تحويل وجهة حافلة وحرقها والحمد لله أنه لم يتم حرق السائق مؤشر خطير تجاوز كل الحدود وأصبح تهديدا مباشرا للنظام العام والاستقرار الوطني.

نرجو من سيادتكم التدخل الفوري وعقد المجلس الأعلى للأمن القومي واتخاذ كل القرارات الحاسمة والطارئة التي تكفل حماية الأرواح في ظل تسربات غازية متكررة، وأظن أن وزارة الطاقة والمناجم متورطة في تحالف شيطاني ضد استقرار البلاد.

إن الواجب الوطني والضمير يلحان علي لقول ما يجب قوله للحفاظ على استقرار الوطن والخطر الداهم. "اللهم إني بلغت اللهم فاشهد".

بالنسبة إلى وزارة النقل سيدي الوزير، نعرف تراكمات كبيرة وتحذرتنا في اللجنة في مهمة وزارة النقل نريد فقط التعهدات لولاية

قابس من وزارة النقل مثل ال 24 حافلة وبرمجة رحلتين لجاليتنا في الخارج في مطار قابس. في الحقيقة أعرف أنه كان هناك تعهد في شهر سبتمبر...

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا النائبة المحترمة ضحى السالمي عن كتلة الخط الوطني السيادي، لها أربع دقائق.

السيدة ضحى السالمي

بسم الله الرحمن الرحيم،

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيد وزير النقل ومرافيك الأفاضل،

للمرة الثانية يتم اللجوء إلى الحلول الأمنية في التعاطي مع مطالب الحراك البيئي بقابس وللمرة الثانية نؤكد نحن في كتلة الخط الوطني السيادي أن المقاربة الأمنية للأوضاع الاجتماعية مرفوض، وأن هذه المعالجة لا تعكس سوى فشل سياسي وحكومي في التعاطي مع الأزمة وننبه إلى مخاطر هذه المعالجات على السلم الأهلي، وإن مواصلة هذه السياسة التواصلية الفاشلة لن يزيد الوضع إلا احتقاناً ولن يمنع أهاليها في جهة قابس من مواصلة نضالهم السلمي والمشروع دفاعاً عن حقهم في الحياة وفي بيئة سليمة.

مرحبا مجددا السيد وزير النقل، تحية خاصة لكم وإطارات وزارتكم على التفاعل كلما اقتضت الضرورة، ولكن هذا لا يحجب في الحقيقة العديد من النقائص والعميقة التي قد لا يتسع الوقت لطرحها جميعا، ولكن إذا كان لا بد من الانتقاء فسأبدأ بملف "passage à niveau" لحمام الشط.

سيدي الوزير، توالى الدراسات واحدة تلغي الأخرى، الوقت يمر والأرواح تزهق هذا الملف سيدي الوزير، لم يعد يحتمل التأجيل، أنتم اليوم مدينون بتوضيح الوضع الحالي للمشروع والطور الذي وصل إليه.

ثانيا، الخط الحديدي تونس برج السدرية، السكة بحاجة إلى صيانة، تغيير العوارض المكسرة صار ضرورة ملحة، القطار انحرف أربع مرات والاكتفاء بتخفيف السرعة ليس حلا كافيا.

سيدي الوزير، وضع كارثي بمحطات النقل البري ومحطات السكة الحديدية من حيث تكديس الفضلات من حيث الوضع البيئي، أيضا بعض المحطات لا توجد فيها إنارة هذا يستدعي تدخلا عاجلا.

بالنسبة إلى القطار في أوقات الذروة، برج السدرية أيضا يحتاج إلى تعزيز خاصة في أوقات الذروة.

أيضا على الوزارة تعزيز الحافلات في خط برج السدرية، سليمان فتلاميذنا يركبون حافلات الموت، الأبواب مفتوحة أحيانا وعلى الوزارة الانتباه إلى هذا الوضع، الوزارة أيضا من صميم دورها حماية وضمان حقوق أعوانها، سيدي الوزير كيف تفسر غياب الشفافية في جدول الترقيات للسنوات 2017، 2021 المعلنة للصنف 5 بتاريخ 16 ماي 2025 لمكوني سائقي القطارات؟ هل يعقل أن ينجح من تحصل على معدل عشرة و11 ولا يعد ناجحا من تحصل على معدل 13؟ رغم وجود نصوص قانونية ترتيبية تضبط الامتحان وكيفية الاختيار؟ ونفس الشيء وقع مع سائقي القطارات سيدي الوزير وفتح بحث وتم تحديد الخلل، ولكن الإدارة لم تحرك ساكنا.

سيدي الوزير، أرجو تطبيق القانون بما ينصف الجميع ولا أعتقد أنك لن تصطف وراء القانون وشكرا.

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا النائب المحترم السيد خالد حكيم المبروكي عن كتلة الأمانة والعمل، له ثلاث دقائق.

السيد خالد حكيم المبروكي

شكرا سيدي الرئيس،

سيدي الوزير، في البداية أشكرك شكرا خاصا على التدخل السريع لفائدة ولاية سيدي بوزيد لكن ليس هذا المطلوب، المطلوب يجب إحداث شركة جهوية في سيدي بوزيد نظرا لهذه المشاكل الرئيسية في النقل العمومي بسيدي بوزيد.

سيدي الوزير، بعض معتمدات سيدي بوزيد تعاني من عزلة بسبب ضعف النقل العمومي في ربط هذه المناطق، قلة الأسطول أو تأخر التجديد على الرغم من أن هناك تعزيز للأسطول مثل وصول ستة حافلات جديدة مؤخرا إلى الجهة لكن هذا لا يكفي لتغطية الطلب العالي في بعض النقاط الريفية أو لتوفير رحلات منظمة.

المشاكل في النقل المدرسي بجهة الرقاب، والسعيدة، أولاد حفوز وغيرها، نقص في عدد الحافلات المدرسية، عدد الحافلات المخصصة للنقل المدرسي في بعض المعتمديات غير كاف ما يؤدي إلى ضغط كبير على الحافلات الموجودة وتأخر في مواعيد النقل، اهتراء الأسطول، بعض الحافلات المدرسية قديمة أو مهترئة ما يزيد من مخاطر الحوادث أو الأعطال وهو ما يسبب الانقطاع المبكر للدراسة فبعض التلاميذ من المناطق النائية قد يضطرون إلى ترك الدراسة بسبب صعوبة التنقل.

قطع كيلومترات على الأقدام حين لا تتوفر حافلة أو تتأخر.

أرجو من السيد الوزير حل إشكال معتمدية الرقاب خاصة السكيا والرضاع 28 كم تبعد على أول معهد وقصر الحمام الشرقية والغربية والزيتونة وأولاد حميدة وبوشيجة من معتمدية السعيدة وأولاد سيدي اللافي من معتمدية أولاد حفوز وكذلك الخردانية والغابة السوداء من معتمدية السعيدة.

سيدي الوزير، شركة نقل فيها 300 حافلة ولم تتمكن ولاية كاملة من إيجاد حافلة لم تفهم هذه المسألة كذلك يتواصل التقسيم غير العادل في الحافلات من قبل الشركة الجهوية للنقل القوافل بقفصة.

بعد زيارتكم سيدي الوزير، وحسب البلاغ الصادر عن الوزارة تم دعوة الشركة إلى إيلاء النقل المدرسي الأولوية المطلقة والتوزيع العادل للحافلات وهذا لم يحدث.

ولاية بها 9000 مشترك فيها 100 حافلة وولاية بها 14,000 مشترك فيها 50 حافلة والذي يشكل خطرا كبيرا.

تعزيز أسطول حافلات النقل بين المدن بسيدي بوزيد وإعادة تفعيل الخطوط الملغاة وهذا لم يحصل بالعكس الشركة أخذت خمس حافلات، كان نصيب ولاية سيدي بوزيد حافلة وحيدة وتواصل إلغاء خطوط بين سيدي بوزيد سوسة وسيدي بوزيد الكاف...

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا النائب المحترم السيد المعز بن يوسف عن كتلة الأمانة والعمل، له ست دقائق.

السيد معز بن يوسف

بسم الله الرحمن الرحيم،

السيد رئيس البرلمان،

سأخاطبك هذه المرة كمسؤول منتخب في البلاد على وضعية النقل في ولاية سوسة لأن حلول الأرض انتهت تقريبا وبقيت حلول السماء، تحدثنا، تكلمنا، تحاورنا ولكن في الأخير السيد وزير النقل زرت سوسة وأخذت معك خمس حافلات فيها اثنتان معطلتان تقريبا وغير صالحتين للعمل، لن أتحدث عن ميناء النفيضة ولا على المترو الساحل ولا المشاريع الكبيرة ولا أي شيء فاليوم مشكلتنا حافلات لأولادنا وبالتالي السيد الوزير، اليوم سجل حادث آخر في حافلة شركة النقل بالساحل، توفي فيه مواطنين اثنين منهم وبالمناخية أقدم تعازي لعائلاتهم ومنهم شابة من شابات الأمن الوطني، زهور الشابي 25 سنة وأراد الله وتلك مشيئة الله ولكن ماتت في حافلة الدولة وبالمناخية السيد والي سوسة في مثل هذه الكوارث لا نذهب بمراقبة أمنية ويمكنك الذهاب مترجلا.

وبالتالي السيد رئيس البرلمان اليوم سأوجه بكلامي إلى السيد رئيس الجمهورية، في الأخير هو المسؤول على هذا الشعب، إذا كنا نحن الناس المنتخبين اليوم ونمثل الشعب وفي كل مناسبة تغلق أمامنا الأبواب، أبواب المسؤولين وأبواب الوزراء وأبواب المديرين العاملين بعض الأحيان مع احترامي للناس الجيدين منهم، لأنه ليس كلهم واليوم خطابي موجه إلى سيادة رئيس الجمهورية، السيد رئيس الجمهورية، جد حلا لمعضلة النقل في سوسة، اليوم عندك شعب في سوسة فيه 800.000 أو 900.000 ساكن وفيه على الأقل 500,000 ساكن ينتقلون من وإلى سوسة وهم يعانون.

عندك ولاية وهي قوة اقتصادية كلها مشلولة شللا تاما، ناس بالآلاف يوميا لا يجدون النقل العمومي، لا حافلات ولا قطارات ولن أرجع لوضعية قطار سوسة - تونس، قابس - تونس، نفس الشيء لا تجد أيضا سيارات أجرة لأننا أمضينا عامين منذ جئنا لهذا البرلمان أكثر من سنتين ورخص سيارات الأجرة وكل ما هو نقل ما يزال في رفوف الولاية وفي رفوف الإدارات.

سيدي رئيس الجمهورية، ما الحل مع وزاراتنا؟ ما الحل مع وزارة النقل؟ وما الحل مع وزارة السياحة؟ ومع وزارة التربية؟ ومع شعبنا؟ بعد 50 سنة من اليوم لا أريد أن يكون حلم ابني وكل أبناء تونس حافلة.

ما معنى ألا يجد تلامذتنا حافلات في 2025؟ ما معنى أن يذهب صغیرنا للدراسة فلا يجد حافلة فيصبح حلمه حافلة؟ وهذا الجيل الذي عاش اليوم 25 عاما بعد عام 2000 يكون حلمه حافلة، في السبعينات حلمنا بالحافلات والدولة وفرت لنا كل شيء ودرستنا ووفرت لنا الصحة وصنعت لنا مستقبلنا ليس لهذه الدرجة.

السيد رئيس الجمهورية، توفي اليوم طفل تونسي، ابن سيدي بو علي ولا يجب أن يضيع حقه في المحاكم وما بين شركة النقل وشركة التأمين وهل هي جريمة قتل أو حادث مرور إلى آخره، يجب إعطاء حق الطفل لأنه من عائلة تقريبا معوزة ولأن موقف أبيه كان موقفا مشرفا وكل هذا لسيادة رئيس الجمهورية حتى يتحمل هؤلاء الناس مسؤوليتهم، أتعبتمونا وأتعبتم البلاد ولم نعد نريد المجيء لهذا المكان أصلا، وتونس تستحق أكثر من هذا وتحتاج الجميع ولكن كل الناس اليوم أضاعوا البلاد هذا ليس خطا، كما تحبونه أنتم، غدا سيغلق

التلاميذ الطريق كما فعلت المهادبة اليوم. غدا أبناء القلعة الكبرى لن يجدوا الحافلات والكوندور وغيرهم من أولادنا ومن شعبنا لن يجدوا أي شيء.

سيدي الوزير، مسألة أخرى احم فريقك، معز عبد السلام لا يتحمل المسؤولية في شركة النقل بالساحل جعلت منه كبش فداء في حين أنك أعطيتته بززت مع سوسة قبل شهر، والوزير الذي لا يحيي فريقه ويتركه يعمل في أريحية فلن ينجح، صحيح من الممكن أنه أخطأ، ولكنه خطأك أنت لأنك لم توفر له الحافلات، مدير عام دون حافلات...

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا النائب المحترم السيد فخري عبد الخالق عن كتلة الأمانة والعمل، له ثلاث دقائق.

السيد فخري عبد الخالق

شكرا السيد الرئيس،

مرحبا سيدي الوزير،

سيد ي الوزير، اليوم كالعادة سنتحدث عن "RFR" الذي ننتظره وإن شاء الله تكون الاعتمادات قد وضعت حتى تتحين الدراسة وإن شاء الله نسمع أخبارا جيدة عن قريب، فمنطقة المحمدية تنتظر هذا، اليوم نتحدث عن 120,000 ساكن في المنطقة وعلى مستوى "AFH" 260 هكتار جديدة ستكون إن شاء الله في القريب العاجل منطقة جديدة فما الذي وفرناه وأحضرناه لهم؟ فيجب أن نفكر من الآن، مشكورين في "TRANSTU" أن وفرت لنا حافلات مباشرة لتونس وأنقصت علينا ضغطا كبيرا جدا ونود أن تدخل هذه الحافلات أيضا إلى المحطات مثل أودنة وبو ربيع ومثل الطيب المهيري المنسية وحشاد المنسية وفيها كثافة سكانية كبيرة جدا ولا يملكون النقل.

نتحدث اليوم عن واقع "Clandestin" السيد الوزير، هؤلاء دون تأمين وتجد 20 راكبا في سيارة تسعة، خمسة أفراد لماذا؟ لانعدام النقل في المنطقة، نود سيدي الوزير إحداث دراسة خاصة للمنطقة، وكما قلت لك سيدي الوزير المنطقة تشهد توسعا عمرانيا كبيرا جدا ونود عناية خاصة بالمنطقة ونوفر لها الحافلات التي يجب أن تكون لصالح الناس وكما قلنا في المرة الفارطة هناك طلبية وعملة في كل مكان نود إحداث خط لمستشفى الحروق البليغة وخط للشرقية لأن الناس يعملون هناك ومنهم من فقد عمله لوصوله متأخرا عدة مرات إن وجدت إمكانية.

نفتقر لمرافق الصحة في المنطقة على الأقل يوفر لنا حافلة تنقلنا إلى مستشفى الحروق البليغة وتقرب لنا المسافات ويتم الربط بين عروس، فنحن نتبع هذه الولاية لكننا غير مرتبطين بها سيدي الوزير بن عروس، ويمكن أن أتحدث عن هذه الإشكالية لكن تونس أقرب من بن عروس لا يمكنني الذهاب إلى حمام الانف وحمام الشط والزهراء وراوس وغيرها الرجاء التفكير في هذا.

مسألة أخيرة، أولادنا الذين يدرسون في الإعدادية النموذجية بمقرين فيقطعون "رحلة الشتاء والصيف" كي يصلوا يبقون ساعتين وهم صفار عمرهم 12 سنة...

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا النائب المحترم السيد بلال ابن المشري غير منتهي، له ثلاث دقائق.

السيد بلال ابن المشري

شكرا، مرحبا سيدي الوزير وكافة إدارات الوزارة،

للأسف سنواصل في مسلسل البارحة الطريق 861 الذي وقعت فيه المشكلة أمس توقفت بسببه الجلسة مع السيد وزير التجهيز منذ 3 ساعات فقط اليوم وقع حادث آخر انزاحت عجلات الحافلة، وبالطبع السيد وزير النقل لا يسمع ولا يتجاوب ونقول له الأسطول مهترئ بسبب اهتراء الطريق واهتراء أسطول الحافلات وبسبب التجهيز والنقل ولا نفهم ما سنفعله.

بالأمس توفي شخص في حادث في الطريق الذي لم تجبنا عنه واليوم الحافلة ممتلئة بالتلاميذ إلى حدود الباب وانفلاق عجلتان، أي دولة اجتماعية تحدثوننا عنها ونحن الآن في التاسعة ليلا فالتلاميذ الآن ينتظرون النقل ثم يلتقطون الصور وهم على متن "D-Max" مثل الخرفان هل هذه دولة اجتماعية؟ في العام الفارط قلت لكم دولة الحد الأدنى الاجتماعي وليست دولة اجتماعية حين قلت لكم نفقات الاستثمار 12 مليارا لن تنجز شيئا، تنبأت الحكومة وقلصت المبلغ إلى 8 مليارات فماذا ستفعلون بها في الاستثمار في النقل؟ هذه دولة الوهم الاجتماعي بالأحرى.

النقل المدرسي كارثة يصل التلاميذ العاشرة صباحا ضحيت بالسيد معز مدير عام STR كبش فداء ليس هو سبب المشكل بل المشكل منك أنت سيدي الوزير فلم توفر حافلات، 112 حافلة في المهديّة فيها 62 معطلة هذا الفشل الذريع فلم توفر أعوان الصيانة ولا الحافلات، السكك الحديدية حيث طلبنا ربط المهديّة بملولش عن طريق رجيش، قصور الساف، الشاية تصل إلى معتمدية ملولش وفي الأفق نربط مع صفاقس ولم تنجزوا دراسة لليوم، مطلب شعبي.

سيدي الوزير، وأعزي أيضا كافة عائلات الحادث الآخر فقد وقع حادثان في ظرف ساعتين، سوسة – القيروان وأترحم على كل من توفي خمسة أو اثنين من العدد غير محدد والجرحى 35 وتبارك الله هذه إنجازات الحكومة وأعزي الشعب التونسي أيضا في هذه الحكومة المتسمة بالفشل الدائم الذريع والرسالة إلى السيد رئيس الجمهورية، زر ولاية المهديّة وسترى حجم التهميش في كل القطاعات من النقل للتجهيز لكل شيء نفتقر لكل شيء وأيضا يا سيد رئيس الجمهورية إن التعيينات الفاشلة تقتل أكثر من الرصاص وقد قتلنا التعيينات الفاشلة. لا يوجد أكثر من هذا الفشل. شكرا.

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا النائبة المحترمة السيدة منال بديدة عن كتلة الأمانة والعمل، لها ثلاث دقائق.

السيدة منال بديدة

بسم الله الرحمن الرحيم،

السيد وزير النقل، حين يتحدث اليوم الزملاء في هذه الجلسة عن المطارات والقطارات والسفن ففي معتمديتي، معتمدية بئر علي بن خليفة، هذه وسيلة النقل الوحيدة للمواطنين، النقل الريفي، الناس مكتظة في الخلف مع بضاعتهم، أتصور السيد الوزير اليوم في تونس حان الوقت لإحداث خطوط حافلات لنقل المواطنين بصفة دائمة في كل المعتمديات ذات الطابع الريفي حفاظا على كرامة المواطن.

السيد الوزير، في صفاقس توجد 16 معتمدية وبئر علي بن خليفة هي الأولى فيها من حيث الانقطاع المدرسي لماذا؟ لأنه ليس لدينا نقل

مدرسي أمن ودائم ومنظم في معتمدتي نوعا ما، محافظة فلا يقبل الأولياء أن تخرج بناتهم من منتصف النهار الى الخامسة والسادسة مساء وتصلن الى منازلهن الثامنة والتاسعة وحتى العاشرة ليلا، وأيضا الأولياء اليوم لن يقبلوا أن تنزل الحافلة صغارهم في أول مفترق طرق ويكملون السير على الأقدام 2 و3 كم للمعهد وللمدرسة الإعدادية في طريق تكثر فيه البراكاجات والحوادث والمخدرات.

سيدي الوزير، عندنا نقص فادح لحافلات النقل المدرسي في معتمدية بئر علي بن خليفة عشر حافلات في 12 عمادة فيها ستين مؤسسة تربوية فنحن نطلب حافلات إضافية بكل لطف، وأيضا لماذا تكون السفرات سيدي الوزير في النقل المدرسي مرة في الصباح ومرة في العشية؟ لم لا تكون هناك سفرة في الساعة الواحدة أو الثانية بعد الزوال حتى لا يبقى الصغار الذي يخرجون باكرا في الشارع ونعرف ما يوجد فيه من خطورة.

سيدي الوزير، المكونون الشبان في السياقة والسلامة المهنية سيتضرر هؤلاء الإخوة من كراس الشروط الجديدة، غير معقول أن ينتظروا لسنوات حتى يبعثوا مؤسستهم فالرجاء كما وعدتهم السيد الوزير إنكم تمكنتوهم من الأحكام الانتقالية وعلى الأقل أصحاب الإجازات من 2017، 2022 تأخذونهم على دفعات حتى يبعثوا المؤسسات الخاصة بهم.

السيد الوزير، ميزانية وزارة النقل لم تبلغ 1300 مليار في حين إن مليار لا يمكن من شراء حافلتين، نعرف نية الحكومة بأن تحسن هذه الخدمة لكن ما دامنا غير قادرين على تحسين خدمة النقل في تونس فاسمح للناس بالعمل السيد الوزير وألغو رخص النقل غير المنتظم خاصة في التاكسي و"الواج" فتبقى كراس شروط فقط ويكون دوركم بتجديد التسعيرة والرقابة، الرخص هي باب كبير للفساد وتعطيل كبير لحرية العمل.

أرامل التاكسيات، سيدي الوزير، حين يتوفي صانع التاكسي وقد عمل 15 و20 سنة، نجد في ولاية صفاقس أرامل تأخذ رخص أزواجهن وأرامل لا تتمكن من ذلك أريد أن أعرف المعيار، كيف تفرقون ما بين أرملة وأرملة رغم أن أزواجهن قضوا نفس المدة في خدمة سياقة التاكسي...

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا النائب المحترم السيد شكري بن البحري غير منتعي، له خمس دقائق. تفضل.

السيد شكري بن البحري

سيدي الوزير، نحن في ولاية صفاقس المركزية قتلنا وقهرنا كل الحكومات همشتنا وغيبتنا وخذلنا والجهات المعنية والأيداي الخفية عطلتنا وأقصتنا، صفاقس، قلعة الأجداد، تعيش في معاناة كل شيء واقف في السبعينات معتمداتها تعاني في كافة المجالات والقطاعات، صفاقس شبتت من الوعود، وعود فارغة وهمية وتعهدات سريلية فقط تصريحات وأكبر دليل قطاع النقل الذي يعاني من مشاكل متراكمة وأزمات متواصلة.

أصبح النقل في صفاقس كابوسا يوميا، اختبارا في الصبر ودرسا في الانتظار، ماطلة وتسويق وتعطيل وتأجيل وتأخير في كل الملفات وهي كلها متوقفة متعطلة تنتظر القرارات، من الذي يعطل في صفاقس؟ وفيما يخص الملفات سأبدأ بملف رخص التاكسيات في المدينة متوقف، الرخص في القائمة الأولية معلقة، تأخير في حسم الملف والملف عندهم للاستشارة.

ثانيا، رخص التاكسيات في معتمدية عقارب متوقفة أكثر من عام في انتظار اللجنة الجهوية والجلسات.

ثالثا، ملف التاكسي الجماعي الخاص بعشرة معتمديات ما زالت 200 رخصة قيد الدرس، هذا الملف من الأولويات هو حل لعدة إشكاليات أهمها فك العزلة عن المعتمديات والعمادات وما زلنا ننتظر التفعيل والبلاغات.

رابعا، رخص اللواج لم تقدم أي رخصة منذ عام 2018، نقص كبير في "اللواج" وما زلنا ننتظر الإسناد.

خامسا، وضعية محطة سيارات الأجرة، فساد في فساد، تجاوزات قانونية إجرائية وتنظيمية.

لم يحدث شيء في مشروع المنطقة اللوجستية بقرقرور، قلمت سيتم رصد الاعتمادات 2025 - 2024 وسيتم الانطلاق الفعلي في التهيئة الخارجية منذ العام الفارط أين هي الالتزامات؟

سابعاً، مطار صفاقس طينة الدولي مطار بالاسم من أقل المطارات حركية فإما أن تشغلوه أو تغلقوه انتظرنا منكم أن تدعموا الرحلات، فقلتم خدمة الإنترنت.

ثامنا، "SORETRAS" النقل الحضري ناقص، الجهوي ناقص، بين المدن ناقص، هذه هي الإمكانيات والاعتمادات، قلة في عدد الرحلات وعدد الحافلات والموارد البشرية والمعدات رغم المجهودات لم يقع دعمها في الميزانيات، وما يزعمنا أنه تونس تعطينا 700 حافلة وصفاقس 27 ها هي العدالة والإنصاف والمساواة بين الجهات.

هناك حافلة واحدة للنقل المدرسي في عقارب تقل مئات التلامذة مع بعضهم لثلاثة عمادات.

أصبح النقل المدرسي سببا للاحتجاجات والانقطاع المبكر والغيابات، وعدتمونا بتدعيم الأسطول وإيجاد الحلول وها نحن ننتظر، ليس لي ما أقول.

عاشرا، الشركة التونسية للسكك الحديدية محطات خالية، تجهيزات بالية، قطارات "خردة"، سوء الخدمات طول في السفرات، اضطرابات في الرحلات، اتصلنا بكم قلتم تلك هي الإمكانيات ونحن ننتظر التمويلات وبرمجة التدخلات والدراسات.

ميتر صفاقس، المشروع الخرافي الأسطوري من 2016 والناس في انتظار المشروع للأسف فقط الكلام، السيد الوزير في العام الفارط قلت بعد شهر سنبدأ ومضى عام ولم يحدث شيء لماذا؟

قولوا لنا هل تراجعتم أم غيرتم رأيكم؟ 20 ديسمبر 2024 زرت صفاقس، قلت لنا سننطلق في الثلاثية الأولى من 2025 ولم يحدث شيء، قلتم أيضا هناك ممولون من العالم عبروا على رغبتهم في إنجاز المشروع منهم عرض صيني، أين العرض؟ تجاوزتموه أم تجاهلتموه؟ منذ عامين جئت هنا في المجلس وقلت بأنك ذهبت الى الصين واطلعت على تقنيات جديدة في النقل والتنقل وتماشى مع صفاقس وأين هي التقنيات؟ أيضا لماذا حين ندخل للصفحة الرسمية لوزارةكم لا نجد أي منشور ولا بلاغ ولا إشارة ولا اجتماع يخص المشروع؟ لماذا ملفات الحوز جاهزة منذ 2022 ولم تصدر تقارير الاختبار الى الآن؟ لماذا بقيت الشركة من عام 2020 دون رئيس مدير عام؟ وعزلتم أيضا المتصرف المفوض ولم تتم تسمية ولا تعيين أحد لماذا؟ لماذا بقينا منذ 2016 ونحن في دوامة اكتملت الدراسات عام 2019 وأردنا رصد طلبات العروض قلتم لا داعي للتمويل العمومي سنبدل صيغة التمويل وتصبح شراكة مع القطاع الخاص، كالعادة تُقام الدراسات وتكتمل

الإجراءات واكتملت الإجراءات والدراسات عام 2023 وأردنا تقديم طلب العروض قلتم لا من المحتمل أن نكون قد أخطأنا سترجعه للصيغة الأولى وتمت إعادة تحيين الدراسات والإجراءات وما زلنا ننتظر القرارات، تعطيلات وراء تعطيلات والأكيد هناك مسألة ما، ثمة لوبيات...

بيانات وأجوبة السيد وزير النقل

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، السيدات والسادة النواب الأفاضل من المجلسين نمر مباشرة إلى الاستماع إلى بيانات وردود السيد رشيد العامري وزير النقل عن استفسارات السيدات والسادة النواب من المجلسين فليتفضل.

السيد رشيد عامر، وزير النقل

شكرا، في البداية وفي الحقيقة فقد دونت كل ما ذكره كل المتدخلين دون استثناء خلال الفترة الصباحية وما بعد الظهر، سأجيب بإجابات حسب القطاع أردت أن أجيب كل نائب عن أسئلته لوحده، ولكن هذا يتطلب الكثير من الوقت لأن عدد التدخلات بين 90 و36 هذا الصباح أظن أنها تتجاوز مائة تدخل لكن لتكونوا مطمئنين لأن الطريقة التي توخيتها فلو ترون كل ما كتبته سنحاول العمل على كل تدخلاتكم لمحاولة تنفيذ ما طالبتكم به في الممكن.

في الحقيقة أردت أن أقول أن وضعية النقل البري الذي أخذ أكثر من 90% من تدخلاتكم: بالنسبة إلى كل الشركات فإنها تشابه بدرجات مختلفة قليلة وقد تحدث الإخوة عن الإستراتيجية وذكرنا كلاما كبيرا جدا. يوم الثلاثاء الفارط وبالنسبة لي هذا يعتبر بالأمس لأننا لم نعد نحسب الأيام، فقد ذكرنا أن لدينا أمرا عاجلا ونحن بصدد معالجته ولدينا أمرا أجلا، ولكن يتطلب أقل استعجالا من الأول ولدينا مواضيع "à moyen et long terme" وقع برمجتها جميعا وقد وضحت في العرض معنى الإستراتيجية:

قلنا أن ما هو عاجل يهم النقل البري دون أن يتم التغافل عن النقل البحري وعن النقل الجوي، فقد تحدثت السادة النواب عن شركة نقل تونس ومحابة، ال 718 حافلة تم رصدها في مشروع مهم تعويض شركة نقل تونس، صدر بخصوصه قرارا من مجلس وزاري منذ سنة 2022، ما قمنا به هو أننا قد خصصنا 300 لـ "SNTRI" وللشركات الجهوية منهم، ولكن لم نتوقف عند هذا الحد لأن الإشكاليات المطروحة بالنسبة إلى الشركات هو أنه لم يتم القيام بالاستثمار، لنكون متفقين، إن القول بأن الوزير لم يأت ولم يجلب حافلات، الوزير لا يأتي بالحافلات فالشركات الجهوية لديها استثمارات، نحن لا نجلب الحافلات، ما معنى نأتي بالحافلات ونعطي حافلات لأشخاص ولا نعطي حافلات لأشخاص آخرين؟ نحن الآن نفتك الحافلات من "TRANSTU" ونعطي حافلات للشركات الجهوية وما ذكر حول الكراء، فمثلا شركة الساحل عندما يقولون أن افتكنا، فقد افتكنا ست حافلات وأعطيناهم مجانا بينما تم ذكر أنه تم كراؤها للمهدية والخمس حافلات التي أعطيت لسوسة والتي وضعيتها سيئة فهي لمدة معينة، أما الحديث عن الكراء فهذه أمور مغلوطة. أرجو أن يتم ذكر أشياء صحيحة.

عندما تسلمت هذه المسؤولية قلنا ما هو عاجل أنه مثلما فعلنا مع "TRANSTU" ما الذي قمنا به؟ المشروع الذي أخذ منه 300 وهناك

تقنيين تم إرسالهم للصين "ils ont validé les trois modèles" وتبقى "une lettre de crédit" وما يسمى "les SWIFT" من المفروض أنه سيتم صناعتهم، قلنا أننا نأمل جلهم قبل رأس السنة، لكن تبقى دائما لدينا إشكالية النقل الذي يتطلب وقتا وقد ذكرت هذا حتى على مستوى اللجنة، لكن لم نتوقف عند ذلك الحد قلنا أن ما تمت برمجته بالنسبة إلى الشركات الجهوية مثلما فعلنا لـ "TRANSTU" قمنا بنفس الشيء بخصوص الأمور العاجلة وقد تم وضع 300 من الحافلات المستعملة نفس الشيء مثل "TRANSTU" التي هي "une phase transitoire"، مرة أخرى لا تعتبر القاعدة، فالقاعدة بالنسبة لنا هي الاستثمارات في الحافلات الجديدة وقدمت في العرض الذي قمت به يوم الثلاثاء كيف ستكون "la répartition" على مستوى كل ولاية والذي يهم التوزيع الذي قمنا به.

بالنسبة إلى الاستثمارات التي تم القيام بها سنة 2024 والتي يتحصل عليها حاليا الشركات الجهوية، الشركة الجهوية ببزرت 17، جندوبة 6، سليانة 4، قوافل قفصة 5، القيروان 5، نابل 6 وصفاقس 11، هذه الحافلات يتم تزويدهم بها، لو لاحظتم ذلك 5 و6 على "marché local" ما تم برمجته على 2025 يعقود أغلبها تم تنفيذها وما لم يتم ذكرهم وهم 59، هذه الشركات لم تقم باستثمارات مع الأسف وسأذكر لماذا، في 2025 العقود التي إمضاؤها في السوق المحلية: باجة 3، بزرت 15، جندوبة 12، سليانة 9، قابس 24، قفصة 16 القيروان 6، القصيرين 6، الكاف 10، الساحل 59، مدنين 19، نابل 15، صفاقس 46 يصبح العدد 239، هذه الاستثمارات على السوق المحلية أغلب عقودهم تم إمضاؤها، هذه الاستثمارات التي كانت متوقفة وبمجهود كبير جدا تمكنا من حلحلة هذا الموضوع فهذا ليس بالأمر السهل، الناس الذين بقوا يشاهدون ذلك لمدة كبيرة جدا وقد نسوا حتى كيف يتم القيام بطلب العروض وسنأخذ الساحل كمثال سقطت عروضهم ثلاث مرات، لماذا؟ لنقل نتيجة قلة انتباه حتى لا نقول شيء آخر.

بالنسبة إلى سنة 2026 وهذا الجديد الذي سأعلن عنه اليوم، باجة 15، بزرت 15، جندوبة 12، قابس 34، قابس 16، القيروان 15، والقصيرين نفس الشيء، الكاف 5 لكن العدد سيكون أكبر الساحل سيكون العدد لأن العدد الذي ذكرته تمت برمجته أيضا على السوق المحلية، ما سأعلن عنه هو أننا سنجهز طلب على مستوى دولي والعدد سيكون أكثر من هذا، سيكون ضعف هذا العدد لأنه بالنسبة إلى الصناعيين بالداخل عندما نقول سنقوم بطلب على السوق العالمية يتساءلون ما نصيبنا من ذلك، هل نصيبنا موجود؟ أطمئنهم نصيبهم موجود "les deux colonnes" التي ذكرتها سيوفرونهم. سيكون "un autre marché international" بحول الله سنعمل عليه، سيتم إعداده لسنة 2026 وسنشر في العمل على هذا سنأخذ "L'aval" بطبيعة الحال من "un conseiller" وسنشر في العمل عليه.

بالنسبة إلى "marché" الذي هو الآن "actuellement" في الصين للحافلات التي ستصل وهي 418 فعلنا نسبة 20 % هناك من ذكر أنه لم يتم تفعيل هذا ستصبح 461 لقد تم الاتفاق على هذا 461 ويوجد فيهم "la répartition" التي ذكرتها: باجة 18 وبزرت 22، جندوبة 22، سليانة 15، قابس 24، قفصة 25، القيروان 24، القصيرين 19، الكاف 16 الساحل 32، مدنين 24، نابل 27 وصفاقس مجموع هذه 295 و48 للشركة الوطنية بين المدن.

الشركة الوطنية بين المدن كما تفضل بعض الزملاء وذكر جميع السادة النواب الخطوط بطبيعتها هي شركة ككل الشركات تعاني الخطوط التي سنحاول إرجاعها هي الخطوط بين المدن وبين الشركات الجوية، هذا بقطع النظر عن 300 التي ذكرناها المستعملة ونحن نعمل على جلب "premier lot" قبل رأس السنة بحول الله، فهذه الحافلات تأخر جلبهم بعض الشيء لأنه يقع تعويضهم "des bus électriques" على ذكر "les bus électriques" نحن لن نسكت، لسنا في الانتقال الطاقى لكن برمجنا للقيام بـ "mutation des bus électriques" بداية من سنة 2026 وقد شرعنا في العمل على هذا من الآن مع "l'ANPE" ومع وزارة البيئة بخصوص مشاريع لـ "à moyen terme" الذي نتحدث عنه في "l'application"، لكننا نقول أنه إلى حد الآن لنصل إلى حدود أن الشركات الجوية تتولى الإجابة على أقل ما يمكن من العرض وهذا ما ذكرته، فقد قلت أنه في آخر هذه السنة يمكن أن يكون هذا خلال الثلاثية الأولى من سنة 2026 الذي تحدثنا عنه، هذا بحول الله سنحققه "avec une tolérance" فقد تمت برمجة هذا وسنحققه.

استثمارات الدولة ذكرناها وذكرنا الأرقام، قلنا إن التعويض الذي يتم بـ 700 مليار وذكرنا أن 526 مليار أي 1200 كلها تتضمن شكل الاستثمار ما يقارب أكثر من 400 مليار، هذه السنة وتوجه هذه السنة نتحدث عن المدى المتوسط، قلنا هذا العاجل الذي نعمل عليه على المدى المتوسط سيتم الاهتمام بالسكة وقد رصد لها أكثر من 200 مليار زيادة، ما سنعمل عليه لأن الخطوط قد تهرأت خاصة الخط عدد 5 وبما يعنيه الخط عدد 5 من مشاكل.

بالنسبة إلى الشراءات الجديدة على الخطوط البعيدة: لدينا طلب تم سنة 2012 يخص "DMU" المشهورة جدا تضم 20 من الصين و10 من فرنسا أثناء الثورة تم إتلاف عدد كبير وتعطب عدد كبير منها وتوقف الطلب وقد أرسلت الصين أربع محركات تم تركيبها مؤخرا بإمكانكم الاطلاع عليها، هناك ثلاث محركات تم تركيبها وتعمل ومحرك من بينها في حالة إصلاح وأرسلت الصين ما قيمته 3 مليارات قطع غيار، كل هذا في الخطوط البعيدة ونحن نسعى إلى إمضاء عقد صيانة معهم ليعودوا إلى نشاطهم، فبعضهم تهشم عندما نقول تهشم أي تعطب بشكل رهيب أي لم يبق منها سوى "carrosse"، تقريبا منذ 2012 و2013 بعد كل ما حصل، لذلك قلنا هل نشترى معدات جديدة أو نصلح البعض؟ لقد قررنا على المدى المتوسط أن نصلح ما لدينا وعلى المدى البعيد سنشتري الجديد، إذن هذا ما معنى أن نبرمج لأنه ليس بالأمر السهل لتأخذ "les rames" تلك فسعرهم ليس زهيد فسعرهم يتراوح بين 25 و35 مليار سعر الواحدة، كالمتر نفس الشيء سعر الواحدة تقدر بين 15 إلى 18 مليار بعد ذلك حسب ما يقدره السوق من ثمن، لذلك فإن الأرقام كبيرة.

سأجيب كما قلت بصفة عامة، ولكن سأعود إلى الإخوة الذين يؤكدون ويتساءلون كيف يمكنكم مقاومة هذا المشكل خاصة في النقل البري، النقل البري بجميع مشكله وبجميع المشاكل الموجودة فيه سنحاول أن نتصارع مع الوقت لنكون في أقرب وقت ممكن، لنعيد على الأقل العرض أقل ما يمكن وتصبح استثماراتهم دورية ويصبح بإمكان كل شركة أن تقوم باستثماراتها التي لم يتم القيام بها على مدى 18 سنة وهناك استثمارات لم يتم القيام بها منذ 15 سنة.

أعود إلى الساحل، أكبر مشكل حصل في الساحل أنه تم القيام بطلب في سنة 2016-2017 فيه أكثر من 100 حافلة، ولكن وقع

إشكال، إشكال على مستوى الصنع وكان هناك صراع في هذا الخصوص، عندما جئنا بعد ذلك هناك من تساءل عن الضمان، لا يوجد ضمان من 2016-2017 ضمان ماذا؟ لقد سقط الضمان وبقينا في مشكل "les boites de vitesse"، صحيح والـ "les ponts arrières" هذا صحيح، ما قمنا به خلال 15 أو 20 يوم الأخيرة استدعينا الشركة التي تتولى الإصلاح، هذه الشركة ليس لها أي علاقة بالبيع وبالسوق، لا أريد أن أسعي الأشخاص وطلبنا منه أن يبذل أكثر ما يمكن من مجهود ويهتم بشركة الساحل وهذا ما حصل ويتم إصلاح "les boites de vitesse" من 5-6-7 يتم إصلاح "les boites de vitesse" ويتم تركيبها هذا أولا.

ثانيا، دعمنا هناك "la maintenance" وحسبنا العاملين في الصيانة بضرورة القيام بالإصلاحات، هناك "trois postes" والناس يعملون هناك ليلا نهارا، يعملون 3*8 يعملون ليلا نهارا ليصلحوا أكثر ما يمكن إلى غاية وصول الحافلات الجديدة ومع ذلك لدينا مشروع آخر سيكون هذا المشروع بحول الله مع دولة أوروبية سنجلب بحول الله من هذه الدولة حافلات في وقت واحد وأكثر هذه الحافلات ستكون "des mini bus" ليتم بها تغطية النقل في المناطق الصعبة هذه الحافلات ستكون موجودة بحول الله في هذا السوق وسيكون في هذا السوق 46 "mini bus" و50 حافلة "standard" و10 رفاهة لـ "SNTRI" هذه الأرقام احفظوهم لديكم عندما ستصل سيتم اعلامكم، فنحن سنحاول أن تصل قبل رأس السنة وأغلب الظن في الثلاثية الأولى من سنة 2026. إذن هذا طلب آخر على غرار هذا الطلب الذي هو في شكل هبة ونحن بصدد العمل عليه وبحول الله "on va la concrétiser".

بالنسبة إلى النقل الحديدي الذي قلنا سنعمل عليه دون أن ننسى النقل البري وكل المتابعات التي نقوم بها، بالنسبة إلى النقل الحديدي الذي ذهبنا فيه فنحن نعمل على الخطوط 22 و6 التي تم ذكرها هذه الخطوط التي يشملها القرض والقرض موجود وتم الإعلان عن طلب العروض، سيتم القيام بذلك لا يوجد أي مشكل.

بالنسبة إلى الخط 1 وهو بنزرت منذ أن بدأنا في السكة من أول الأشياء التي قلنا علينا إرجاعها هو الربط بالموانئ، الربط مع بنزرت تم القيام به، أعدنا الربط مع بنزرت وتم الربط مع شركة الفولاذ وقد تم القيام بهذا مؤخرا والآن سيتم العمل على سوسة، سيتم ربطها بالسكة، سنعيد السكة إلى وسط الميناء لنحمل السلع وسأعطي رقما وبإمكانكم التثبت منه، النقل على السكة يكون أقل من عشرين إلى ثلاثين مرة من النقل عن طريق الشاحنات حتى تفهموا إلى أين نحن متجهين، نحن متجهين إلى إرجاع النقل وسط موانئنا وكل هذا سينزل "l'Eco" وعندما ينزل يساعدنا بعض الشيء لتخفيف الضغط على المواطن في كل ما يهم قفة المواطن لأن كل ذلك يمس من قفة المواطن.

وهذا يحيلني مباشرة إلى الحديث عن الموانئ نتحدث عن ميناء رادس وقد تم ذكر "TOS"، لو رأيتم مؤخرا هناك شرايات جديدة فقد تم اقتناء ست قطع وهي "des stickers et des cavaliers" ومازالت ثلاث قطع أخرى ستصل، أول شيء قمنا به مع الديوانة، لأن ميناء رادس يمكن أن يكون فيه 1300 حاوية فقد بلغ طاقة استيعابه 13 ألف حاوية، وصل بعض الأحيان إلى 12800-12900 لذلك يوجد تضايق، تم عقد اجتماع مع الديوانة ومع الأمن إلى غير ذلك وحاولنا القيام بـ "congestion" وأخرجنا من لديه عشر سنوات وهناك من له خمس سنوات وهناك من لديها ثلاث سنوات لنخفف الضغط على الميناء وقمنا بـ "répartition" جديدة وبالمعدات التي ستأتي جديدة بدأنا

نشغل "TOS" الذي سيصبح يشتغل بنسبة مائة بالمائة أي أنه كل السلع تصل من الباخرة يكون مكانها معروف أين ستوضع ويكون صاحب هذه البضاعة معروف من هو ويحدد موعد رفعها، هذا عمل جبار يتم القيام به ونحن بصدد متابعة هذا العمل لنخفف على الأقل أكثر ما يمكن من المشاكل الموجودة في النقل الذي يهيم ميناء رادس وما يتبعه.

أواصل في الموانئ: بالنسبة إلى ميناء النفيضة وميترو سوسة وبالنسبة إلى توسعة مطار تونس قرطاج سأتركه في الأخير لأننا أعدنا الإجابات التي سنجيب بها بما فيها "Tunisair".

بخصوص النقل الغير منتظم وبخصوص مسألة إسناد الرخص، بخصوص إسناد الرخص فإن الوزارة تصادق على كل ما يأتيها من الولايات وهذا لا يعني أننا نرمي بالكرة للولايات، لا نحن أبعد ما يمكن عن ذلك لأنه يقع على مستوى الولاية تحديد عدد الرخص أي أن كل العمل يتم على مستوى الولاية وهو "le besoin"، صحيح هناك تراكم كبير جدا، هناك أشياء لم يتم القيام بها منذ سنوات، ولكن أتصور الآن العمل يتم به في أغلب الولايات وبعد ذلك يتم إسناد الرخص، هناك إشكال صحيح في الأمر عدد 581 وفي طريقة الإسناد ومشكل كيفية التأكد من أن الشخص يعمل أو أنه لا يعمل، نحن بصدد دراسة ذلك ونحاول إيجاد حلول لغلق هذه الثغرة بالعمل على ذلك مع كل ما يهيم القانون عدد 33 لسنة 2004 لأنهم مرتبطين ببعضهم ومرتبطين بكل "les applications" التي تحدث عنها الزملاء، أنا بصدد الإجابة بطريقة غير مباشرة.

بالنسبة إلى التطبيقية فإن كراس الشروط جاهزة وقد تم الانتهاء من كل العمل إضافة إلى القانون عدد 33 الذي سيكون فيه "l'injection" ستصدر في نفس الوقت، نأمل أن هذا سيمكننا من حل مشكل التطبيقات، ستكون لدينا تطبيقية تونسية والخطر كان موجودا لأن "les applications hébergées" بالخارج ستصبح في تونس ويكون فيها على الأقل منطق حتى لا يتضرر على الأقل المواطن التونسي وليجد صاحب التاكسي حقه، خمس مرات بقدر ثمن التعريفية أو عشر مرات، فالمواطن التونسي في الحقيقة يدفع أكثر من المبلغ الذي عليه تسديده.

بالنسبة إلى شركة نقل تونس وهنا بخصوص إعادة الهيكلة وهذا "à long terme" خلال العرض الذي قدمته يوم الثلاثاء قلت أغلب الشركات سيكون لها برنامج هيكلية ومنها ما هو جاهز، لو أخذنا على سبيل الذكر "TRANSTU" فنحن نعمل مع "Banque Mondiale" لإعادة هيكلتها تماما، إعادة الهيكلة هذه تتطلب الكثير من الوقت وهنا كل العمل يتم القيام به وسيتم إعادة هيكلتها بما أنها تتطلب إعادة هيكلة وهذا ما نحن بصدد العمل عليه.

الشركات التي سيتم فيها إعادة هيكلة: "CTN"، "STAM"، "Tunisair" فقد بدأنا بهذه الشركات وشركة "TRANSTU" ومن بين هذه شركات برامجها جاهزة وسنقوم بعرضها بطبيعة الحال على مجالس وزارية وستأخذ مسارها وهناك من بين هذه الشركات برامجها في "finalisation" أي أننا نعمل على ما هو عاجل "le moyen terme et le long terme"، نحن نعمل على ذلك وهذا بطبيعة الحال يتطلب وقت.

الإسناد وكل ما يتبعه لم يصلنا أي طلب بخصوصه ورفضناه في العدد، لم يصل أي طلب إلى حد الآن والعدد الذي يطلبونه نعطيه لهم

بطبيعة الحال، نحن نرى ونتثبت ونعطيه، تقولون أن في الجهات هناك محابة في إسناد الرخص بالنسبة لنا يمكن أن يكون هذا قديم وموجود، صحيح هناك بهذا الخصوص عدة قضايا وهي قضايا منشورة، لكن بالنسبة لما هو موجود الآن فإن ما يتم القيام به "avec des critères définis" والأشخاص الذين يعملون بالولايات يتثبتون بأكثر ما يمكن من الفاعلية ليتحصل كل شخص على حقه ونحن سنسعى ليتحصل كل شخص على حقه.

إحداث محطات النقل البري: سمعت بالنسبة إلى إحداث المحطات إن إسناد هذا الإحداث ينص عليه الفصل 43 من القانون عدد 33 لسنة 2004 الذي نحن بصدد إعادته، هذه المحطات بقرار من رئيس البلدية فيما يخص المحطات الموجودة داخل المنطقة ومن الوالي بالنسبة إلى بقية المحطات، بالنسبة إلينا عندما يصلنا مشروع فإننا نطلع عليه ونصادق عليه، لا يوجد أي مشكل في ذلك.

مسألة الدوائر المشتركة تم طرحها وهي: زغوان، بن عروس، سوسة، نابل، نابل بن عروس سأضي على القرار غدا لنكون متفقين فقد تطلب الكثير من الوقت والكثير من المفاوضات والنقاشات إلى غير ذلك بخصوصها وقد عقدنا عدد مهول من الاجتماعات بين هذه الولايات وقد اتفقوا بطبيعة الحال على أن يتم إمضاؤها غدا وسيأخذ مساره ليتم نشره في وقت معقول.

بالنسبة إلى السكة قلنا الخطوط 6 و22 مشروع يتم القيام به لأن تلك المشاريع ممولة بقروض، بالنسبة إلى "triangle phosphater" وبخصوص كل ما يتبع السكة الموجودة وهي السكة عدد 15 هذه السكة أيضا مع ميترو صفاقس سيتم الإعلان عنها مع توسعة المطار، فقد أعدنا بخصوصها ما يجب لأنه قيل أن الخط عدد 15 تم القيام به منذ عهد فرنسا، هذا غير معقول فقد تم مدها سنة 1922 وسنة 1924 تمت "réception" لهذا الخط.

بالنسبة إلى استكمال الدراسات التفصيلية المتعلقة بتأهيل وإعادة تشغيل الخط عدد 11 في الجزء الرابط بين سوسة والقيروان، هذه القطعة تم القيام بها، هناك "des études et des mises à jour" الخاصة بها ونحن بصدد البحث عن تمويل للانطلاق فيه وهنا البنك الأوروبي للاستثمار والبنك الإفريقي فقد عبرا عن استعدادهما للقيام بأعمال، هناك ربط بين السكك نحو ميناء النفيضة، ربط الخط رقم 5 بمدنين هذا بصدد الدراسة وكما واصلت للتباحث مع البنك الإفريقي للتنمية ومع البنك الأوروبي للاستثمار بخصوص هذه الخطوط وخاصة بخصوص هذا الخط الذي عليه طلب في الحقيقة بشكل كبير وهو خط قابس-مدنين.

بخصوص النقل البحري: هناك أمر غير مفهوم وهناك من لديهم خلط، بالنسبة إلى "CTN" وبالنسبة إلى "Tunisair" فإن الاعتمادات التي تم تخصيصها هي اعتمادات ضعيفة جدا، هذه الاعتمادات لا هي اعتمادات استثمار ولا غير ذلك لأن هذه المؤسسات قائمة بنفسها لأن الـ "CTN" عندما نقول في سنة 2025 "bénéfice" الذي لديها بـ 35 مليار لذلك ذهبت في التعافي بالرغم من المشاكل الموجودة فيها وهنا نقول أنه تمت برمجة لاقتناء 2 سفن دحرجة لنقل البضائع، لنقل المسافرين والسيارات بكلفة 500 مليون أورو وهذا يستجيب في الحقيقة للمعايير الدولية وسيتم الانطلاق فيها في أواخر 2026-2027 بطبيعة الحال فإن صناعة هذه السفن تتطلب وقتا وقد تمت برمجة هذا.

"CTN" تخلت عن بعض الخطوط، الخطوط التي ذات مردودية ضعيفة وارتفاع في الكلفة لكن قامت بدراسة تشغيل تخص القارة الإفريقية، نفس الشيء إلى حد الآن لا يوجد بخصوصها جدول، حاليا هناك إحداث خط مع المغرب بطبيعة الحال لتأمين حركة نقل البضائع للقارة الإفريقية وبالنسبة إلى نقل البضائع ما تقوم بتأمينه الـ "CTN" يتم القيام بصفة مباشرة مع إيطاليا ومع إسبانيا ومع أوروبا.

إحدى النائبات قالت هناك منافسة هناك منافسة ونحن بصدد العمل على فتح خطوط أخرى خاصة خطوط بأوروبا الذين يقومون بالـ "navette" وليس كالأخرين لأن الآخرين يمكنهم القيام بثلاث أماكن وقوة تونس أن تقوم بـ "navette" إيطاليا بصفة مباشرة، إسبانيا مباشرة.

الانطلاق في إعادة هيكلة تنظيمي ودليل إجراءات موجود، تحيين الأنظمة الأساسية للأعوان بما يستجيب لمواصفات الشركة نفس الشيء، بخصوص مساهرة التطور التكنولوجي التي نتحدث عنها نتحدث عن "TANIT" هذه تسمى "génération" جديدة لكن بالنسبة إلى الشرائع الجديدة عليهم أن يتجاوبوا.

بالنسبة إلى السفن وما يتبع السفن ما شرعنا في العمل عليه سواء في الـ "CTN" أو في "Tunisair" قلنا لنبدأ كالعادة بالـ "urgent" ثم "moyen terme et long terme" لو لاحظتم بالنسبة إلى هذه السنة فقد رأيتهم ردة فعل الناس، قالوا إنكم لا تتكلمون قلنا لنصمت ليتكلم الناس سواء بما هو جيد أو بما هو سيء، لو رأيتم ما يقوله الناس بخصوص الـ "CTN" هناك تحسن على الأقل في الاستقبال، على مستوى تنظيم الرحلات، على الأقل على مستوى النظافة، قلنا لتحسن على الأقل ذلك الجانب الذي هو عاجل وبعد ذلك سنذهب في تحسين الجوانب الأخرى التي هي جوانب التسويق وما يتبعه كالـ "CTN" و"Tunisair" هناك مجهود كبير جدا نبذله.

وقد سمعت من قال خمس طائرات، أقول له أنت تتحدث عندما توليت وزارة النقل وجدتها بخمس أو بست طائرات لقد وعدنا بأن تطير 14 طائرة والآن نحن نعمل بـ 13 طائرة، يمكن أن تتوقف طائرة عن العمل في الصيانة وبذلك تحلق 13 طائرة والطائرة الأخرى بحول الله بعد أسبوعين ستحلق في الفضاء، 14 طائرة التي وعدنا بها سنوفرها في 2025، سنحقق ذلك هذه ليست مزحة ولدينا الأربع طائرات الأخرى التي هي في "la grande maintenance" وسيتم تغيير ست محركات.

وبخصوص المحرك فقد ذكرنا بخصوص الأرقام في المرة الفارطة هناك من قال تقدمون أرقاما مغلوبة، قلت 400 مليون، أنا أتحدث عن الخسارة بـ 400 مليون في اليوم، سأقدم "des détails" ليفهمي الناس، لا أتحدث عن سفرة في اليوم، عندما تقول بخصوص "élément" فقط عندما تقول أن طائرتي تحلق وهي منقوصة من الركاب يسمى "taux de remplissage" أقل من 70% تجد نفسك خاسرا، عندما تكون كل طائرة أقل من 70% وينقصها 30 مقعد، إذا كان المقعد بألف دينار يصبح 30 ألف دينار، لنفترض أن لديك عشر طائرات فقط نحن نسجل في اليوم بين 62 و72 سفرة "Tunisair" لنحتسب عشر سفرات فقط، نجدها 300 ألف دينار في اليوم، من يقولون أن هناك خطوطا يريدون فتحها لهذا السبب نحن نتثبت من "rentabilité" هذا في الخارج.

نتحدث بالنسبة إلى الداخل الآن "Tunisair Express" الإخوة يطالبون بطائرة تنزل في صفاقس أو طائرة تنزل في مكان آخر، نجد نفس الشيء لا يمكن أن تخرج طائرة بأربعة أشخاص أو عشرة

أشخاص أو من أجل خمسة عشر شخص، لا يمكن ذلك، لماذا جربة تعمل؟ لأن نسبة التعبئة وهذا بالخسارة فهي تعمل بالخسارة ولهذا السبب هناك "compensation" تخص "Tunisair Express" وما رأيتموه للطيران للـ "Tunisair Express" هذا تعويض لأنه بالرغم من أن سعر التذكرة كما تقولون مرتفعة فإنه يتم الدفع وثمان التذكرة غير كافي لتغطية السفرات.

أيضا بالنسبة إلى "CTN" "je combine entre le deux" لدينا برنامج متابعة حينية للسفن بنظام "AMOS" لتحليل البيانات بالإضافة إلى برنامج التأهيل والصيانة والاقتناءات الجديدة التي تم ذكرها سابقا، هذا البرنامج يوجد به متابعة فورية ونحن بذلك نعرف أين توجد سفننا وما الذي نقوم به والـ "itinéraire" المتجهة إليه لأن هناك عمل كبير يتم القيام على "optimisation" في شكلها العام في كل ما يمثل الاستهلاك وما ينجر عنه.

بالنسبة إلى ديوان البحرية التجارية والموانئ وهو "OMMP" بالنسبة إلى ديوان الطيران الذي هو "OACA" هاتين المؤسستين الراجحتين على عكس بقية المؤسسات وهاتين المؤسستين تحققان إنجازات، سنتحدث عن توسعة المطار بالنسبة إلى "OACA" وعند الحديث عن الموانئ فإننا نتحدث عن "OMMP" التي تمثل السلطة المينائية في إنجاز مشاريع استثمارية، إعادة تهيئة الأرصفة وتوسيع مسطحات الموانئ.

ميناء بنزرت رصد له 13 مليار دينار، ميناء رادس 11 مليون دينار وهذه لا تظهر في الميزانية لأن "OACA" هي مؤسسة قائمة بذاتها، ميناء سوسة 15 مليون دينار، ميناء صفاقس 10 مليون دينار، ميناء قابس 7 مليون دينار هذا بخصوص تهيئة الأرصفة وتوسعة مسطحات الموانئ وهي تتطلب عمل ولذلك نحاول تشغيل هذه الموانئ وهذا العمل "à moyen terme" وبخصوص من يتحدثون عن الإستراتيجية فنحن لسنا بصدد اللهو فعندما وضعنا هذا فقد وضعنا برنامج وراءه كيف ستتم الديناميكية؟ سنتفق في ذلك.

تهيئة ميناء جرجيس وبعث نشاط لاستقبال رحلات المسافرين وسياراتكم، 50 مليون دينار رصدت له، جهر ميناء، بناء محطتين وتجهيزهم لاستقبال المسافرين وسياراتهم لذلك قلت لكي نزيد من عدد الرحلات هذه السنة برمجنا تقريبا تسع رحلات، لو تم تجهيزه والاعتناء به سيستقبل أكثر لأن ميناء جرجيس الإشكالية التي يعاني منها أنه يمتلئ بسرعة بالرمل لأن موقعه يمثل مشكل، لذلك يتم القيام بهذا لنحاول أن نقوم بـ "protection"، هناك عمل كبير يجب القيام به، لذلك خصصنا 50 مليون دينار حتى لا نفكر كل سنتين أو ثلاث سنوات في الجهر ليبقى على الأقل ثماني سنوات بدون جهر كبقية الموانئ.

هناك اقتناء منظومة لتأمين المداخل البرية والبحرية لموانئ بنزرت، حلق الوادي ورادس بقيمة 15 مليون دينار وهذا يتطلب أيضا الحماية وكل ما يتبع "sécurité"، لذلك يتطلب عمل جبار، اقتناء وحدات جديدة عائمة، 6 جرارات تقدر بـ 170 مليون دينار و2 زوارق إرشاد بـ 4 مليون دينار وهذه الجرارات وصل منها اثنان والأخرين يصلون تباعا هناك ما هو موجود في جرجيس والأخرين بصدد الوصول وقد رأيتهم ذلك.

ما هو بصدد الإنجاز وهذا أظن أنه قد أنجز وهو إنشاء الرصيف الصناعي لميناء رادس 58 مليون دينار أنجز، تهيئة الحاجز البحري بجنوب ميناء حلق الوادي بـ 16 مليون دينار وجهر موانئ بنزرت-حلق

الوادي وورادس وسوسة 105 مليون دينار لتفهموا هذا مجهود الشركات والدواوين وهو مجهود يبذل في النقل البحري وفي النقل الجوي سنذهب لـ "OACA".

"STAM" وما أدراك ما "STAM" تركيز المنظومة المعلوماتية في ميناء رادس وقد تحدثت عنها والتي في الحقيقة تتم خلال الثلاثي الأول من سنة 2026، سيتم إجراء "audit" لها لأننا نريد أن نصل بالموعد، الزبون الذي لديه سلع وصلت يتم إعلامه ليأتي وليتسلم سلع، الواقع أن المواطن يأتي يمكن أن يكون هذا الشخص صاحب مصنع أو صاحب شركة مهما كان حتى مواطن عادي يعمل في مجال التجارة يريد أن يأخذ سلع، هذا يتطلب منه وقتا وجهدا في البحث.

حتى لا أطيل كل هذا سيتم تنظيمه وسيتم القيام به على الأقل حسب موعد والحرفاء المعروفين يمكنهم أن يتسلموا سلعهم، يمكنهم تسلمها مباشرة من الباكسة وبالنسبة إلى البقية يكون لدينا تنظيم أكثر لنخفف من حجم هذه المشاكل، مشاكل تراكم السلع وهذه السلع تبقى بالموانئ وما ينجر عن ذلك من دفع ثمن بقائها وما يتبعها.

مشروع الميناء العميقة، ذكرت أنني سأحدث عنه في الأخير، إدماج أعوان الحراسة، بصفة عامة هناك فرق بين المناولة والعمال الذي دخلوا بعقود، كل ما هو مناولة تم تسوية وضعيتهم وبقيت الإشكالية في العمال بالعقود، كل الشركات وليس شركة النقل فقط، كل الشركات الموجودة في تونس ونحن بصدد العمل على إيجاد حل لكل العاملين بالعقود. كم تم تسوية وضعية عمال المناولة، نتحدث كحكومة، رئيس دولة هناك مساعي في هذا لإيجاد حل لكل العاملين، ولكن عندما نقول المتعاقدون الذي هو العمل الهش الذي أردنا القضاء عليه، كل هؤلاء المتعاقدين الإشكاليات موجودة، نحن بصدد محاولة إيجاد حل للبعض منهم، لكن الحل الجذري لكل المتعاقدين بصفة عامة سنحاول إيجاد حل جذري لهم.

بالنسبة إلى "OMMP" زي الشغل والسلامة وبخصوص منح الموازنة ومنحة المتقاعدين، كل هذا تم حله لأنه تم توجيه أسئلة بهذا الخصوص، هناك من تسأل بهذا الخصوص المرة الفارطة، فهناك سادة نواب تسألوا عن الزي نحن بصدد إرجاع هذا شيئا فشيئا في "les bonnes habitudes" لأننا فقدناها لأنه سابقا كنت عند تصعد لوسيلة نقل تجد العون يلبس الزي الرسمي للعمل، لقاتل أن يقول لماذا تم التخلي عن هذا؟ لأنه عندما جاءت الثورة يتم الاعتداء على كل من يحمل الزي الرسمي، لذلك تم التخلي عن الزي، لذلك نحن بصدد إرجاع هذا شيئا فشيئا ونتحدث في هذا حتى على مستوى التاكسي وكل ما ينتهي للنقل بصفة عامة.

النقل الجوي، بالنسبة إلى "Tunisair" تم بعث برنامج أطلق عليه اسم برنامج "إنقاذ" نحن نعلم أن للشركة ديون ونحن نعلم ما عانت منه الشركة وكل ما وقع على كل الشركات وما مرت به كل الشركات من مشاكل ولنقل من تخريب ومن كل ما تريدون أن تسمونه مما جعل الشركات في وضعية صعبة حتى لا نقول في وضعية كارثية، تم بعث البرنامج الأول أطلق عليه برنامج "الإنقاذ" في انتظار برنامج إعادة الهيكلة الذي هو جاهز، برنامج الإنقاذ وقد قمنا بالـ "présentation" يوم الثلاثاء الفارط قلنا لنتمكن الـ "Tunisair" من دفع ديونها، ما معنى؟ أي أنه هذه السنة لنقل سنة 2026 سنة 2025 ستبدأ شركة الـ "Tunisair" في دفع ديونها لأنها دائما "déficiaire" قلنا لا يتم ذلك إلا عندما نصل لـ 21 طائرة، لدينا حاليا 14 طائرة سنصل خلال آخر

الشهر أن 14 طائرة تحلق في الفضاء والأربع طائرات الأخرى سيتم إصلاحها خلال الثلاثية الأولى من سنة 2026 وقد تم رصد تقريبا الاعتمادات الخاصة بها، الثلاث طائرات الأخرى سيتم شراءها سنشرع في شراء الطائرات من سنة 2026 إلى 2030 سيتم شراء 8 طائرات سيتم كراؤها ثم سيتم دفع ثمنها بالتقسيط إلى أن يتم دفع كل ثمنها، مثلما تم تسديد ثمن 30 A3 2025 ولدينا خمس طائرات تم شراؤها أيضا نحن بصدد تسديد ثمنها عندما يتم دفع كامل الثمن تصبح الطائرة على ملكنا.

هذا البرنامج الذي سنذهب فيه عندما نقول عندما تكون لدينا 21 طائرة يتم تغطية المصاريف ولكن "GAP" تشهد انخفاضا مستمرا لأن هناك أسئلة من بعض الإخوة تسألوا ما معنى أن الشركة خسرت 21 مليار، لقد احتسبت لك ذلك 300 ألف دينار في اليوم خسارة بالإضافة إلى مختلف الخسائر الأخرى التي معها لأنها مثلا كلما تمر من ألمانيا عن طريق فرنسا فإنها تدفع أموالا وأنت في الفضاء، "Handling" تدفع لها، لذلك إذا كانت "déficiaire" فأنت خاسر لو نحسب خسارة بـ 400 ألف دينار في اليوم فقط خلال عشرة أيام هناك خسائر بأربع مليارات أي خلال الشهر عندما تحتسب 22 ستجد ما ذكرته.

قلنا كيف أن هذا "GAP" يموت لا يمكنه أن يموت سوى بالمزيد من الطائرات بطبيعة الحال تخفض من عدد إشغال الطائرات التي ذكرنا أن المتوسط في العالم 90 ونحن نتجول بأكثر من 195، لذلك هناك عمل كامل على هذا ووضع البرنامج ونقوم بمتابعته منذ بداية السنة وبحول الله نحن بصدد تحقيقه وعندما نقول أننا بصدد تحقيقه فنحن لا نعمل فقط على مستوى "Tunisair"، لقد أظهرت "schémas" بخصوص "Tunisair"، مع الأسف لا يمكنني أن أظهرها هنا فالـ "Tunisair" يوجد تحتها سبع شركات: "Handling" وهي شركة في حد ذاتها ولذلك تسأل الإخوة لماذا تم ترسيم عمال المناولة، هم يعملون في شركة "Handling" هي شركة بذاتها وهي تقوم بالخدمات الأرضية وهناك "Catering" شركة للتمويل وهناك "Technics" الشركة التي تجري الإصلاحات، "Tunisair Express" وهناك "centre de formation" وهناك شركة أخرى للإعلامية.

كل هذه شركات موجودة تحت "Tunisair" تقول لي كيف تم بعث هذه الشركات؟ الآن يجري التفكير كما ذكر أحد الإخوة الذي تسأل لماذا "Express" لا تعود إلى العمل، أقول إن شاء الله ستعود لأنه يجري التفكير في إرجاعها مع العلم أن هذا العمل الذي نقوم به مع "Tunisair" بجميع مكوناتها "Tunisair" هي شركة من الشركات فنحن بصدد إرجاع مؤسسات الدولة، فقد أعدنا "centre de formation" أضفنا له عشر سنوات جديدة بعد ما كان متوقفا وهذا التكوين يكلف فالـ "les licences" تتجدد وتنفق عليهم "Tunisair" تم إرجاع هذا "centre" أعدنا "salle VIP" وهي "salle d'honneur" تم إرجاعها إلى "Tunisair" بعد أن تم كراؤها فنحن بصدد إرجاع هذا.

والأمر الآخر الذي نعمل عليه هو "patrimoine" الذي يخص "Tunisair" وهي "les agences" سواء الموجودين بالخارج أو الموجودين بتونس، "حليمة" خرجت مرتين ذهبت مرة إلى ليبيا لجلب الأموال ومرة إلى فرنسا لترى "patrimoine" هناك من قال لا تعرفون لا أدري ماذا، أقول نحن على علم بكل شيء وكل شركة نعرف ما لديها وما الذي يتطلب القيام به. نحن بصدد العمل على هذا، برنامج "patrimoine"

ما لا حاجة لنا به سيتم بيعه وما نحن بحاجة له وتم غلقه إما أن يتم كراؤها أو بيعها نتحدث عن "des agences" موجودين في مدن أوروبية وعن "les agences" الموجودين هنا، نحن لم نعد نلتقط صور فلقد زرتهم جميعا وتوجهنا بسؤال بسيط عندما تقطع تذكرة على خط "Tunisair" هل تذهب إلى "agence" صعب جدا، أنت تقطع تذكرتك عن بعد لذلك ما معنى لدينا "des agences un peu partout" كل ذلك...

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

نضيف خمسة عشر دقيقة للسيد الوزير.

السيد وزير النقل

خمس عشرة دقيقة؟

ليس هذا فقط ما نحن بصدد القيام به، بالنسبة إلى "Handling" قمنا بتنظيمه هناك "un matériel" تم شراؤه وأصبحت الشركات بالخارج ستعمل على "Handling" وتم إبرام عقود جديدة، مع "Catering" نفس الشيء أكبر الشركات في الموجودة في العالم حاليا عادت تعمل مع ال "Catering" ستأخذ تمويل من ال "Catering" وهي لم تكن تأخذ منها وهذه الشركات كانت مفلسة، هناك عمل كبير جدا ما نقوم به سنظهر لكم نتائج ذلك عندما تصبح قادرة على تمويل نفسها لأن كل الشركات "déficiaire" والأرقام كبيرة جدا.

"Les hôtesse et les stewards" كما ذكرنا بالنسبة إلى الذين يعملون بالعقود فهذا أمر آخر فقد وقعت تسوية وضعية كل الذين كانوا يعملون مع هذه الشركات وبإمكانني أن أمدكم حتى بالأرقام وهم 546 و 447 عون، 544 عون تم ترسيمهم أعوان مناولة و 447 عون متعاقد منذ 25 ماي 2025 بمقتضى القانون عدد 9 لسنة 2025 بطبيعة الحال يتم ترسيمهم في الشركات التي يعملون بها، المغالطة أن هؤلاء يريدون أن يتم ترسيمهم على "Tunisair" هو موجود في ال "Tunisair Handling" الذي يتم ترسيمه بالشركة التي كان يعمل بها، إن كان موجود في catering يتم ترسيمه بالـ "Catering" لذلك تلك مغالطة يقولونها يجب أن يرسم في الشركة التي يعمل بها وقد كان يعمل في تلك الشركة عامل مناولة لا يمكن ترسيمه في "Tunisair" لأنه إن تم ترسيمه في شركة أخرى كأنا لم نفعل شيء.

تم القيام بعمل مع الشؤون الاجتماعية فنحن بصدد العمل مع وزارة الشؤون الاجتماعية على هذه العقود لنجد حلول وإلا فإن الحلول ستكون أكثر على مستوى كامل الجمهورية.

بالنسبة إلى ارتفاع أسعار التذاكر وقد تم التطرق للمغرب فيها "subvention" كبرى لكننا قمنا بعمل في الصائفة مع وزارة الشؤون الاجتماعية مع "OCT" وقد قدمنا "des bonus" لكن لم يتم صرفها ولذلك سنعيد ذلك هذه السنة تصل التخفيضات إلى 30% كما تصل إلى 70% بالنسبة إلى "famille nombreuse" وسنعيد هذه التخفيضات هذه السنة، التخفيضات أيضا في نهاية السنة وهناك تخفيضات بمناسبة الاحتفال بتأسيس الشركة موجودة لكن لترويج هذا سيكون هناك عمل.

سأقدم بعض الأرقام بالنسبة إلى "Tunisair" مرة أخرى لأن في المرة الفارطة لم يتم تصديق ذلك لذلك سأقدم لكم الأرقام بالفواتير، بالنسبة إلى كلفة ساعة الطيران A320 هي طائرة صغيرة يوجد بها 160 مقعد ثمن الساعة 29 ألف دينار و 424 دينار ثمن الساعة "VOL" هذا "NEO" أما "CEO" التي هي أقدم بعض الشيء 27 ألف دينار 919

دينار، كلفة صيانة المحركات بالنسبة إلى الأولى 21 مليون دينار وبالنسبة إلى A330 الكلفة 37.5 مليون دينار لتفهموا حجم الأرقام.

تنشيط المطارات الداخلية تحدثنا فيه.

بالنسبة إلى الثلاث وسائل نقل تم اعدادها على حدة وهي مترو الساحل. سأبدأ بالخط 15، الفيضانات التي حصلت في 2017 للخط 15 الذي هو المتلوي-كاف الدور الذي وقع فيه الحادث كله ذهب وتقييم الأضرار وقع في أكتوبر 2018، تحديد الكلفة في ذلك الوقت بـ 33 مليون دينار وتمت العديد من الصفقات، طلب عروض هذه الصفقات "infructueux" وفي الأخير تم نشر طلب العروض الأخير الذي تم القيام به في 2019 وما هو هام تاريخ القبول الوقي بالنسبة إلى "génie civil" 2021 وتم القبول النهائي في جانفي 2023 وقد قامت "SOTRAFEL" بأشغال السكة تحت إشراف "la SNCFT" وتم الاستلام الوقي في أوت 2024 أي جديد، الرحلة الأولى تم تنظيمها في 24 فيفري 2022. هذا الخط الذي جد فيه الحادث وقالوا أنه منذ عهد فرنسا، هذا غير صحيح، البحث هو الذي سين كيف حصل الحادث وماذا حصل.

بالنسبة إلى ميناء النفيضة هو مشروع مهيكل بطبيعة الحال يفتح على الصعيد الدولي ونعلم جميعا تموقع تونس لذلك قلنا سيكون بمثابة بوابة بين إفريقيا وأوروبا، الدراسات موجودة وتحسين هذه الدراسات سيتم القيام به في 2026، رصيد عقاري هام ومنطقة لوجستية محاذية للميناء، يتوفر في الموقع مختلف أنماط النقل، المسار متقدم بخصوص تصفية الحوزة 90% للمنطقة المينائية و 40% للمنطقة اللوجستية الذي يضم 3000 هكتار، البرنامج العملي جاهز والوروزنامة واضحة للإنجاز والآن جاري التنسيق بين وزارة الاقتصاد والتخطيط للبحث عن التمويل علما وأن الكلفة الجمالية في حدود أكثر من 5 آلاف مليار بالـ "extra muros" الذي لديه عندما نقول 5000 مليار لن يتم القيام به مرة واحدة، سيتم الإنجاز على مراحل، ستتم الدراسات بحول الله في 2026 "mise à jour" وبعد ذلك نبحث عن تمويله وينطلق.

توسعة مطار تونس قرطاج: تم القيام بطلب عروض للدراسات تم رفضه من لجنة الصفقات العليا، لقد تم القيام بالكثير من العمل والمشكل الموجود في تونس أن الشركات الموجودة لدينا ليس لديهم "des références à l'échelle internationale" لا يمكنهم العمل حتى بالنسبة إلى الدراسات وكما تعلمون أن طلب العروض هنا يكون على "TUNEPS"، إذن "en interne"، المهم الآن هو "l'OACA" نحن حاليا بخصوص "lancement de manifestation d'intérêt" سنختار مكتب دراسات "éventuellement" سيقوم بالـ "l'étude préliminaire" وهي "mise à jour" ومعها كراس الشروط وهو جاهز "mise à jour" ومعها "suivie et le control et la réception" و "l'accompagnement" لا نبقي في حدود "l'OACA" التي تقوم بأشياء خاصة بها، لذلك سيكون مكتب يشرف على الكل، يتم عرض المشروع على اللجنة الوطنية للمشاريع العمومية ليتم تصنيفه وهو مشروع ذو أولوية بخصوص العمل نحن نفكر في الحقيقة في "hors TUNEPS" ويكون "clé en main".

لدينا أمران قلنا لماذا في نفس المكان، قلت بالنسبة لذلك المطار إن 3000 مليار على مراحل لأن هناك "l'extension" في الأسفل التي هي في "prolongement de central" الآن "3-2 terminal" وهناك "terminal" المقابل لجهة العوينة وهذا عمل آخر، أي أنه

"Extensible" هناك من قال يمس بالمنازل، نحن نتحدث عن الداخل، نتحدث عن حرم المطار والذي هو "un aéroport de poche" أي يمكن أن يصل إلى 18 مليون ويصل إلى 22 مليون أقل شيء، "l'extension" الأولى كلفت 1200-1300 مليار. هذا العمل الذي تحدث عنه الذي يمكن أن يصل إلى 11-12 مليار في انتظار "l'extension" الأخرى، نحن لن نتراجع عن المطار الآخر الموجود في الحسيان لكن عند الحديث عن المطارات الموجودة لدينا في "rayon" 100 كلم الموجود فيه النفیضة والموجود فيه المنستير إن وصلنا إلى طاقة استيعاب مطار قرطاج هذا كافي جدا في ظرف عشر سنوات أو خمسة عشر سنة، هذا ما يعني التخطيط المستقبلي والمطار الآخر بعد ذلك علينا أن نوفر له الاعتمادات لأنه ليس بالأمر السهل، لقد قدمنا لكم "chiffre" نتحدث عن 25 إذن يتطلب إمكانيات كبرى.

بالنسبة إلى الأجوبة بإمكانني أن أبقى حتى الصباح وأنا أجيب، بإمكانني أن أجيب على سؤال كل نائب على حدة....

مترو صفاقس هو استكمال مشاريع اتفاقيات تحويل شبكات ومشغلي الهاتف وهي "ORANGE" وما يتبعه تم تجاوز الإشكال المسجل في مستوى شبكة التطهير واتصالات تونس تمت المصادقة على الدراسات النهائية في موفي السنة الحالية بما يسمح بإعلان بطلب العروض، تحويل الشبكات، قد تم تحويل شبكات إلى غير ذلك، الخط الذي تحدثنا عنه والذي ذكرنا أنه سيتم العمل عليه تم رسميا اقتناء قطعة الأرض الكائنة بطريقة تنيور والتي تخص محطة الترابط ويتم استكمال إجراءات اقتناء قطعة ثانية هذه القطعة على ملك الشركة الجهوية التي نبحت بخصوصها عن حل كما ذكر ذلك أحد الإخوة يجب أن نجد بخصوصها حل.

الخلاصة يتم التنسيق حاليا مع مختلف الجهات المعنية لتحديد صيغة مثلى لإنجاز هذا المشروع وسيتم عرضه على أنظار مجلس وزاري لاتخاذ قرار يجري التنسيق بخصوص المساعدة الفنية من "BAD" الذي منذ سنة قالوا لديهم التزامات بعد ذلك عادوا إلينا، ما يهم الآن أن في آخر 2025 سيتم مدنا بـ "mises à jour d'étude" فقد اتفقنا معهم مؤخرا وسيقدمون لنا ثلاث سيناريوات سنختار منهم سيناريو، هذا آخر شيء مع "BAD" الذي هو البنك الإفريقي للتنمية.

الشركات الجهوية في الحقيقة لقد قدمت بسيطة عن هذا لكن أطمئنكم أن كل ما أخذته سيتم تبويبه وسيتم وضعه في جدول وربما سأرسل لكم كل شخص إجابة عن أسئلتكم، كل النقاط أخذتها بالاسم لذلك اطمئنوا لا توجد أي إشكالية عفوا سأكمل ثم سأعود إليكم هناك "des précisions" تم الانتهاء منها.

هناك برنامج كبير يمكن أن نقول "un projet présidentiel" وهو خطوط الضغط العالي "ligne à haute performance" لكي لا نقول "TGV" نحن بصدد العمل على هذا وسنقوم بإعداد الدراسات وسنقوم بإعداد إمكانيات القيام به لأن تونس تستحق، عندما أقول تونس والتونسيين يستحقون فإن تونس والتونسيين يستحقون بأن يكون لدينا الربط من بنزرت إلى بن قردان ومن بنزرت إلى طبرقة، هذا المشروع الذي يقال عنه الكثير نحن بصدد العمل عليه وسنتمكن من تحقيقه بحول الله.

تم طرح أسئلة بخصوص الانتدابات التي تم وضعها الآن: سليانة 14، مدين 40، الساحل 175، نابل 63، بنزرت 63، القصيرين 53، جندوبة 17، باجة 29، القيروان 46، صفاقس 46، قفصة 59، الكاف

18 وقابس 39 هذه هي الانتدابات التي سيتم القيام بها وأغلبهم سيكون في المجال التقني سائقين وصيانة ليس أغلبهم، بل جميع الانتدابات.

في الحقيقة كل ما ذكرته بخصوص المجهود الذي نبذله هو ليس فضلا ولقد جئنا في مهمة قلنا نحن لا نريد شيء، لا نريد سوى العمل وتحسين عرض النقل ونتركه عند مغادرتنا لمن سيأتي بعدنا أفضل أقول هذا لتفهموني.

في الأخير، وبطبيعة الحال لم أرغب بأن أبدأ بالترحم، نترحم بطبيعة الحال على كل تونسي غادرنا في حادث نحن نتألم بشكل رهيب لا تتخيلون حجم الألم الذي نشعر به عندما يموت أي بشر مهما كان سنه سواء كان تلميذ أو غير ذلك، الوضعية الموجودة نحن نقوم بمجاراتها وهناك الكثير من "les attaques"، يقال ما الذي قمتم به أو ما الذي جلبت معك، نحن بصدد التصرف فيما هو موجود وبحول الله نحن نتصرف فيما هو موجود وسنصل، سنصل بخطى ثابتة وما نحن بصدد القيام به وما رأيتموه في "TRANSTU" سيتم القيام به بحول الله في الجهات حسب البرنامج الذي وضعناه وهو مكتوب وقلت لكم "اكتبوا علينا". أهكذا أم لا فنحن سنقوم به في الجهات ولا توجد أي "ségrégation" بين الجهات، نحن نعامل كل المناطق بنفس المعاملة، نحن نعلم أن المضار أكثر في مناطق دون أخرى، ولكن سأقول حتى فيما سيأتي...

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

نضيف عشر دقائق للسيد الوزير، تفضل.

السيد وزير النقل

كل الشركات تضررت لكن الحقيقة شركة الساحل، قابس وقفصة أكثر ضررا وهذا نحن نعرفه وقد رأيناه وحدد ذلك عندما نقول تضرروا أكثر لأنه تجدهم يتكونون من ثلاث شركات أو من شركتين ولا يعني أنهم يتكونون من ثلاث شركات أن الآخرين أفضل ترون القيروان يقولون أنهم يعانون، كما ترون سليانة يقولون نعاني هذا لا يعني لأنهم ثلاث شركات لا "c'est un rapport" ولكن في الأخير نحن نبذل مجهود للكل ونحن نقول أنه بالنسبة إلى "marché international" سأعود إليه أنا بصدد الإعداد له إن شاء الله بحول الله سنأخذ "L'aval" لنسأل كل شركة كم تريد، لم يعد هناك شركات تحتها ولايات، كل ولاية كم تحتاج لديك أموال سنقوم بإنجازها، قلت كل ولاية على كم تريد أن نتحصل لتوضع في "marché international" أتحدث عن كل ولاية.

سأكمل حديثي بـ "une note positive" إن عقيدتنا التالية "من اعتمد فقط على علمه ظل ومن اعتمد حصرا على ماله قل ومن اعتمد دائما على جسمه كل ومن اعتمد في كل المواضيع على عقله اختل ومن اعتمد على الله فلا ظل ولا كل ولا قل ولا اختل"، نحن نوفر الأسباب ونتوكل على الله، هذا ليس اتكال، نتوكل على الله باللهجة التونسية نقول "العمال على الله" العمل على الله والعمل على مقدراتكم وعلى مقدرات تونس لنكون أفضل وتعيش تونس، قلت لكم سأجيب كل شخص وحده اطمئنوا سيصل لكل شخص الجواب لقد كتبت كل الأسئلة.

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا جزيلا السيد رشيد عامري وزير النقل على كل الإفادات والبيانات التي تم تقديمها، شكرا موصولا لكافة أعضاء الوفد المرافق له، متمنيا لهم جميعا التوفيق والسداد في مهامهم.

هذا يبين السيد الوزير وأنه لابد من جلسات حوارية، -السيد النائب من فضلك - أثناء السنة، لأن السادة النواب يمثلون منوبهم، يمثلون ناخبهم وهناك العديد من المشاكل، المشاكل موجودة بشكل كبير وما يعوزنا التواصل بين السادة النواب والوزارة والإطارات الكفوة الموجودة في الوزارة ليعرف الشعب الحقيقة الموجودة ولذلك بداية من السنة المقبلة بإذن الله سيقع برمجة العديد من الجلسات الحوارية لكي نبدد كل هاته التساؤلات.

إذن الشكر موصول لكل من لجنة التخطيط الإستراتيجي والتنمية المستدامة والنقل والبنية التحتية والهيئة العمرانية بمجلس نواب الشعب وبلجنة المخططات التنموية والمشاريع الكبرى بالمجلس الوطني للجهات والأقاليم.

شكرا جزيلاً لجميع السيدات والسادة النواب بالمجلسين،

وهكذا نأتي إلى نهاية أشغالنا المتعلقة بمناقشة مهمة النقل، على أن نواصل جلستنا العامة المشتركة للمرور إلى مناقشة مهمة التعليم العالي والبحث العلمي ونرفع الجلسة لبعض الدقائق، لنتمكن من توديع السيد الوزير والوفد المرافق له.

(كانت الساعة العاشرة وعشرين دقيقة مساء)

استئناف الجلسة

وعرض ومناقشة مشروع ميزانية

مهمة التعليم العالي والبحث العلمي لسنة 2026

(كانت الساعة العاشرة وثلاثين دقيقة مساء)

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

بسم الله الرحمن الرحيم،

السيدات والسادة النواب المحترمون من المجلس الوطني للجهات والأقاليم ومجلس النواب الشعب،
أسعد الله أوقاتكم بكل خير،

جلستنا العامة المشاركة متواصلة وننتقل إلى مناقشة مهمة التعليم العالي والبحث العلمي من مشروع ميزانية الدولة لسنة 2026 وذلك تبعا للترتيبات في الغرض ويسعدني أن أتوجه بهذه المناسبة بخالص عبارات التحية والترحيب إلى السيد منذر بلعيد، وزير التعليم العالي والبحث العلمي وكافة أعضاء الوفد المرافق له تحت قبة مجلس نواب الشعب.

نناقش اليوم مشروع ميزانية وزارة التعليم العالي والبحث العلمي لسنة 2026، هذه الوزارة الهامة التي يرتقب منها أن تعمل على إرساء السياسات في قطاع التعليم العالي والبحث العلمي وتنفيذها وأيضاً وبالخصوص رسم الإصلاحات المتصلة بضمان الجودة في هذا القطاع الذي نعتبره مصدراً لخلق المعرفة ونشرها وتطبيقها وبناء القدرات، فهو بذلك ليس مفتاحاً لتنمية المجالات الاقتصادية ببلادنا فحسب وإنما عاملاً رئيسياً لإحيائها وتطويرها وإدماجها في الاقتصاد العالمي أيضاً.

ويتم الانطلاق في صنع السياسات والإستراتيجيات في هذا الصدد من المكانة المحورية للموارد البشرية، في الخيارات المعتمدة ما بعد 25 جويلية 2021 ومن رؤيتنا للجامعة التونسية التي نتطلع إلى أن تكون، لا منارة علمية فقط، بل مصدر للكفاءات والاختصاصات التي يتطلبها سوق الشغل الوطني والدولي ونرؤى إلى جعلها مخبراً للبحوث والدراسات المعمقة في شتى المجالات، وخاصة تلك الموائية للتحويلات التكنولوجية والرقمية.

وعليه محمول علينا أن نعمل سوياً من هنا فصاعداً على القضاء تدريجياً على كل الأسباب التي أدت إلى انتشار الشعور بالإحباط لدى طيف واسع من الشباب، هدفنا المشترك والجامع ينصب على إرجاع الأمل، وغرس ثقافة الطموح والتحدى والتعويل على الذات ولن يكون ذلك باليسير دون تكاتف للجهود وحشدنا بهدف العمل الجاد على مراجعة أهداف وغايات البرامج المعتمدة في مؤسسات التعليم العالي والبحث بكل تبصر في سبل الانتقال نحو التخصصات المستحدثة، والقائمة على الرقمنة والتجديد والمبادرة والذكاء الاصطناعي وغيرها من المجالات المنتجة للذكاء والكفاءات في الاختصاصات التي تزايد عليها الطلب داخلياً وكذلك على المستويين الإقليمي والدولي.

وفي ذلك تلتقي مجهودات جميع مؤسسات الدولة المعنية من أجل وضع رؤية استشرافية للتعليم العالي وإستراتيجية مستقبلية متكاملة للبحث العلمي، تقوم كلها على فتح آفاق أرحب أمام طاقاتنا الشبابية، وعلى تثمين دور البحوث العلمية في دعم قدراتنا الإنتاجية والاقتصادية وفي تعزيز مقومات الرقي والرفاه الاجتماعي.

السيدات والسادة النواب الأفاضل من المجلسين،

مثل ما تنص عليه ترتيبات سير جلسات، مناقشة المهمات والمهام الخاصة، تتولى كل من لجنة التربية والتكوين المهني والبحث العلمي والشباب والرياضة بمجلس نواب الشعب، ولجنة الخدمات والتنمية الاجتماعية بالمجلس الوطني للجهات والأقاليم، تقديم التقرير الذي تم إعداده من طرفهما.

وقبل أن أحيل الكلمة للجنيتين الموقرتين، أتوجه بالشكر إلى مكتبتهما وإلى كافة أعضائهما والطاقم الإداري المرافق.

إذا المصداح للسيد كمال فراح، رئيس لجنة التربية والتكوين المهني والبحث العلمي والشباب والرياضة بمجلس نواب الشعب فليتفضل.

السيد كمال فراح، رئيس لجنة التربية والتكوين المهني والبحث العلمي والشباب والرياضة

شكرا السيد الرئيس،

السيد رئيس مجلس نواب الشعب،

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم،

السيدة والسيد نائبي رئيس مجلس نواب الشعب،

السيدة والسيد نائبي رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم،

السيدات والسادة النواب الأفاضل من المجلسين،

أسعد الله مساءكم بكل خير وبركة،

باسمكم جميعاً يطيب لي أن أرحب بالسيد منذر بلعيد، وزير التعليم العالي والبحث العلمي والوفد المرافق له في إطار مناقشة مهمة الوزارة لسنة 2026.

لقد حظي قطاع التربية والتعليم بجميع مراحلها بعناية فائقة في مختلف فترات تاريخ تونس وخاصة إثر الاستقلال حيث صدر قانون سنة 1958 الذي يهدف لتوحيد التعليم وتعصيره وعليه فقد أصبح التعليم رافعة أساسية للتنمية الاقتصادية ومصعداً اجتماعياً لتحسين ظروف العيش وتقلد المناصب العليا في الدولة.

هذا وقد تواصلت الإصلاحات في سنوات 1991 و2002 وفي ظل التحولات الرقمية والاتصالية وفي المناهج التربوية التي يشهدها العالم، بات لزاماً على قطاع التربية والتعليم العالي والتكوين المهني، أن يواكب هذه المتغيرات، مع ضرورة تدعيم مقومات الهوية الوطنية وترسيخ قيم المواطنة لدى الناشئة.

وفي هذا الإطار تنزل الإجراءات الهامة التي اتخذها رئيس الجمهورية والمتمثلة في دسترة المجلس الأعلى للتربية وإطلاق الاستشارة الوطنية لإصلاح المنظومة التربوية وإعادة الأمل لما يفوق عن 20 ألف عائلة تونسية بتسوية ملف المعلمين والأساتذة النواب.

وإذ نثمن كل هذه الإجراءات والقرارات، فإننا كلجنة التربية والتكوين المهني والتعليم العالي والشباب والرياضة ندعو إلى ضرورة الإسراع بتفعيل دور المجلس الأعلى للتربية وإصدار الإصلاح التربوي المنتظر وتسوية ملفات أخرى لا تزال عالقة، مع تخصيص الاعتمادات الضرورية لقطاع البحث العلمي.

استنادا للمرسوم عدد 1 لسنة 2024 والمؤرخ في 13 سبتمبر 2024 والمتعلق بتنظيم العلاقة بين مجلس نواب الشعب والمجلس الوطني للجهات والأقاليم وتبعا لقرار مكتب المجلس بتاريخ 16 أكتوبر 2025 انعقدت يوم 14 نوفمبر 2025 جلسة استماع مشتركة بين لجنة التربية والتكوين المهني والتعليم العالي والبحث العلمي والشباب والرياضة بمجلس نواب الشعب ولجنة الخدمات والتنمية الاجتماعية لمناقشة مهمة التعليم العالي والبحث العلمي من مشروع ميزانية الدولة لسنة 2026 وحيث قدم السيد الوزير عرضا مفصلا لمهمة الوزارة من حيث الموارد والإنفاق والمشاريع المبرمجة وقد تفاعل السادة النواب مع هذا العرض بتساؤلاتهم وملاحظاتهم القيمة وخلصت للجنة مع السادة المستشارين إلى صياغة تقرير موحد سنتلوه على مسامعكم ومع الشكر سيدي الرئيس.

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

المصداق للسيد النائب المحترم هيثم الطرابلسي، رئيس لجنة الخدمات والتنمية الاجتماعية بالمجلس الوطني للجهات والأقاليم فليتفضل.

السيد هيثم الطرابلسي، رئيس لجنة الخدمات والتنمية الاجتماعية بالمجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا السيد رئيس مجلس نواب الشعب،

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم،

السادة النواب من المجلسين،

السيد وزير التعليم العالي والبحث العلمي والسادة إدارات الوزارة،

يعتبر التعليم العالي ركيزة أساسية لدفع التنمية الاقتصادية والاجتماعية ويساهم في تكوين الكفاءات والرفي بالفرد والجماعة واعتبر التعليم العالي منذ الاستقلال استثمارا وطنيا ومحددا رئيسيا للنمو الاقتصادي والاجتماعي، فتم إدماجه في مخططات التنمية الوطنية بهدف تكوين كفاءات وكوادر، مؤهلة لقيادة البلاد وقد لعبت الجامعات التونسية على مر التاريخ دورا محوريا في نشر التكنولوجيا والعلوم وأنجبت العديد من الكفاءات التي برزت في تونس وخارجها، مثل العلامة ابن خلدون وأبو القاسم الشابي وتوحيدة بالشيخ، أول طبيبة تونسية وعربية رائدة في مجال الطب النسائي والاجتماعي.

هذه الأسماء ليست سوى جزء بسيط من قائمة طويلة من النخبة التي أثمرتها جامعاتنا وساهمت في بناء الدولة وطورت الفكر وأثرت الثقافة العربية والإسلامية، كيف لا؟ ولنا أقدم مؤسسة تعليمية في العالم الإسلامي وهي جامعة الزيتونة التي أنجبت شخصيات بارزة وكان لها تأثير عميق على المجتمع في مجالات السياسة، الفكر، الأدب والعلوم.

لذا سيدي الوزير وحضرات السادة، يجب أن نضع التعليم العالي من أولوياتنا في مخطط التنمية الوطنية وإدخال إصلاحات عملية وإستراتيجية وإعادة الاعتبار للجامعة التونسية.

لا أخفيكم علما سيدي الوزير والسادة الحضور، أن هناك فجوة بين مخرجات التعليم العالي ومتطلبات سوق العمل، مما أدى إلى ارتفاع نسبة البطالة بين الخريجين ولا بد من تطوير المناهج والبرامج الجامعية لتتلاءم مع الاقتصاد الرقمي والقطاعات الجديدة.

سيدي الوزير، الاستثمار في البحث العلمي ضعيف مقارنة بالدول الأخرى وهو ما يحد من قدرة الجامعات على الإسهام في الابتكار والتنمية المستدامة لذلك سيدي الوزير، يجب أن نخصص ميزانية أكثر للبحث العلمي ونعزز من استقلالية جامعاتنا لإعطاء مرونة وقدرة أكبر على الابتكار. كما يجب أن نطور مناهجنا لتواكب الاقتصاد الرقمي والذكاء الاصطناعي، والطاقات المتجددة، وأن ندعم الطلب على تأسيس الشركات الناشئة عبر حاضنات أعمال داخل الجامعات. كما يجب أيضا أن نحسن من ظروف الأساتذة والباحثين عبر تحفيزهم ماديا ومعنويا.

أما على المستوى الدولي، فلابد من الانفتاح أكثر عبر توسيع الشراكات الدولية وتعزيز التعاون مع جامعات أوروبية وأفريقية وآسيوية وتحويل تونس إلى وجهة جامعية إقليمية في جميع المجالات.

أما على مستوى سوق العمل، فيجب ربط الجامعة بالاقتصاد الوطني عبر إشراك القطاع الخاص في صياغة البرامج التعليمية ودعم الطالب وإدماجه بشركاتهم وأن يوفر له جميعا سبل النجاح، لتتحول نتائج البحوث الجامعية إلى مشاريع قابلة للاستثمار.

وفي الأخير، أود أن أقول أن جامعاتنا لا يجب أن تكون مجرد مؤسسات تعليمية فقط، بل مصانعة للنخب وصانعة لمستقبل تونس وشكرا.

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

المصداق للنائب المحترم السيد نجيب عكرمي، مقرر لجنة التربية والتكوين المهني والبحث العلمي والشباب والرياضة بمجلس النواب الشعب فليتفضل.

السيد نجيب عكرمي، مقرر لجنة التربية والتكوين المهني والبحث العلمي والشباب والرياضة

شكرا سيد الرئيس،

السيد رئيس مجلس نواب الشعب،

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم،

السيد وزير التعليم العالي والبحث العلمي،

السيدات والسادة أعضاء المجلسين،

تشرف لجنة التربية والتكوين المهني والبحث العلمي والشباب والرياضة ولجنة الخدمات والتنمية الاجتماعية، بأن تعرض على أنظاركم تقريرهما حول مشروع مهمة التعليم العالي والبحث العلمي لسنة 2026.

أولا: تقديم عامل مهمة التعليم العالي والبحث العلمي:

ضبطت ميزانية مهمة التعليم العالي والبحث العلمي لسنة 2026 بـ 2397.180 م د مقابل 2293.393 م د سنة 2025 أي بزيادة قدرها 85.787 م د تمثل نسبة تطور بـ 3.74 % وتوزع إلى نفقات التأجير ونفقات التسيير ونفقات التدخلات ونفقات الاستثمار.

وتتوزع اعتمادات المهمة لسنة 2026 حسب البرامج وطبيعة النفقة ومصادر التمويل دون اعتبار الموارد الذاتية للمؤسسات العمومية كما يلي:

- برنامج التعليم العالي: 1636.763 م د
- برنامج البحث العلمي: 215.524 م د
- برنامج الخدمات الجامعية: 477.476 م د
- برنامج القيادة والمساندة: 49.417 م د

ويبلغ عدد الأعوان بالمهمة 40606 عوناً إلى موفى سنة 2026.

ثانياً: أعمال اللجنة:

عقدت لجنة التربية والتكوين المهني والبحث العلمي والشباب والرياضة يوم الجمعة 14 نوفمبر 2025 جلسة مشتركة مع لجنة الخدمات والتنمية الاجتماعية بالمجلس الوطني للجهات والأقاليم خصصتها للاستماع إلى السيد منذر بالعيد، وزير التعليم العالي والبحث العلمي، حول مشروع ميزانية المهمة لسنة 2026، حيث تولى في مفتتح الجلسة تقديم عرض تضمن معطيات عامة حول المهمة والتوجهات والرؤية الاستراتيجية لمختلف برامج الوزارة، وتوزيع مشروع ميزانية المهمة حسب البرامج.

وأفاد الوزير في مستهل مداخلته أن برنامج التعليم العالي يسعى إلى تطوير منظومة تكوين متميزة ومبتكرة وذات إشعاع دولي ودور ريادي في التنمية المجتمعية حيث تعمل الوزارة في هذا الإطار على تعزيز دخول الجامعات التونسية في التصنيفات العالمية وانخراط عدد كبير منها في مسارات الاعتماد الأكاديمي ومسارات الحصول على شهادة مطابقة في وضع نظام لإدارة الجودة طبقاً للمواصفات ISO 9001 أو ISO 21001 وقدرة الجامعة على توفير مخرجات بجودة عالية على غرار التكوين الهندسي والطب.

مشيراً في ذات السياق إلى وجود 13 جامعة و209 مؤسسة تعليم عالي وبحث و90 مؤسسة خاصة للتعليم العالي و175 مبيتاً جامعياً و84 مطعمًا جامعياً ويبلغ عدد الطلبة حسب إحصائيات سنة 2024-2025، 324 ألف طالب، كما تطرق إلى الموارد البشرية حيث يبلغ عدد المدرسين والباحثين 22297 ويضم السلك الإداري والفني 7814 عوناً.

كما قدم رسماً بيانياً تضمن تطور عدد الطلبة في القطاعين العمومي والخاص بين سنوات 2017 و2025 وتوقعات تطور عدد الطلبة في القطاع العمومي إلى حدود سنة 2035 مع تطور عدد الطلبة الدوليين في القطاعين كما أشار إلى ارتفاع نسبة التأطير حسب الجامعات وتطور عدد الخريجين الذي بلغ 58496 في القطاع العمومي و11797 في القطاع الخاص.

وذكر بأهداف برنامج التعليم العالي التي ترمي إلى تحسين جودة التكوين وتوجيهه نحو التميز وتحسين التناسب بين التكوين الجامعي والتشغيلية. مؤكداً أن الوزارة تواصل العمل على إنجاز 144 مشروعاً متعلقاً بالبنية التحتية لمؤسسات التعليم العالي تنقسم إلى 74 مشروع تهيئة وصيانة و70 مشروع بناء وتوسيع.

أما بخصوص برنامج البحث العلمي أكد أنه يهدف إلى جعل منظومة البحث والتجديد دعامة لاقتصاد يتميز بمضامين معرفية وتكنولوجية تواكب المتغيرات وتستجيب للحاجيات المستجدة وللمتطلبات التنمية الشاملة وتساهم في الانتقال نحو منوال تنموي جديد يعتمد بالأساس على التقدم المعرفي والتكنولوجي والإبداع والتجديد وعلى تنمية رأس المال البشري وأرصدة الذكاء للاستفادة من الفرص التي أتاحتها التطور الهام في الميادين العلمية والتكنولوجية.

وفي تناوله للرؤية والتوجهات الاستراتيجية للوزارة أكد أن منظومة التكوين الجامعي والبحث العلمي تمثل محرك تنمية ذكية ومستدامة وشاملة وتعمل الوزارة في هذا الإطار على إرساء منظومة تكوين متطورة تستجيب إلى المعايير الدولية ولها دور ريادي في التنمية المجتمعية، وكذلك منظومة بحث وتجديد ومنفتحة تستجيب لأولويات التنمية المستدامة وللمقتضيات اقتصاد المعرفة وحياة طالبية معززة للتنمية الذاتية للطلّاب وحاضنة للإبداع وتصرف ناجع وحكومة أفضل للقطاع. كما أشار إلى أن عدد هياكل البحث بلغ 544 منها 40 مركز بحث و42 مدرسة دكتوراه مع تطور عدد المنشورات العلمية التي بلغت 11593 سنة 2024.

وتوقف الوزير عند برنامج الخدمات الجامعية مقدماً حوصلة لأهم الأرقام والمعطيات الخاصة به مبيّناً أنه من أهم أهداف هذا البرنامج الإحاطة الاجتماعية بالطلبة وتحسين جودة الإطعام والسكن الجامعي وتعزيز الإحاطة الصحية والنفسية و تدعيم أنشطة التنمية الذاتية، وفي نفس الإطار بين الوزير أن الوزارة تعمل على عدد من المشاريع المتمثلة خاصة في تدعيم طاقة استيعاب الميكنات الجامعية بحوالي 7 آلاف سرير ضمن المشاريع المتواصلة و1200 سرير ضمن المشاريع الجديدة المضمنة بمشروع الميزانية هذا فضلاً عن كونها بصدد استلام مبيت جامعي بسبدي ثابت ومبيت آخر ببيزرت قبل العودة الجامعية القادمة، و6 مركبات رياضية جامعية بكل من سيدي ثابت وسوسة وصفاقس والقيروان وقفصة .

واختتم العرض بتقديم مجموعة من النتائج المرتقبة التي تسعى الوزارة إلى تحقيقها والمتمثلة خاصة في ملائمة التكوين مع حاجيات الاقتصاد الوطني وإرساء منظومة مرنة ومندمجة وتحسين جودة التعليم والتكوين وتعزيز التحول الرقمي في التكوين والتعليم العالي والتمكين الاقتصادي والاجتماعي للطلبة والخريجين والانفتاح الجامعي على المستوى الدولي، إضافة إلى إعداد استراتيجية وطنية للبحث والتطوير وتحفيز الاستثمار الخاص في البحث والتجديد والابتكار. كما أكد أن الوزارة تعمل على تطوير التشريعات لتواكب التحولات التكنولوجية وهيكلية ومبادرات وبرامج الإحاطة والمرافقة وتمويل البرامج البحثية في المجالات الواعدة مثل الذكاء الاصطناعي ودعم البرنامج الوطني للابتكارات الخضراء والحلول البيئية المستدامة وتعزيز الشراكة الدولية في البحث العلمي.

• النقاش العام:

ولدى تفاعلهم مع العرض المستفيض الذي قدمه وزير التعليم العالي والبحث العلمي أثار السيدات والسادة النواب مجموعة من المواضيع الهامة وقدموا عديد الملاحظات ذات العلاقة بالقطاع تعلقت خاصة بأهم النواقص والإخلالات التي تشوب منظومة التعليم العالي والبحث العلمي كما طرحوا بعض المقترحات والتصورات الكفيلة بمعالجة الإشكاليات المثارة.

واستأثر ملف تشغيل أصحاب الشهادات العليا وحاملي شهادة الدكتوراه العاطلين عن العمل بحيز هام من تدخلات النواب مؤكدين على ضرورة إيجاد الحلول الكفيلة لانتداب خريجي التعليم العالي ممن طالت بطالتهم بالقطاع العام والوظيفة العمومية عبر دفعات تماشياً مع التوجه الاجتماعي للدولة، مؤكدين على استعداد الوظيفة التشريعية للقيام بدورها في هذا المجال. وفي ذات السياق دعا عدد من المتدخلين إلى ضرورة التفكير في إحداث نواة بحث بكل وزارة ينتدب بها الدكاترة الباحثين وذلك حسب الاختصاصات كما تم اقتراح وضع آليات كفيلة بتشجيعهم على بعث المؤسسات الخاصة وتثمين البحوث

وبراءات الاختراع وإحداث خط تمويل في الغرض وإقرار امتيازات وحوافز جبائية لفائدة الشركات التي تنتدبهم. كما أثرت عديد التساؤلات حول الإجراءات التي ستتبع عملية التسجيل في المنصة المتعلقة بقاعدة البيانات للدكاترة الباحثين العاطلين عن العمل.

من جهة أخرى تسأل النواب عن خطة واستراتيجية الوزارة للحد من تواصل نزيف هجرة الأدمغة والكفاءات من أطباء ومهندسين وتمت الدعوة إلى الاستثمار في خلق فرص عمل محفزة ومراجعة التقدير المعنوي والمالي للأساتذة الجامعيين والأطباء والمهندسين وتوفير بيئة أكاديمية مستقرة لتحفيزهم على مواصلة العمل بوظيفهم والمساهمة في تطوير المنظومة التعليمية والبحثية، مع التفكير في اشراك الكفاءات المهاجرة في برامج التنمية الوطنية والتشجيع على احداث المؤسسات الناشئة المنبثقة عن نتائج البحث العلمي.

وحول الاعتمادات المقترحة للترخيص للوزارة في انتداب 740 خطة أستاذ مساعد للتعليم العالي المبرمجة في ميزانية 2026، دعا النواب الى الترفيع في عدد الخطط المقترحة لانتداب الدكاترة الباحثين في حدود ال 2000 خطة حتى تستجيب لخيارات سيادة رئيس الجمهورية لإيجاد حلول لهذه المعضلة والاستفادة من هذه الكفاءات، والقطع بشكل نهائي مع آليات العقود الهشة ونظام الساعات العرضية والساعات الإضافية. كما دعا النواب في ذات السياق الى إيقاف العمل بنظام التمديد بعد السن القانونية للتقاعد والاقتصار في التمديد على الاختصاصات النادرة وفتح افاق للكفاءات البحثية.

واستفسروا حول وضعية الفنيين السامين للصحة العمومية اختصاص المعالجة بالمياه ومياه البحر والمياه المعدنية بالمدرسة العليا لعلوم وتقنيات الصحة بالمستشفى الذين حرموا من مواصلة مزاوله دراستهم

كما تناولت التدخلات في جانب اخر الخدمات الجامعية حيث تم التطرق إلى النقص الهام في عدد المبيتات الجامعية وتردي ظروف الإقامة بها ببعض الجهات، وتم اقتراح القيام بإحداثيات جديدة ترفع من طاقة الاستيعاب من جهة وتمكن الطلبة من الجنسين على قدم المساواة من حق التمتع بالإقامة لمدة سنتين من جهة أخرى. كما طالبوا بضرورة صيانة وإعادة تهيئة المتقادم من المبيتات وتدعيم برامج التنشيط الثقافي بالأحياء الجامعية وتعرض النواب لخدمات المطاعم الجامعية داعين إلى الرفع من جودة الأكل الجامعية والمحافظة على توازنها وشددوا على ضرورة المحافظة على موارد الدولة وتجنب كل مظاهر الهدر الغذائي.

وفيما يتعلق بالبنية التحتية للمؤسسات الجامعية نبه النواب أن أغلب مؤسسات التعليم العالي يتم استغلالها على وجه الكراء إضافة إلى الوضعية المهترئة للبنية التحتية لمؤسسات التعليم العالي بعديد الولايات على غرار جندوبة وقفصة والقيروان، وأشاروا الى ان عديد المشاريع المعطلة تراوح مكانها كفرع مدينة العلوم بقبلي ومشاريع لم ترى النور كالمدرسة الوطنية للمهندسين بالقيروان.

وحول المنح الجامعية المسندة لفائدة الطلبة نهوا من حرمان العديد من الطلبة من أبناء العائلات المحدودة الدخل من المنح الجامعية مشددين على ضرورة مراجعة المعايير والمقاييس المعتمدة لإسنادها والترفيع في مبلغ المنحة أخذا بعين الاعتبار الظروف الاقتصادية الصعبة التي تعيشها العائلات التونسية خاصة في صورة أكثر من طالب في نفس العائلة وارتفاع تكاليف الحياة الجامعية.

كما طالب النواب بمراجعة معايير التوجيه الجامعي على أساس مراعاة الوضعية الاجتماعية والحالات الإنسانية لعديد العائلات التونسية ومراجعة الخارطة الجامعية بهدف خلق خارطة عادلة ومتوازنة تقرب الطالب من مركز الجامعة وتفتح اختصاصات جديدة تتماشى وخصوصيات كل جهة.

وتمت الدعوة إلى مراجعة تركيبة لجان مناظرات الانتداب والترقية لأساتذة التعليم العالي المساعدين في عديد الاختصاصات على غرار لجان المناظرات في اختصاصات الفلسفة والتاريخ والإعلامية.

كما دعا عدد من النواب إلى مزيد تكريس آلية الرقمنة وتعميمها بمختلف مؤسسات التعليم العالي والبحث العلمي وتعزيز الترسيم عن بعد.

وسأحيل الكلمة لزيملي، مقرر لجنة الخدمات والتنمية الاجتماعية بالمجلس الوطني لجهات والأقاليم ليواصل تلاوة التقرير.

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

إذ، المصدق للنائب المحترم السيد علي المازي مقرر لجنة الخدمات والتنمية الاجتماعية بالمجلس الوطني لجهات والأقاليم فيلتفضل.

السيد علي الماجري، مقرر لجنة الخدمات والتنمية الاجتماعية بالمجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا سيدي الرئيس،

وحول برنامج البحث العلمي اعتبر النواب أن الإعتمادات المالية المقترحة لهذا البرنامج ضعيفة ولا تفي بالحاجيات مشددين على ضرورة توجيه وملاءمة المنظومة البحثية والعلمية نحو الأولويات الوطنية ومتطلبات المؤسسات الاقتصادية العمومية والخاصة وتشريك مخابر البحث في تطوير السياسات العمومية للدولة وتثمين البحوث وضمان الاستفادة من نتائجها.

وأوصى المتدخلون بتعزيز هياكل البحث العلمي والمخابر بالإمكانات اللوجستية والتكنولوجية والتجهيزات الضرورية على غرار مخبر هندسة النسيج بالمعهد العالي للدراسات التكنولوجية بقصر هلال الذي يعتبر رائد في عدد براءات الاختراعات.

كما تم اقتراح إحداث شعب جديدة بالمؤسسات الجامعية تعني بتدريس اختصاصات الطاقات المتجددة والبدلية في عالم تتنافس فيه مختلف الدول لتحقيق الأمن الطاقى ومواجهة التحولات المناخية من خلال الاستثمار في الطاقة النظيفة، كما تمت المطالبة بإحداث شعب جديدة بجامعة تطاوين لتدريس اختصاص البتروكيماويات سيما وأن الجهة تزخر بالشركات البترولية بهدف تحقيق التوازن بين الاحتياجات الاقتصادية والبيئية.

هذا ودعا أحد النواب إلى إنتاج الكهرباء بالطاقة النووية السلمية وتفعيل دور اللجنة الوطنية للطاقة الذرية التي يرأسها وزير التعليم العالي والبحث العلمي في الاستعمال الآمن والمسؤول للتقنيات النووية.

وعبر النواب عن تطلعهم إلى مزيد العمل على الارتقاء بتصنيف الجامعات التونسية عالميا وإفريقيا وعربيا وتعزيز الديناميكية بين الجامعات العمومية والخاصة وانفتاحها على محيطها الاقتصادي والاجتماعي حتى تبقى تونس منارة مشعة للمعرفة والعلوم.

كما استوضح النواب عن الخطوط العريضة وملامح اصلاح منظومة التكوين الجامعي استعدادا لانطلاق المجلس الأعلى للتربية والتعليم خاصة بعد الإعلان عن مخرجات الإصلاح التربوي المرتقب.

• إجابة السيد وزير التعليم العالي والبحث العلمي:

وفي رده على مقترحات وتساؤلات النواب أفاد السيد وزير التعليم العالي والبحث العلمي بأن الوزارة تعمل على إرساء منظومة تكوين متطورة تستجيب للمعايير الدولية ولها دور ريادي في التنمية المجتمعية وذلك عبر تطوير جودة التكوين الجامعي ودعم تشغيلية الخريجين على وجه الخصوص مع مزيد حوكمة القطاع الخاص ومتابعته.

وأشار إلى أنه وبعد توقف عملية التأهيل وإعادة التأهيل طيلة 3 سنوات والقيام بتقييم منظومة التأهيل في نظام أمد، انطلقت الوزارة في تأمين حملات تحسيسية وإعلامية خاصة بتأهيل عروض التكوين بمختلف المؤسسات الجامعية في القطاعين العام والخاص وذلك بمشاركة مختلف المتدخلين من الوزارات الشريكة والمحيط الاقتصادي.

كما تقوم الوزارة حاليا بمرافقة المؤسسات والجامعات لتحسين وصياغة محتوى عروض التكوين وإدارتها بالاعتماد على طرق تعليمية مرتبطة بشكل وثيق بالمهارات الأساسية للاختصاص والمهارات الأفقية واتخاذ "هندسة التكوين" وسيلة باعتبارها منهجية علمية ناجعة تربط أهداف عرض التكوين بمتطلبات المهنة المستهدفة مع التوجه نحو دعم المجالات الواعدة بما يسمح بالترقيع في نسب تشغيلية خريجي التعليم العالي في ظل متوال تنموى يتجه بالأساس إلى الاستثمار في المعرفة وإدماج خصوصيات الجهة بمختلف العروض.

وأضاف السيد الوزير بأنه تم إعداد دليل مرجعي للتأهيل يمكن من إعادة صياغة جملة عروض التكوين بما يتماشى مع نموذج مُجدّد قادر على التجميع والتحول والتأثير ويمكن من تحسين الجودة بشكل ملموس من خلال دعم اكتساب كل خريج للمهارات الوظيفية والذاتية التي ستساعده على الاندماج المهني السريع مشيرا أن الوزارة بصدد تكوين أساتذة جامعيين في المجالات اللغوية والأفقية والتعليمية بما يمكن من الرفع في قدرات خريجي التعليم العالي على الاستجابة لحاجيات سوق الشغل.

وفي نفس الإطار أكد الوزير على أنه يتم العمل على تطوير وحوكمة شبكة مراكز المهن وإشهاد الكفاءات المحدثّة. كما تتركز الجهود على تعزيز ثقافة المبادرة عبر تعميم أقطاب الطالب المبادر بجميع الجامعات وسيتم العمل بالتوازي على تحيين نظام الطالب المبادر بالإضافة إلى تدعيم دور الجامعة في بعث المشاريع وتجديدها بهدف تجسيم مفهوم "الجامعة المبادرة".

هذا، واستعرض السيد الوزير، الجهود المبذولة من قبل وزارة التعليم العالي والبحث العلمي ووزارة الصحة في دعم التكوين الجامعي في المجال شبه الطبي بما يسمح بتلبية الحاجيات الوطنية من الموارد البشرية المختصة والتي أفضت الى رفع تجميد بعث المؤسسات الخاصة للتعليم العالي في المجال شبه الطبي من ناحية والتوجه نحو إحداث 3 مؤسسات عمومية جديدة في مجال التكوين شبه الطبي وذلك بكل من ولايات جندوبة والقبروان والقصرين (نصوص في طور النشر بالرائد الرسمي) موضحا بأنه يتم حاليا دراسة إمكانية إحداث مؤسسات أخرى بكل من ولايتي سيدي بوزيد ونابل.

وفي خصوص الإحداثيات الجديدة لمؤسسات جامعية في المجال الفلاحي أوضح الوزير بأن هذا التكوين تحت إشراف مزدوج مع وزارة الفلاحة والموارد المائية والصيد البحري وتتولى الوزارة التفاعل مع الملفات المقبولة من قبل الجامعات ومؤسسة البحث والتعليم العالي الفلاحي.

أما في خصوص استعدادات الوزارة لانطلاق عمل المجلس الأعلى للتربية والتعليم، أفاد السيد وزير التعليم العالي والبحث العلمي بأن الوزارة قد أعدت عددا من مشاريع النصوص القانونية والرتيبية ذات طابع استراتيجي والتي ستم إحالتها الى هذا المجلس الدستوري الهام الموكل له النظر في السياسات العمومية والإستراتيجية المتعلقة بتكوين الموارد البشرية. مستعرضا جملة النصوص الجاهزة والتي تتمثل في مشروع تنقيح لقانون التعليم العالي الخاص ومشروع أمر يتعلق بنظام التكوين الهندسي في العلوم والتكنولوجيا وهو مشروع يهدف إلى دعم ملائمة التكوين للحاجيات الوطنية، ومشروع أمر ينظم اللجان القطاعية للتأهيل يرمي إلى إعادة تنظيم هذه اللجان ومزيد حوكمة أعمالها، ومشروع أمر خاص بدراسات ومدارس الدكتوراه يهدف إلى تكريس مبدأ التميز وتسقيف عدد الطلبة لكل مؤطر بالنظر إلى حرص الوزارة على ضمان الجودة في هذه المرحلة من التكوين.

وتفاعلا مع المداخلة الخاصة بتصنيف الجامعات على المستوى الدولي أفاد وزير التعليم العالي والبحث العلمي بأن التصنيفات تمثل وسيلة وليست غاية لكن من المهم أن تعمل الجامعات التونسية على تحسين ترتيبها باعتبار أن ذلك يمكنها من الوقوف على نقاط القوة ونقاط الضعف والعمل على تجاوزها. وأوضح بأن الوزارة بصدد مرافقة الجامعات في هذا الاطار. كما أشار السيد وزير التعليم العالي والبحث العلمي إلى أنه من الضروري الإشارة في هذا الإطار إلى البعد الربحي لوكالات التصنيف وتوضيح خصوصية الجامعات التونسية من حيث الحجم.

وفيما يتعلق بمسار الانتداب والترقية للمدرسين الباحثين للجامعات بين السيد الوزير بأنه تم الإعلان عن فتح 1350 خطة انتداب بعنوان سنة 2025 وأنه سيتم تباعا الإعلان عن المناظرات خلال السنوات القادمة بما يسمح بالاستجابة لحاجيات المؤسسات من إطار تدريس وبحث. مشيرا إلى أن الوزارة تعاملت مع مختلف العرائض الواردة بالدراسة والعناية اللازمين وسيتم الأخذ بعين الاعتبار مختلف الملاحظات الواردة مشيرا إلى أن الوزارة قد أعدت دليلا خاصا بإجراء المناظرات كما ستتولى مرافقة اللجان في كامل مراحل الوزارة بما يسمح بتفادي تسرب أية أخطاء مادية أو حصول انحرافات ممكنة.

كما أكد الوزير بأن الوزارة حريصة كل الحرص على تطبيق وتكريس مبادئ الشفافية والنزاهة وتكافؤ الفرص أمام جميع المترشحين.

وتمن الوزير المقترحات المتعلقة بإحداث خط تمويل يمكن من إقرار امتيازات جبائية لفائدة الشركات التي تنتدب حاملي شهادة الدكتوراه مشيرا بأنه سيتم تناولها بالدراسة بالشراكة مع الوزارات المعنية.

أما في خصوص تساؤلات السيدات والسادة النواب في مجال الخدمات الجامعية أوضح السيد الوزير بأن ميزانية البرنامج تتجاوز 50% من الميزانية الجملية للوزارة دون اعتبار التأجير. ونوه بالجهود المبذولة من الدولة والتي حافظت على معاليم مساهمة رمزية من قبل الطلبة في خدمتي الاطعام والإسكان.

واستعرض السيد منذر بلعيد، الجهود الرامية الى تحسين جودة الخدمات الجامعية وذلك برقمنة كامل مسار الانتفاع بالسكن الجامعي والعمل على تعميم البطاقات الذكية في المطاعم الجامعية والحجز المسبق للأكل بالإضافة إلى تطوير منصة خاصة بالإحاطة النفسية ومنصة خاصة بالأنشطة الثقافية والرياضية مشيراً إلى أنه سيتم في الأشهر القادمة سبر رضاء الطالب بالاعتماد على منصة طور التطوير.

وأضاف بان الوزارة تعمل في إطار برنامج الخدمات الجامعية على تحسين جودة السكن الجامعي وأن أكثر من 78 % من الغرف المعدة للسكن فردية أو ثنائية.

ثم تولى الوزير بيان الدور الاجتماعي للوزارة والموجه للطلبة إذ تم تمكين 27% من المقيمين بعنوان السكن الاستثنائي لفائدة أبناء العائلات المعوزة. كما تتواصل جهود الوزارة في تمكين مكفولي الدولة من السكن بصفة آلية.

وأشار السيد وزير التعليم العالي والبحث العلمي بأن الوزارة تتوجه نحو ضم المبيتات الخاصة بمنظمة التربية والأسرة بشبكة المبيتات الجامعية الراجعة لدواوين الخدمات الجامعية بصفة نهائية.

كما ثمن الوزير المقترح المتعلق بتعزيز التنشيط الثقافي في المبيتات الجامعية. وقدم لمحة عن المبالغ المسندة للطلبة بعنوان المنح الجامعية بمختلف المستويات الجامعية.

وفي نفس الإطار قدم الوزير بسطة عن المجهود التشريعي في مجال الخدمات الجامعية والمتمثل في:

- تنقيح الأمر المنظم للحياة الجامعية الجاري به العمل بما يسمح بتوضيح حقوق الطالب وواجباته وعلاقته بالمؤسسة.

2- تنقيح القرار المتضمن لمقاييس إسناد المنح في اتجاه الترفيع في الدخل السنوي للأولياء المستوجب بما يسمح بالتوسيع في قاعدة الطلبة المنتفعين وتخصيص باب ينظم المساعدات الاجتماعية.

3- تنقيح القرار المنظم للسكن الجامعي في اتجاه الترفيع في مدة الانتفاع بالسكن الجامعي.

4- مراجعة كراس الشروط الذي ينظم استغلال المبيتات المعدة للسكن الجامعي في اتجاه دعم الاستثمار الخاص في هذا المجال.

5- صياغة مشروع أمر خاص يهدف إلى تنظيم العلاقة بين مؤسسات الخدمات الجامعية والمنشطين الثقافيين والرياضيين.

وفي مستهل إجاباته عن ملاحظات النواب المتعلقة ببرنامج البحث العلمي أكد وزير التعليم العالي والبحث العلمي بأن قطاع البحث والتجديد يمثل ركيزة أساسية لإرساء اقتصاد المعرفة وهو خيار وطني يتكامل مع الجهود في التعليم العالي خاصة وأن تونس تزخر بالكفاءات والهيكل والمؤسسات.

ثم استعرض الأولويات التي تم العمل عليها والمتمثلة في الانطلاق في صياغة مشروع استراتيجية وطنية للبحث العلمي وفق مقاربة تشاركية ومنفتحة على جميع الفاعلين سواء على مستوى الحكومة أو مكونات النسيج الاقتصادي مشيراً إلى أنه سيتم تنظيم يوم دراسي في الخصوص في غضون هذا الشهر بالإضافة إلى إعادة النظر في الخارطة البحثية في تونس وخاصة توزيع مخابر البحث ومدارس الدكتوراه وذلك بدعم الاحداث الجديدة في الجامعات الفتية بما سيمنحها من مزيد التفاعل مع محيطها الجهوي والمحلي ورفع التحديات سواء في

مجالات الطاقة والمياه والبيئة وغيرها من المجالات كما تعرض إلى مزيد حوكمة تمويل مخابر البحث وتحسين أوجه التصرف في الموارد مع العمل على دعم قدرات المنظومة من حيث الموارد البشرية.

ثم بين الوزير مجهود الوزارة في مجال الحوكمة والانتقال الرقمي مستعرضا المشاريع الرقمية الهيكلية التي تعمل الوزارة على استكمالها والمتمثلة في تطوير نظام معلوماتي مندمج وتوسيع موارد المنصة السحابية الحالية بالإضافة الى تعزيز سلامة الشبكة الوطنية الجامعية وتركيز مركز الحساب الآلي المتقدم بمركز الحساب الخوارزمي.

كما أشار إلى أنه يتم استحداث نسق استكمال الأطر الترتيبية اللازمة للنظام القانوني الخاص بالمؤسسات العمومية ذات الصبغة العلمية بما يسمح بدفع الانخراط في مسار تحول النظام القانوني وتعزيز استقلالية هذه المؤسسات واكتسابها لمرونة التصرف وتعبئة الموارد من ناحية والانخراط في مسار الاعتماد الذي يقتضي تطوير طرق التسيير والتنظيم ليتماشى مع المعايير الدولية من ناحية أخرى.

وفي معرض إجابته على السؤال الخاص بوضعية الفنيين السامين للصحة العمومية اختصاص المعالجة بالمياه ومياه البحر والمياه المعدنية بين السيد وزير التعليم العالي والبحث العلمي رأي اللجنة الوطنية القطاعية للصحة والتكنولوجيات الطبية مضيافاً بأنه سيتم عرض هذه الوضعية في إطار اجتماع اللجنة المشتركة مع وزارة الصحة.

وبالنسبة الى فتح فرع مدينة العلوم بقبلي أكد على عدم التراجع عن هذا المشروع وانه من الضروري ان تتظافر الجهود لتوفير الموارد والاعتمادات اللازمة بما يسمح بفتح هذا الفرع.

ثالثاً: قرار اللجنة:

أنهت لجنة التربية والتكوين المهني والبحث العلمي والشباب والرياضة بالاشتراك مع لجنة الخدمات والتنمية الاجتماعية النظر في مهمة وزارة التعليم العالي والبحث العلمي من مشروع ميزانية الدولة لسنة 2026 وتوصي الجلسة العامة بالمصادقة عليها وشكراً.

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

نشكر اللجنتين على هذا العمل الهام والجاد والآن نشرع في النقاش العام في جزئه الأول المتعلق بمدخلات السيدات والسادة أعضاء المجلس الوطني للجهات والأقاليم برئاسة السيد عماد الدربالي، رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم فليتفضل.

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكراً للسيد رئيس مجلس نواب الشعب، العميد إبراهيم بودريالة،

السيد وزير التعليم العالي والبحث العلمي والوفد المرافق له،

حضرات السيدات والسادة، نواب البرلمان المحترمون،

الحضور الكريم، مساء الخير مجدداً،

أود في مستهل هذه الجلسة أن أتوجه بخالص شكري والتقدير لأعضاء اللجنتين، لجنة الخدمات والتنمية الاجتماعية بالمجلس الوطني للجهات والأقاليم ولجنة التربية والتكوين والبحث العلمي والشباب والرياضة بمجلس نواب الشعب، على ما تفضلوا به من تقرير هام ودقيق، تضمن قراءة موضوعية واضحة لما يواجهه قطاع التعليم العالي من رهانات وتحديات.

السيد نور الدين العكروت

بسم الله الرحمن الرحيم،

شكرا، سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيد وزير التعليم العالي والبحث العلمي والوفد المرافق له،

سيدي الوزير، أعيد طلب قديم متجدد بعد 21 سنة من تعميم بعض الاختصاصات الجامعية بولاية مدنين وتطاوين التي لا تتعدى سبعة معاهد وأغلبها لا تتماشى مع سوق الشغل، فإن طلب أهالي مدنين وتطاوين إحداث جامعة مدنين - تطاوين لتطوير الاختصاصات المطلوبة في سوق الشغل، كعلوم التمريض والهندسة وعلوم البحار والسياحة والفلاحة، لأن هذه الاختصاصات سيدي الوزير، بأقل "score" تدرس في مدنين وتطاوين و"الفاهم يفهم" وكذلك لن نتنازل عن حقنا فيما تقرر سابقا وتداولوه في كل المحطات الانتخابية، بعدما توفر العقار في طريق تطاوين-مدنين ونتحدث هنا عن كلية الطب بمدنين وكل سبل النجاح متوفرة، سيدي الوزير، من مستشفى جامعي ومستشفيات جهوية ومساحات خاصة.

وسنعرض سيدي الوزير، وضع المؤسسات الجامعية الموجودة بمدنين وتطاوين في وسط مدينة مدنين، المعهد العالي للعلوم الإنسانية والمعهد العالي للإعلامية، في منطقة الفجاء، المعهد العالي للدراسات التكنولوجية والمعهد العالي للبيولوجيا التطبيقية. في جربة المعهد العالي للدراسات التكنولوجية وفي تطاوين المعهد العالي للدراسات التكنولوجية والمعهد العالي للفنون والحرف.

أما الخدمات الجامعية فالحي الجامعي بمدنين، فضاءات وقتية والحي الجامعي بالفجاء مبيت جامعي ولاية جربة وفي جربة مطعم جامعي خير الدين التونسي وفي تطاوين السكن الجامعي وسط المدينة يضم خمسة مبيتات خاصة عن طريق المناولة. وسط المدينة كافة الفضاءات الوقتية مستغلة منذ ما بين 20 و15 سنة، المطعم الجامعي وسط المدينة على ملك وزارة التربية، مستغل منذ عشرين سنة وهو في الأصل مطعم مدرسي.

الخارطة الجامعية متشتتة وتوجد صعوبات في التنقل وصعوبات في السكن، مع عدم توفر إمكانية الإسعاف في السكن وسط المدينة، بما في ذلك الأيتام والمعوزين. إيواء كافة الطلبة الذكور من أربع مؤسسات بمبيت خاص وسط المدينة، تنقل يومي للذكور بين وسط المدينة والفجاء، نقص فادح في أعوان الحراسة والتنظيف والطبخ والصيانة، صعوبات الخدمات الجامعية أثرت في تطور المؤسسات، سواء بخصوص إحداث اختصاصات أخرى أو الترفيع في طاقة الاستيعاب، غياب الأنشطة الثقافية والرياضية بحكم مواصفات الفضاءات.

التضحيات لمدة 21 سنة، ليس في حجم الطموحات سيدي الوزير، وتوجد مشاكل في التطهير والإسعافات الأولية في الفجاء وبقية الخدمات، إضافة إلى صعوبات على مستوى الإمكانيات وذلك بخصوص الشركة الجهوية للنقل من حيث الطاقة وتواتر السفارات. شكرا سيدي الوزير.

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا، الكلمة الآن للسيد النائب المحترم عماد الشتاوي، له ثماني دقائق تفضل.

كما يسعدني أيضا الترحيب بالسيد منذر بالعيد، وزير التعليم العالي والبحث العلمي والوفد المرافق له من الإطارات العليا للوزارة، مع تامين ما يبذلونه من جهود في تطوير هذا القطاع وتحديث مناهجه وآليات عمله، متمنيا لهم التوفيق والسداد في مهامهم،

ويطيب لي أيضا أن أتوجه بأسمى عبارة الشكر والامتنان للسيدات والسادة نواب البرلمان على تضحياتهم المتواصلة وعلى ما يبذلونه من جهد ومسؤولية وطنية في هذه المرحلة الدقيقة، حيث يضعون مصلحة الوطن فوق كل اعتبار ويسعون بكل إخلاص إلى تحقيق انتظارات الشعب التونسي.

السيد الوزير المحترم،

السيدات والسادة النواب الأفاضل،

تبرز اليوم أولوية إصلاح المنظومة الجامعية باعتبارها ضرورة وطنية ملحة، فالتحديات المتراكمة التي يعرفها هذا القطاع، قطاع التعليم العالي لم تعد قابلة للتأجيل، مما يستوجب إصلاحا جذريا وشاملا يعطي التعليم العالي مكانته، ويعزز دوره في بناء مجتمع المعرفة ويرتقي بجودته، ويعزز قدرته على مواكبة التطورات العلمية والتكنولوجية ويضمن ملاءمته لاحتياجات سوق الشغل ولخياراتنا التنموية وليس خافيا على أحد أن التعليم العالي يمثل سلاحا حقيقيا في معركة التحرير والبناء، تحرير الإنسان بالمعرفة، وتحرير الوطن بإعداد أجيال قادرة على الإبداع والابتكار وصناعة القرار وإحداث التحول المنشود في كل المجالات.

كما يظل التمسك بالمدرسة العمومية وبالجامعة العمومية من الثوابت الوطنية الراسخة باعتبارهما ركيزة للعدالة الاجتماعية وضمانا لتكافؤ الفرص، وفضاء لإنتاج النخب، وبناء دولة متوازنة في خياراتها التنموية وفي هذا الإطار نفسه يمثل المجلس الأعلى للتربية والتعليم مكسبا مؤسسيا بارزا هدفه توحيد الرؤية الوطنية للقطاعين التربوي والجامعي وضمان الانسجام بين مكونات المنظومة التعليمية ودعم الحوكمة الرشيدة للسياسات العمومية في هذا المجال، مما يعزز جودة التعليم وفعاليتها.

السيد الوزير المحترم،

السيدات والسادة النواب الأفاضل،

إننا في المجلس الوطني للجهات والأقاليم، نؤكد مرة أخرى على الدور الاقتصادي والاجتماعي للتعليم العالي، فالجامعة ليست مؤسسة تدريس فقط، بل هي أيضا محرك للتنمية وفضاء لإنتاج المعرفة وشريك فاعل في خلق الثروة، وداعم رئيسي للبحث العلمي والابتكار وعنصر أساسي في تحقيق التوازن، الجهوي، من خلال الاستثمار في الطاقات والكفاءات.

وفي هذا الصدد نؤكد أيضا على ضرورة ربط التعليم العالي بالتنمية الوطنية وتكريس خيارات واضحة تؤمن إرساء اقتصاد قوي ومجتمع متماسك قادر على مواجهة التحديات، فجامعة متطورة هي بوابة لاقتصاد متطور ولقدرة وطنية على الابتكار والتنافسية.

فالاستثمار في الجامعات والكفاءات، هو حقيقة استثمار مباشر في مستقبل تونس، مستقبل اقتصادها ومستقبل شبابها ومستقبل حضورها المعرفي والحضاري وكل دينار يقدم لمنظومة التعليم العالي هو خطوة ثابتة في مسار الإصلاح والتقدم والتنمية.

وفقنا الله جميعا لما فيه خير، لتونس وشعبها.

ونمر الآن إلى النقاش العام وأحيل الكلمة بداية إلى السيد النائب المحترم نور الدين العكروت، له ست دقائق، تفضل.

السيد عماد الشتاوي

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيد وزير التعليم العالي والبحث العلمي ومرحبا بالوفد المرافق له،

السيدات والسادة حضرات الحضور الكرام،

أود أن أبدأ مداخلتي بسؤال بسيط، ولكنه جوهري كيف يمكن لدولة أن تتقدم إذا كانت غير قادرة على استيعاب أعلى كفاءاتها العلمية؟

نحن اليوم لا نناقش مجرد وضعية تشغيل، بل ملفا اجتماعيا وإنسانيا، ووطنيا بامتياز، ملف الدكاترة الباحثين الذين أصبحوا رمزا للمظلومية، امتدت لسنوات طويلة.

السيد الوزير، الدكاترة في تونس يعيشون اليوم وضعية صعبة ومهمنة نتيجة استمرار البطالة والتهميش وغموض مستقبلهم، أغلبهم بلغ سن الأربعين وبعض منهم تجاوز الخمسين، سنوات طويلة من الدراسة والبحث والتضحيات، وفي النهاية يجدون أنفسهم دون عمل، دون استقرار ودون حتى تغطية اجتماعية وهذه الوضعية لا تشرف الجامعة العمومية ولا الدولة التونسية.

لقد تلقى الدكاترة وعودا واضحة من رئيس الجمهورية، بالتسوية العاجلة للمفهم عبر إدماج 5000 دكتور في المرحلة الأولى ومع ذلك لم نر إلى اليوم إلا مناظرة بـ 1350، خطة فقط، رقم بعيد عن الوعود وبعيد قبل ذلك عن حجم الشغورات الحقيقية في الجامعات وهنا نصل إلى إشكال أول غياب الشفافية في الأرقام.

سيدي الوزير، تم إنشاء منصة رسمية لحصر الدكاترة المعطلين عن العمل، أسماؤهم، اختصاصاتهم، سنهم، وضعياتهم المهنية والاجتماعية والوزارة تملك كل هذه المعطيات بدقة، لكن لماذا لا يتم نشر هذه الأرقام؟ لماذا لا تعلن الوزارة العدد الحقيقي للدكاترة العاطلين؟ لماذا لا يتم نشر توزيع الاختصاصات؟ ولماذا يبقى هذا الملف في دائرة الضبابية، رغم أنه ملف حارق ولا يحتمل الغموض؟ هذه المنصة وضعت لتكون أداة للحل، لا لتغلق عن نفسها والتصریح بهذه الأرقام ليس ترفا، بل هو واجب الدولة وضمانة الشفافية ومفتاح لاتخاذ القرارات الصحيحة.

الإشكال الثاني الشغورات في الجامعات ملف مسكوت عنه. سيدي الوزير، من غير المنطق أن نتحدث عن بطالة الدكاترة وفي نفس الوقت نتجاهل الحقيقة التالية: هناك شغورات كبيرة في الجامعات التونسية وفي التدريس وفي البحث العلمي، الجامعات تعرف هذه الشغورات واحدة، واحدة، لكنها لا تصرح بها للوزارة، والوزارة بدورها لا تنشر الأرقام ولا توضح حجم الحاجيات الحقيقية. كيف نحل ملف الدكاترة بدون أن نعرف عدد الشغورات؟ كيف نبرمج الانتدابات العادلة بدون خارطة واضحة؟ هذه الأرقام ليست سرا من أسرار الدولة، هي حق للرأي العام وحق للباحثين وحق لهذا البرلمان.

سيدي الوزير، تسوية هذا الملف تتطلب جرأة في الكشف قبل الجرة في القرار، مقترحات الحلول العملية:

التسوية الشاملة عبر الإدماج المباشر بخطة باحث طبقا للأمر عدد 4259 مع إدماج الدكاترة في مؤسسات البحث الجامعي والمخابر ذات الإشراف المزدوج.

الترفيح في عدد خطط الانتداب لسنة 2026، بما يتناسب مع حجم الشغورات الحقيقي ومع الوعود الرئيسية وإجراءات فورية داخل الوزارة، إنهاء إلحاق أساتذة التعليم الثانوي بالجامعات، وفق روزنامة واضحة،

إلغاء التمديد في سن التقاعد بالجامعات،

إلغاء الساعات الإضافية وتحويلها إلى خطط قادرة للدكاترة المعطلين.

تنظيم مناظرات سنوية ثابتة بشفافية كاملة، مع نشر تقرير سنوي: عدد الخطط، عدد الشغرات، عدد المترشحين وعدد الناجحين.

نشر المعطيات الرسمية عبر نشر بيانات منصة حصر الدكاترة،

نشر أرقام الشغورات في كل الجامعات،

وضع معطيات دقيقة تمكنا من المتابعة والمسائلة والتقييم.

سيدي الوزير، هذا الملف لا يتحمل مزيدا من الضياع في التفاصيل، ولكن لجان الدراسات. الدكاترة لم يعودوا يملكون الوقت، والدولة لا تملك رفاهية إهدار كفاءاتهم.

رئيس الجمهورية أعلن عن إدماج 5000 دكتور واليوم المسؤولية أصبحت بين يدي وزارتك لترجمة هذا القرار على أرض الواقع وبأسرع وقت ممكن.

تونس اليوم بحاجة إلى علمائها والجامعة بحاجة إلى تجديد دمائها، والدكاترة بحاجة إلى دولة تعترف بهم وتصنفهم وتحفظ كرامتهم.

أيضا، بالنسبة لي ما زال موضوع آخر، نلاحظ في بعض الأحيان وخاصة في المدة الأخيرة أو في السنوات الأخيرة من حين إلى آخر بروز محاولات من بعض المثقفين أو من يدعون أنهم مثقفون اختراق الجامعات بإقامة علاقات مع الصهاينة، فهل لوزارتكم خطة لمراقبة هذا الاختراق حماية لسيادتنا الوطنية؟

بالنسبة إلى ولاية قابس، سيدي الوزير، وبخصوص المعهد العالي للتصرف "ISG" يجب التفكير في بناء معهد جديد خاصة أن الحالي غير قادر على استيعاب الطلبة الذين يبلغون 3000 طالب، وكذلك العمل على تطوير المخابر بكلية المهندسين.

وأخيرا وفقكم ووفقنا الله لما فيه خير تونس والسلام عليكم.

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا، الكلمة للسيد النائب المحترم الصحي عامر، له ست دقائق تفضل.

السيد الصحي عامر

شكرا سيدي الرئيس،

نرحب بالسيد وزير التعليم العالي والبحث العلمي وبالإطار المرافق وبالسادة والسيدات النواب،

سيدي الوزير، قطاع التعليم العالي رغم ما حققه من مكتسبات عبر العقود يعيش اليوم إكراهات عديدة تتطلب حلول عاجلة ورؤية استشرافية واضحة، لا يمكن لأي دولة أن تهض دون جامعة قوية، بحث علمي مبتكر، دكاترة وطلبة مبدعين يتمتعون بظروف تعليمية محفزة، بنية تحتية، البرامج والمحتوى العلمي.

سيدي الوزير، أريد الحديث في نقطتين:

النقطة الأولى تهم وضعية منتج الجامعة الدكتور وهذا المشكل في كامل ولايات تونس، بالمناسبة تحية إجلال وتقدير لكل الدكاترة في تونس، الحاملين لرسالة العلم والمعرفة الذين ساهموا وسيساهمون في بناء الوطن وتقدم المجتمع.

نتناول اليوم، ملفا لم يعد مجرد ملف إداري، بل أصبح قضية عدالة اجتماعية بامتياز، قضية الدكاترة المتعاقدين والعرضيين المعطلين المباشرين والغير المباشرين:

أولا، العدالة الاجتماعية تبدأ باحترام القانون و باحترام من ينتج المعرفة: الفصل 59 من الأمر عدد 1825 واضح، المساعد المتعاقد الذي قضى سنتين يمكن أن يتدرب مباشرة من رتبة أستاذ متحصل على شهادة الدكتوراه، هذا لم يكن امتيازاً، بل كان آلية عدل، من درّس ونشر واشتغل في الميدان، لا يعاد اختبار، لكن اليوم العدالة الاجتماعية أصبحت ناقصة، طبقت على فئات عديدة واستثني منها من يحمل أعلى شهادة في الدولة.

ثانيا، العدالة الاجتماعية ليست موسمية ولا انتقائية، حين أدمجوا المدرسون النواب والحظائر والمناولة والأطباء، لم يكن ذلك أثناء المصادقة على الميزانية، بل بعد أشهر منها، كيف تم ذلك؟ بالضبط الميداني، بالصوت المرتفع وبالإيمان بالحق، فهل العدالة تمنح في كل القطاعات وتمنع فقط عمن صنعوا الجامعة التونسية؟

ثالثا، هنالك تناقض يجب أن يقال بصوت واضح، كيف يدمج منتوج الجامعة الطلبة ويستثنى منتج الجامعة الدكاترة، كيف يصبح الطالب موظفا قارا ويبقى الأستاذ الذي درسه متعاقدا هشا؟ هذا ظلم اجتماعي صارخ ومساس مباشر بتكافؤ الفرص.

رابعا، وضعية الدكاترة ليست وضعية رفاهية، هي فيها هشاشة عقود قصيرة، غياب استقرار، غياب حماية اجتماعية، مستقبل غامض، مع ذلك نطالبهم بالصمت والخضوع والخوف، هذا لا يشبه دولة العدالة الاجتماعية،

خامسا، سيدي الوزير لقد قلتم بوضوح الشعب اختار الحرية، اختار العدالة الاجتماعية ومن حقه أن يحقق مطالبه في أقرب الأوقات، فالدكاترة جزء من هذا الشعب، متمسكون بهذا الحق ويطالبون بأن تشملهم العدالة نفسها التي شملت غيرهم

لقد تم إدماج النواب رغم غياب نص صريح، وتم إدماج الحظائر والمناولة والأعوان بتكليف إداري يأخذ بعين الاعتبار وضعهم الاجتماعي، فلماذا لا يطبق نفس المنطق ود مع الدكاترة؟ هذه العدالة الاجتماعية تمنح لبعض وتحجب على البعض الآخر.

سادسا، لا ننسى حقيقة مهمة: كل الكوادر التي وقع إدماجها في وزارة التربية تكونت على يد هؤلاء الدكاترة المتعاقدين، فإذا كان هناك من يستحق الأولوية، فهو المنتج الحقيقي للعلم، هو من يصنع الجامعة، هو العمود الفقري للبحث والتكوين في تونس.

سابعا، استثناء الدكاترة ليس فقط ظلما لهم، بل هو ضرب المسار المعرفي للأجيال القادمة، حين يفقد الأستاذ مكانته، يفقد الطالب نموذج ويفقد المجتمع إيمانه بالعلم كمصعد اجتماعي، ولهذا فإن حماية مقام الدكاترة هي حماية لمستقبل لتونس ولأجيالها.

وعليه، باسم العدالة الاجتماعية وباسم احترام العلم نطالب بما يلي:

إدماج الدكاترة المتعاقدين والعرضيين المعطلين المباشرين وغير المباشرين برتبة أستاذ متحصل على شهادة الدكتوراه، وفق مبدأ

الإنصاف وتطبيقا لروح الفصل 59، تنقيح النصوص الترتيبية بما يرفع كل أشكال إداري ويضمن عدالة لا تقصي من أثبتوا كفاءتهم داخل الجامعة.

ختاما، العدالة الاجتماعية ليست شعارا، بل العدالة الاجتماعية التزام والعدالة الاجتماعية لا تجزأ وحق الدكاترة اليوم ليس مطلباً جديداً، بل حق مؤجل والمؤجل حان وقت استرجاعه.

النقطة الثانية سيدي الوزير، في قطاع الخدمات الجامعية بسوسة يشكو رغم الجهود المبذولة من طرف ديوان الخدمات الجامعية للوسط، بعض الصعوبات المتمثلة خاصة في نقص طاقة استيعاب السكن الجامعي وهو ما يستدعي الإسراع بإنجاز المشاريع الجهوية المبرمجة بولاية سوسة خلال الميزانيات السابقة ونذكر منها خاصة بناء مبيت جامعي مبرمج بميزانية 2025، بطاقة استيعاب 600 سرير، الإسراع في تهيئة مبيت الحي الجامعي ابن خلدون سوسة المبرمجة منذ سنة 2021، حيث تم في بداية هذه السنة الجامعية إغلاق عدد 2 عمارة وبقيت عمارة واحدة صالحة للسكن الجامعي، وهو ما أثر على توزيع الطلبة على المبيتات، حيث أصبح الطالب يسكن بعيدا عن مؤسسة الدراسة.

في خصوص الإطعام الجامعي: الإسراع في تهيئة قاعة الأكل للمطعم الجامعي الرياض سوسة، لتفادي الاكتظاظ وطول الانتظار، ليتمكن الطلبة من الالتحاق بدراساتهم.

الجانب الثقافي والرياضي، الإسراع باستكمال أشغال المركب الثقافي والرياضي بالقطب التكنولوجي بسوسة الذي يشهد تعطلا في الإنجاز منذ سنوات حتى يقع الإحاطة بالجانب الثقافي والرياضي خاصة وأن المركز الثقافي الجامعي حي بن عمر بسوسة، متحصل على العديد من الجوائز الدولية والوطنية ويقدم خدمات ممتازة للطلبة وشكرا.

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا، الكلمة الآن للسيد النائب المحترم السيدة سيرين قزارة، لها أربع دقائق تفضلي.

السيدة سيرين قزارة

شكرا سيدي الرئيس،

لا يسعنا إلا أن نثمن عاليا الإجراءات التي أعلنت عنها وزارتك مؤخرا والرامية للتسهيل للطلبة من ذوي الإعاقة إلى فضاءات جامعية، مما يكفل احترام حقوقهم المادية والمعنوية، غير أننا نؤكد في المقابل، على ضرورة إرساء آليات فعالة لمتابعة تنفيذ هذه الإجراءات وللمراقبة مدى التقيد بها، حتى لا تبقى في حدود الوعد، كما حدث مع عدد من القوانين المتعلقة بذوي الإعاقة، التي ظلت حبرا على الورق.

إن التعليم يعد ركيزة أساسية وهو حق طبيعي لكل فرد دون أي شكل من أشكال التمييز وقد أكد دستورنا التونسي هذا الحق بوضوح فأقر بحق كل مواطن في تعليم يليق بكرامته وانطلاقا من هذا المبدأ نود إثارة جميع التحديات التي ما زال يواجهها الطلبة من ذوي الإعاقة والتي تحول دون حصولهم على التعليم الجيد واستكمال مساهمهم الجامعي على النحو المطلوب ونحن على يقين بأن الإعاقة لا تشكل عائقا أمام التميز والنجاح، متى توفرت الظروف التربوية واللوجستية الداعمة:

نقص المواد الدراسية المكيفة مع احتياجات الطلبة على غرار كتب البراي للمكفوفين أو النسخ الصوتية والرقمية. غياب المواد

البيداغوجية بلغة الإشارة لفائدة الطلبة الصم، انعدام الترجمة الفورية أو الترجمة النصية للمحاضرات والدروس وعدم ملائمة المناهج والمواد التعليمية مع احتياجات هذه الفئة، إلى جانب الحدود التكنولوجية المساندة التي تمكنهم من التفاعل الفاعل مع محتوى الدروس.

سيدي الوزير، إن الطلبة من ذوي الإعاقة يتحولون بإرادة قوية وبغزيمة صادقة لتحقيق النجاح والتميز، إدراك منهم أن العلم هو السبيل الأسلم لضمان الحياة الكريمة والمستقبل وتزداد هذه الإرادة، كلما توفرت لهم البيئة التعليمية المهيئة والمحفزة، ورغم التقدم التكنولوجي الكبير الذي يتيح اليوم إمكانيات واسعة للتعلم في مختلف التخصصات، إلا أن السياسات المعتمدة داخل الجامعات لا تزال عاجزة عن مواكبة هذه التطورات، مما يحد من قدرة الطلبة من ذوي الإعاقة على الالتحاق بالتخصصات العلمية والتقنية ونذكر هنا على سبيل المثال، إن أغلب الطلبة المكفوفين يضطرون إلى التحاق بشعبة الآداب فقط وهو ما يقيد طموحاتهم وما يؤثر سلبا على دافعهم نحو استكمال مساهم الجامعي.

وعليه فإننا نطالب بإحداث الشعب العلمية والتقنية التي توجه خصيصا للطلبة المكفوفين ولذوي الإعاقة الآخرين مع توفير إطارا بيداغوجية مختصة والتجهيزات التكنولوجية الضرورية التي تضمن لهم تكوينا فاعلا ومتكافئ. كما يجب أن تستجيب هذه الشعبة لمتطلبات السوق الشغل، لما يتيح هؤلاء الطلبة الفرصة الحقيقية للاندماج المهني، بعد التخرج والمساهمة الفعالة في بناء وطنهم.

إن تبني هذه الإجراءات من شأنه أن يعزز فرصة التعليم العالي، أمام هذه الفئة الأساسية من أبناء مجتمعنا ويمكّنهم من إسهام إيجابي في تنمية بلادهم مع ضمان حقوقهم الإنسانية والمهنية وشكرا لكم.

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا، الكلمة الآن السيد النائب المحترم السيدة ريم بن الحاج محمد، لها أربع دقائق تفضلي.

السيدة ريم بن الحاج محمد

شكرا سيدي الرئيس،

بسم الله الرحمن الرحيم،

على الله العزم ونحن بإذنه عازمون،

سيدي الرئيس،

زملائي السادة النواب،

أرحب بالسيد وزير التعليم العالي والبحث العلمي والوفد المرافق لحضرتكم في رحاب البرلمان،

التعليم العالي من أهم ركائز التنمية البشرية والاقتصادية في أي مجتمع، فهو الفضاء الذي تتكون فيه الكفاءات والطاقات القادرة على الإبداع والابتكار والمساهمة في تطوير البلاد.

يشهد قطاع التعليم العالي في تونس اهتماما متزايدا باعتباره محركا أساسيا للاقتصاد المعرفي، فقد تم خلال السنوات الأخيرة العمل على تحديث البرامج الجامعية وتشجيع البحث العلمي ودعم الشراكة بين الجامعة ومحيطها الاقتصادي والاجتماعي ورغم ذلك ما زال القطاع يواجه عديد التحديات من أبرزها البطالة في صفوف حاملي الشهادات العليا، ما يستوجب مراجعة منظومة التوجيه والتكوين لتتلاءم أكثر مع حاجيات سوق الشغل، ضعف تمويل

البحث العلمي مقارنة بالدول المتقدمة، رغم ما يمتلكه الباحثون التونسيون من قدرات عالية، البنية التحتية الجامعية التي تحتاج إلى المزيد من الصيانة والتجهيز لمواكبة التطور التكنولوجي وبسبب محدودية فرص العمل تلتجئ الكفاءات والأدمغة للهجرة نحو الخارج ولمواجهة هذه التحديات، من الضروري سيدي الوزير دعم ميزانية التعليم العالي والبحث العلمي، تشجيع الاستثمار في الابتكار والمؤسسات الناشئة الجامعية، تعزيز الشراكة بين الجامعات والقطاع الخاص، تطوير برامج التكوين المهني التطبيقي داخل الجامعات.

ختاما، يبقى التعليم العالي هو البوابة الأساسية لتحقيق التنمية الشاملة ولبناء اقتصاد قائم على المعرفة، فبقدر ما نستثمر في عقول شبابنا نضمن مستقبل اقتصاد قائم على المعرفة، فبقدر ما نستثمر في عقول شبابنا نضمن مستقبلا أفضل لوطننا وبنينا شابا واعيا قادر على رفع التحديات والنهوض بالوطن.

من أجل البناء والتشيد، بناء العقول ضروري وأكد من أجل البناء والتشيد تشغيل أصحاب الشهاد وإدماجهم أصبح أمر أكيد سيدي الوزير وشكرا.

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا، الكلمة الآن للسيد النائب المحترم عمر الجعدي، له ست دقائق تفضل.

السيد عمر الجعدي

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بك السيد الوزير،

في البداية أتوجه بالشكر للسيد الوزير على تدعيمه للأشخاص ذوي الإعاقة خاصة في السنة الجامعية الحالية وهذا الحقيقة إن دل على شيء فهو يدل على اهتمامه بالأشخاص ذوي الإعاقة وتماشيا مع توجهات سيادة رئيس الجمهورية والدولة التونسية، من باب الشكر ومن باب المسؤولية أمام الشعب وأمام الله نتقدم له بالتحية على المجهودات المبذولة.

سيدي الوزير، سأطرح عليك عديد النقاط، أتمنى من سيادتكم أن تحظى بتفاعلكم المعهود وبالإجابة.

السيد الوزير، سنتحدث عن الحياة الجامعية، يجب أن تكون الجامعات والمركبات الجامعية والمناطق التي تحظى من سيادتكم بالتنسيق التام واللامحدود بين كامل الهياكل سواء كان مطاعم أو الأحياء الجامعية أو المبيتات الجامعية أو الجامعات، يجب أن تكون على تنسيق تام قصد تقديم الخدمات للطلاب التونسي في العموم.

النقطة الثانية سيدي الوزير، المساكن الوظيفية " les économes"، اليوم إن طريقة التعامل في المبيتات الجامعية لا يمكن أن نترك حارس يتعامل مع الطلبة وأنتم على علم بالإشكاليات التي حصلت، لما لا يتم توفير "les économes" الذي يكون له مسكن وظيفي داخل المبيت الجامعي ويتم الإذن له بخطة أخرى إضافية ليكون بتنسيق تام مع الطالب لحلحلة الإشكاليات التي تتعلق بالسكن خاصة.

والنقطة الثانية في هذا الصدد هي توفير سبل العلاج خاصة في الليل حيث لا يجد الطالب التونسي مرافقة في المبيت ولما لا يكون "l'économe" مسؤول على ذلك بالإضافة لخطة الوظيفية.

السيد لسعد سمير

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيد الوزير والوفد المرافق له،

مرحبا بكل الزملاء،

أبدأ مداخلي بقوله تعالى "اقرأ" وهي دلالة واضحة على قيمة الدراسة والعلم، فلا يبني مجتمع ولا تبنى حضارات دون علم، يغير حياة الناس نحو الأفضل ويرتقي بالأمم.

سيدي الوزير، الجميع يعلم أنه تم إقرار معهد عالي للتمريض بولاية مدنين ونحن نثمن هذا الإنجاز العظيم، ولكن نريد إعلامكم بالنقائص الحاصلة بالمعهد العالي للعلوم الإنسانية بمدنين، حيث أن المقر المخصص للعلم على وجه الكراء وهذا ما يكلف الدولة أموال طائلة ولما لا يقع التفكير في بناء مؤسسة تعليمية بالجهة في أقرب الأجيال، مع العلم أن هذا المعهد لا يحمل من العلوم الإنسانية إلا الاسم، فلا يدرس اختصاص الفلسفة ولا يدرس اختصاص علم الاجتماع ولا اختصاص علم النفس، إن إدراج هذه الشعب ضرورة علمية وبحثية من جهة، وضرورة اجتماعية واقتصادية من جهة ثانية.

وفي ذات الإطار نطالب بإحداث مؤسسة تعليمية جامعية بمعتمدية سيدي مخلوف كمعهد عالي للغات وهو مطلب شعبي قديم، كما نطالب بإحداث معهد تحضيري لدراسات الهندسة وإحداث معهد عالي للعلوم الفلاحة الصحراوية.

سيدي الوزير، كيف لنا أن نتحدث عن تطور معرفي وعلمي وأغلب مؤسسات البحث مغلقة، أو أنها حكرًا على بعض الأطراف، ألم يحن الوقت لانتداب المتخصصين على الدكتوراه وهم نخبة النخبة، علما وأن الشغورات متوفرة في المؤسسات التعليمية والجامعية، كما نلفت نظركم إلى ضرورة التعامل مع الملف حيث يطالب أساتذة التعليم الثانوي الحاصلون على شهادة الدكتوراه بتسوية وضعيتهم المهنية من خلال تعديل الشهادة ضمن مساهمهم المهني وكذلك تحسين الوضع الجامعي بالنسبة للطلبة وشكرا.

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا، الكلمة الآن للسيد النائب المحترم أمينة حرباوي، لها ست دقائق تفضلي.

السيدة أمينة حرباوي

سيدي الرئيس، بصفتي ممثلة الإقليم الثاني بالمجلس الوطني للجهات والأقاليم، موضوع التعليم العالي وما يحمله من رهانات إستراتيجية لبلادنا، هذا القطاع الحيوي يشكل الأساس للتنمية الجهوية.

إن الحديث عن البحث العلمي اليوم لا يمكن أن يمر مرور الكرام دون التطرق إلى واقع مخابر البحث التي تحولت للأسف، إلى أماكن للمحابة والفساد حيث يتم تفضيل بعض الباحثين على حساب آخرين لأسباب غير موضوعية، هذا الواقع المرير لا يؤثر فقط على مصداقية البحث العلمي، بل يقتل روح المبادرة والإبداع لدى شريحة كبيرة من الباحثين الذين يجدون فرصا متكافئة للمشاركة في ندوات علمية أو تمثيل في المؤتمرات الدولية.

إن سياسة "المعين يتبعني" أو لأنني راض عنه التي يتم بموجبها حرمان الباحثين الموهوبين من حقوقهم، تجهض طموحاتهم وتعرقل مسيرتهم الأكاديمية والمهنية وهذا من شأنه أن يضعف المنظومة

النقطة الثالثة سيدي الوزير، سنتحدث على مديري المبيئات الجامعية: تعلم بخصوص تصنيفاتهم هو أمر بالصرف لكن في بعض المؤسسات يشتغل ليس على مؤسسة فقط بل على أكثر من مؤسسة ويتحمل المسؤولية الجزائية والمالية معا، مع العلم أن هذا ليس من خطته الأصلية لا يتبع التعهد الأصلي لوزارةكم ويتحمل المسؤولية الجسدية والجزائية، خاصة في الصرف، لكنه سيدي الوزير، لا يحظى بالتقديرات والمنح المالية حيث تقدر أجرته المسددة على المبيت بينما هو يشتغل على ثلاث أو أربع وهذا ما يسبب إرهاقه و نرجو من سيادتكم الدعم للسادة المديرين ونحن نشكرهم على توليهم المهام الصعبة في هذه الظروف الصعبة خاصة هذه المسؤولية ونحن نعي مع بعضنا أهمية وجودهم وتحملهم للمسؤولية في ظل وجود أطراف أخرى تهرب من مسؤولياتها وتهرب من خدمة الشأن العام.

سيدي الوزير، نتحدث على الكراء للمبيت الجامعي: كلها على ملك البلديات وعلى عدم ملكها لوزارةكم، تغيب عنها الصيانة والتأهيل للأشخاص ذوي الإعاقة وتغيب عنها حتى المنظر الجمالي، هناك مبيئات جامعية أصبح مظهرهم غير لائق بالمؤسسات الجامعية ولا تحظى بالعناية وعند مراسلاتهم للبياكل المعنية خاصة البلديات، لا يحظون بأي اهتمام أو تحمل للمسؤولية.

فنرجو من سيادتكم التنسيق التام مع السيد وزير الداخلية لتحمل المسؤوليات بخصوص هذه المبيئات الجامعية لأن الصيانة والمظهر الجمالي مهم جدا خاصة بالنسبة لأبنائنا الطلبة.

سيدي الوزير، سنتحدث أيضا عن "accessibilité" أو التأهيل خاصة في المبيئات الجامعية أو في الجامعات للأشخاص ذوي الإعاقة، المبيئات الجامعية اليوم غير مجهزة بالتقنيات الحديثة ولا تتوفر فيها حتى الظروف المريحة للأشخاص ذوي الإعاقة، نجد خاصة أن جميع المداخل تعاني من العديد من الصعوبات مما تعيق تنقل الطلبة واليوم لدي وضعية سيدي الوزير، وضعية طالب تونسي في "master" لم يقدر على مواصلة دراسته بال "master" لأن في جامعته غير ملائمة واليوم تم حرمان طالب تونسي وهو زميلنا من المجلس المحلي، حرم هذا الطالب اليوم من سنة جامعية لأن الظروف غير ملائمة ولم يتخذ بخصوصه أي مساعدة على مستوى التسيير والمساعدة.

سيدي الوزير، نقول لمنظوركم هناك أماكن شاغرة في وزاراتكم ونتحدث على تطبيق قانون 2% للأشخاص ذوي الإعاقة وعن التشغيلية كما نتحدث على موزعي الهاتف، اليوم الجامعات بعد الشغور الدائم لم يتم التعويض ونحن نعلم جيدا أنكم تنتظرون مناظرة وزارة الشؤون الاجتماعية، لكنه إلى حد اليوم لم تصدر حتى نتائجه وكل وزارة تنتظر وزارة الشؤون الاجتماعية، أقول إن تطبيق القانون 2% لا يستدعي انتظار وزارة الشؤون الاجتماعية لأن وزارة الشؤون الاجتماعية لا تعنى بالأشخاص ذوي الإعاقة، بل تعنى بالشأن الاجتماعي ولا بالشأن التشغيلي، خاصة السيد الوزير وأن الفكرة النمطية للأشخاص ذوي الإعاقة ينضون تحت وزارة الشؤون الاجتماعية...

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

ست دقائق وثلاثين ثانية السيد النائب.

إذن الكلمة الآن للسيد النائب المحترم لسعد سمير، له أربع دقائق، تفضل.

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا، الكلمة الآن للسيد النائب المحترم حسان عامري، له أربع دقائق تفضل.

السيد حسان عامري

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيد الوزير والوفد المرافق،

إن الاقتصاديات القوية لا تقوم دون تعليم قوي ودون جامعة قوية وبحث علمي مبتكر وكفاءات وطنية، فالجامعة ليست مجرد مؤسسة تعليمية، بل هي مركز تنمية شامل يساهم في بناء مجتمع متقدم وعصري، فحين نختار إحداث مدرسة أو معهد أو جامعة، بدل بناء سجن، فإننا نمنح المجتمع الفرصة لينهض بعقله، قبل أن يسقط في قيوده.

واقع التعليم العالي اليوم، يفرض العديد من الإصلاحات والمراجعات الضرورية لإصلاح الجامعة التونسية، بدءا بإصلاح تشريعاتها وتمكين طلبتها واحترام حقوق أساتذتها وترشيد نفقاتها، بما يضمن جامعة عصرية عادلة، منتجة، وقادرة على صنع مستقبل أفضل لتونس.

السيد الوزير، من بين أهم الإشكاليات الجوهرية في المنظومة الجامعية، هو غياب التوزيع الذي للمؤسسات الجامعية وعدم مراعاة خصوصيات الجهات وإمكانياتها الطبيعية والاقتصادية، على الجامعة أن لا تكون فقط فضاء للتدريس وإسناد الشهادت، بل يجب أن تتحول إلى قاطرة للتنمية الجهوية عبر توحيد التكوين نحو ما تمتلكه كل منطقة من موارد ومؤهلات، مثلا عين دراهم بما تمتلكه من خصائص مناخية وطبيعية والتي تضم مركب رياضي دولي، يمكن أن يكون نواة لتطوير تكوين متخصص في الرياضة والتربية البدنية عبر إحداث معهد عالي للتربية البدنية، يستثمر في بنية تحتية رياضية موجودة وذات معايير دولية، وهو ما يخلق ديناميكية اقتصادية عبر السكن، النقل، الخدمات وتنشيط الرياضة السياحية.

كذلك ضرورة مراجعة السياسات التعليمية، لتتجه نحو التعليم التقني والمهني لتأهيل الخريجين لسوق العمل، فانتداب أصحاب الشهادت العليا والدكاترة واجب على الدولة، إحداث خط تمويل لتشجيع عمل حاملي شهادة الدكتوراه وأصحاب الشهادت العليا والضغط على المؤسسات الجامعية الخاصة للترقية في أجر الدكتور، فمن غير المعقول أن يتقاضى الدكتور 900 دينار في هذه المؤسسات، تشجيع البحث العلمي وتوفير التمويلات اللازمة.

على الجامعة كذلك أن تلعب دورا في تكوين باعني المشاريع، التعجيل بالمجلس الأعلى للتربية، لمعالجة كل هذه الإشكاليات الخاصة بالجامعة والخريجين.

كذلك السيد الوزير، ضرورة الترفيع في المنحة الجامعية وسنوات التمتع بالسكن الجامعي، خاصة لمحدودي الدخل، وإحداث مبيتات جامعية وإعادة توظيف وفتح بعض المبيتات المغلقة مثل المبيت الجامعي براس الطابية القريب من جامعة تونس المنار وفتح هذا الملف بكل جدية لإعادة توظيف هذه المنشأة لخدمة الطلبة والصالح العام.

مراجعة منحة الدكتوراه المقدرة 250 دينار شهريا وهي غير لائقة ولا تساعد الباحث على تحمل تكاليف البحث والنقل والسكن والتجهيزات العلمية.

البحثية الوطنية ويحد من تنافسيتها على الصعيد العالمي، أدعو الجهات المسؤولة إلى اعتماد معايير شفافة وعادلة في تقييم الباحثين ومنع الفرص بعيدا عن المحاباة والولاءات الشخصية، إنشاء هيئات رقابية مستقلة تضمن النزاهة في توزيع الموارد والفرص البحثية، فتح قنوات التواصل الفعالة مع الباحثين تسمح لهم بالتعبير عن معاناتهم دون خوف من التضييق أو الانتقاء، نشر تقرير سنوي لصرف الاعتمادات المرصودة للمخبر.

إن تعزيز العدالة والشفافية في البحث العلمي هو السبيل الوحيد لبناء مجتمع معرفي قوي ومتطور، يستند إلى الكفاءات والجديّة والابتكار.

انتداب مديري المؤسسات الجامعية من المدرسة الوطنية للإدارة وموظفي وزارة التعليم العالي أو متفقدن لهم الكفاءة، ولا يقع تكليف أساتذة بالمحابة، فالأستاذ دوره مكان التدريس.

بالنسبة إلى التعاون الخارجي: إحداث مركز تجميع البيانات للكفاءات التونسية دخولا وخروجيا ولا أن نستمتع في كل مرة بكفاءة يخرج وحده، مراقبة الكفاءات الذين يغادرون أغلبهم بالمحابة وأساتذة وكفاءات أخرى لا يعرفون حتى المطار ونجد إداريين يسافرون ثلاثين مرة وأنت سيدي الوزير تعرف من الكتاب العامين خرجت ثلاثين مرة تم نقلها إلى مؤسسة أخرى لتغطية ذلك وإن أردت أن أمدك بالاسم سأمدك به.

ملف كذلك الترقيات الاستثنائية، هناك أشخاص ينتظرون طول حياتهم المهنية حق الترقية، لكن تم تليفق لهم قضايا فتم وضعهم جانبا.

إن الأحكام الصادرة حسب الأمر 25/18 لسنة 1993 والمتعلق بضبط النظام الخاص بسلك المدرسين الباحثين التابعين للجامعات وبمستويات التأجير لم يعد يراعي خصوصيات سلك التعليم العالي والبحث العلمي، وترك مجالا واسعا للتلاعب في الانتدابات، وفقا للمحابة صلب وزارة التعليم العادي، ليعترك إمكانية لوجود تضارب مصالح في الانتدابات بوجود مؤطر للمترشح أو أكثر في نفس لجنة الانتداب التي ستؤول إعداد شبكة التقييم وامتحان المترشحين.

إن الشفافية هي واجب أساسي في جميع المناصب العمومية، فجميع الدساتير والقوانين من القوانين التونسية أو المعاهدات الدولية، مصادق عليها، أجمعت على ضمان حقوق الإنسان وأهم هذه الحقوق هو الحق في الكرامة والعمل والحريات الأكاديمية وحرية البحث العلمي على أساس الكفاءة والإنصاف، كما أنه توجد العديد من قضايا تجاوز السلطة مرفوعة أمام المحاكم الإدارية بخصوص شهادت فساد، فالتلاعب بشبكات التقييم ما زالت معضلة كبيرة، كما أن الانتداب يجب أن يرتبط بإرساء ثقافة البحث العلمي في كل الوزارات.

عقود إسداء الخدمات لتابعي مخابر البحث لوزارتكم، المبيتات الجامعية المستغلة في فصل الصيف لفائدة أعوان وزارتكم لقضاء العطلة الصيفية، لماذا تم إلغاؤها منذ ثلاث سنوات؟ كنت قد تدخلت معك سابقا سيدي الوزير بخصوص هذا الموضوع لأنه تحوم حوله شبهة فساد ولدي ملفات سأسلمهم لك لتعرف حجم الفساد في وزارتكم لم تراه أبدا.

سيدي الوزير، لقد شكرتك مرة في جلسة من الجلسات لتدخلك في موضوع، لكن هذه المرة سأقول لك وزارتكم فشلت وشكرا.

نقطة أخيرة، ضرورة مراجعة الأمر القديم المتعلق بالترقية للأستاذ الجامعي ووضع شرط تأطير طالب الماجستير البحث كشرط للارتقاء، يمكن اعتماد هذا الشرط كعنصر تقييمي داعم، مع إضافة معايير أخرى أكثر شمولاً مثل الشراكات البحثية، الإشراف على مشاريع بحث جماعية، والمشاركة في اللجان العلمية وشكراً.

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكراً، الكلمة الآن للسيد النائب المحترم علي الحسومي البيوي، له ثماني دقائق تفضل.

السيد علي الحسومي البيوي

بسم الله والصلاة والسلام على رسول الله،

شكراً سيدي الرئيس،

زميلاتي وزملائي الأفاضل،

سيدي الرئيس،

السيد الوزير المحترم والوفد المرافق لكم،

في هذه اللحظات لا نناقش ميزانية، بل نحدد تكلفة الكارثة، نحن نعاقب مهندسي المعرفة ونجعل من الشهادة العليا ذنباً لا استحقاقاً، إن عقول دكاترتنا هي خزان الأكسجين الإستراتيجي الذي يمد الدولة بالأفكار والمناعة ضد الفشل، لكننا نمارس سياسة ثقب هذا الخزان يوماً بعد يوم.

إنني أقف اليوم تحت قبة البرلمان لأعلن أن هذا الملف، ليس مجرد قضية اجتماعية، إنه صراع وجودي بين بيروقراطية الماضي وضرورة الإقلاع الوطني في ظل الأفق الذي يرسمه المجلس الوطني للجهات والأقاليم والمجلس الأعلى للتربية المرتقب، فلنتحدث بلغة المسؤولية التاريخية.

إنني أتحدث هنا، كنائب شعب وواعي بالدور التاريخي القادم للمجلس الوطني للجهات والأقاليم الذي ننتظره ليزيل الغبن عن مناطقنا، إن تكلفة تكوين الدكتور التونسي الواحد تفوق 100 ألف دينار من المال العام، هذا ليس رقماً إدارياً، بل هو نزيف اقتصادي يضاف إلى خسائرتنا، فكل دكتور عاطل هو مشروع بحثي متوقف وتكلفة هائلة تدفع لتمويل الفشل.

إننا مطالبون بإيقاف هذا النزيف، والعبور إلى المستقبل بثلاثة محاور متكاملة:

أولاً، علينا الوفاء بالالتزام الأخلاقي والقانوني، ووقف الجريمة المنظمة، فلا يمكن بناء مستقبل بذاكرة مثقوبة وضمير مثقل، إننا نطالب الحكومة بالتحرك الفوري على جبهتين، يجب أن تتوقفوا عن ممارسة التشغيل الهش، نطالب بإدماج جميع المتعاقدين دون قيد أو شرط، والكف عن استغلال حاجتهم، أين هو التزام الدولة برقم خمسة 5000 خطة دكتور الذي تعهدت به الرئاسة؟ يجب أن نقدم هذا التعهد مجدولاً زمنياً اليوم لأن الالتزام بالوعد الرئاسي هو بالضرورة إلزام بتعهدات الدولة.

إن الميزانية المطروحة هي ميزانية راكدة، يجب إلغاء ميزانية الساعات الإضافية والعرضية وتحويلها فوراً إلى خطط انتداب قارة، ويجب أن ينهى إلحاق أساتذة التعليم الثانوي إلى الجامعات عاجلاً مع سن قانون صريح يمنع التمديد للجامعيين المتعاقدين.

ثانياً، لن تتطور تونس ما لم نخضع معركة السيادة العلمية بأليات متقدمة، يجب أن يتوقف التعتيم، نطالب الوزارة بالإلزام الفوري

بنشر الإحصائيات الدقيقة والمحينة المتعلقة بالشغورات وبعدد الدكاترة الباحثين وأصنافهم والكف عن سياسات سياسة المماثلة والتسويق. إن هذا ليس تفضلاً، بل هو واجب دستوري وقانوني يؤكد على الحق في المعلومة وللقضاء على هذا التعتيم سيدي الوزير، يجب إلغاء لجان التقييم واستبدالها بجل متقدم يتمثل في إطلاق المنصة الوطنية للتقييم الأكاديمي الرقمي، هذه المنصة ستعمل وفق نظام التقييم الرقمي وستحكم على الأبحاث حصراً، بناء على عامل الأثر الدولي "impact factor".

ولنضمن كرامة الدكتور، يجب أولاً، إدراج خطة الدكتور الباحث في السلم الوظيفي للدولة كأصل إستراتيجي، وثانياً، إطلاق خطة الباحث المستقل وهذا حل بسيط، إنه يحول الدكتور من باحث عن وظيفة إلى مواطن أكاديمي وباحث حر يمنحه دخلاً عبر منحة بحثية متجددة مرتبطة بمشاريع تنموية واضحة في الأقاليم والجهات.

ثالثاً، يجب علينا ربط الكفاءات التونسية بالثروة والسيادة الجبهوية من خلال توسيع الشراكات التشريعية والتنفيذية.

إن مسؤولية هذا الملف تتطلب تشكيل جهة وطنية موحدة للحل، علينا أن نطلق برنامجاً رائداً لتثمين الأصول العقارية والعمومية الراكدة، يمكن للدكاترة في اختصاص القانون والاقتصاد والمالية، أن يقودوا فرق خبرة جهوية مهمتها استخراج القيمة الاقتصادية من هذه الأصول، ويتم تمويل عقود إنتدابهم بشكل مباشر من العائدات التي يخلقونها.

ولمكافحة البيروقراطية الفاتلة، يجب أن يتم توظيف الدكاترة في وحدات رقمية وتبسيط إداري في الإدارات الجبهوية مهمتها تطبيق قانون الاستثمار بصيغة "zero paper" الورقة الصفرية كما يجب إصدار قرار يلزم جميع الوزارات بالزامية الحركية الأكاديمية، حيث يقضي الدكتور ثلاث سنوات على الأقل من عمله في جهة مختلفة، خاصة في الجهات الداخلية منذ انتدابه لضمان التوزيع العادل للخبرة.

سيدي الوزير، إننا نطالبكم الآن بالالتزام ألا تمر هذه الميزانية إلا بتعهدات رسمية وواضحة تتبنى هذه النقاط، إن هذه الشراكة بين السلطة التشريعية والتنفيذية هي الزامية وطنية لضمان أن لا تكون قراراتنا معزولة عن أرض الواقع.

إن قيمة تونس تقاس بقيمة عقولها وقيمة البحث العلمي ليس ترفاً، بل هي جواز سفرنا نحو المستقبل، فلنضع الكفاءة التونسية فوق البيروقراطية ولنجعل من هذا اليوم نقطة تحول تاريخية في مسار الجمهورية الجديدة.

عاش الدكتور الباحث التونسي وشكراً.

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكراً، الكلمة الآن للسيد النائب المحترم الجمعي الزويدي، له ست دقائق تفضل.

السيد الجمعي الزويدي

بسم الله الرحمن الرحيم،

شكراً سيدي الرئيس،

مرحباً بالسيد الوزير وبإطارات الوزارة،

ولاية قفصة التي تحمل في عمقها تاريخاً نضالياً وثروات وطنية كبيرة، لكنها للأسف لاتزال تنتظر نصيبها العادل من التنمية وخاصة في قطاع التعليم العالي والبحث العلمي.

السيد محمد بن رجب

شكرا السيد الرئيس،

نرحب بالسيد وزير التعليم العالي والبحث العلمي وكافة الإطارات المرافقة لكم،

السيد الوزير، أريد أن أتحدث اليوم بكل صراحة لأن المرحلة تفرض الوضوح وتونس تحتاج اليوم إلى مواقف واضحة لا عود سياسية عابرة، تونس اليوم ليست بلد فقيرة بل لها طاقات وشباب قادر أن يفرض وجوده في أقوى الدول الاقتصادية.

سيدي الوزير الدول الأوروبية لا تملك لا فسفاط ولا بترول ولا معادن لكنها استثمرت في المعرفة والبحث والابتكار واقتصادها اليوم أقوى من دول نفطية لماذا؟ لأنها تعرف أن الثروة الحقيقية في العقل البشري ونحن نملك الثروتين العقل والثروات الطبيعية، ولكننا نفرط بهما.

السيد الوزير، بلد مثل تونس تعيش أزمة نفايات في حين أن لديها مئات البحوث في المياه، في البيئة، في إعادة التدوير وفي الطاقات النظيفة، أين هي؟ لما لم يتم تفعيلها؟ لما لم تفرض الوزارة تطبيق البحث العلمي مثلما يفرض علينا دفع الفواتير والضرائب؟ المشكل في غياب هيكل يفرض الحلول ويربط بين البحث والواقع.

سيدي الوزير، اقتراحي اليوم تحدثت فيه لأكثر من مرة وأعيد اقتراحه اليوم لأنه مشروع سيادي يتمثل في إحداث هيكل وطني للبيانات والابتكار، مهمته الأولى جمع وتبويب كل مشاكل تونس حسب القطاعات، بيئية، صناعية، صحية، فلاحية، اقتصادية بدون استثناء.

المهمة الثانية، جميع الطلبة في تونس، كل جامعاتنا لا يختارون مواضيع بحث من باب الصدفة، بل كل موضوع بحث يكون مرتبطا بإشكالية وطنية موجودة في قاعدة البيانات، والقطع مع البحوث التي لا علاقة لها بواقع بلادنا، الطالب اليوم يجب أن يبحث لحل مشكل قطاعي، والنتيجة تصبح مشروع وخدمة وابتكارا وتصبح أملا لأصحاب الشهادت العليا.

المهمة الثالثة، كل نتيجة بحث إيجابية، كل فكرة ناجحة، كل تجربة واعدة لن تضيع لأن الهيكل يسجلها ويحميها قانونيا ويربطها مباشرة بالمؤسسة التي تحتاجها وزارة، شركة عمومية، شركة خاصة، جماعة محلية وتصبح فرصة تشغيل حقيقية للطالب.

سيدي الوزير، هذا الهيكل لن ينجح إلا بانخراط جميع المؤسسات العمومية والخاصة في المشروع، القطاع العام يقدم بياناته، القطاع الخاص يقدم مشاكله التقنية والجامعة تقدم الحلول وهكذا نقوم بدورة اقتصادية مبنية على الذكاء المحلي لا على الاستيراد.

مسألة أخرى مهمة اليوم أعتبرها أولوية وطنية، تونس لا يجب أن تبقى مجرد مستهلك للحلول، تونس قادرة على تصدير حلولها إذ لدينا آلاف البحوث في الفلاحة، في الطاقات، في التكنولوجيا، في البيئة حتى النووية فلما لا نصدر حلولنا الجاهزة؟ لما لا نبيع المعرفة بالعملة الصعبة؟ هذا أريج لتونس وأشرف من تكوين شبابنا بالسنوات ثم نفرط فيهم لصالح بلدان أخرى، تصدير الحلول أفضل من تصدير الكفاءات.

سيدي الوزير، العيب لا يكمن في تونس، بل العيب في بلد مثل تونس لا يملك هيكل يربط ثرواتها الطبيعية بثرواتها البشرية.

إن قطاع التعليم العالي في ولاية قفصة ليس مجرد مؤسسات جامعية، بل هو أمل آلاف الطلبة وأحد أهم مفاتيح التنمية الحقيقية، غير أن عددا من المشاريع الهامة ظلت معلقة أو تسير ببطء شديد، وهو ما أثر على جودة التكوين وعلى قدرة الجهة على خلق مواطن الشغل وربط الجامعة بحاجيات الاقتصاد الوطني.

ومن أهم هذه المشاريع توسعة المعهد العالي للدراسات التكنولوجية بقفصة، المشروع جاهز منذ سنوات والدراسات الفنية مكتملة لكن التنفيذ معطل رغم الحاجة الملحة لقاعات التدريس وإلى مخابر متطورة وإلى فضاءات بيداغوجية تليق بالطلبة.

وضعية تقدم مشاريع البناءات الخاصة بالفضاءات الجامعية بجامعة قفصة حيث أن 70% منها على سبيل الكراء، النقص الفادح في المخابر حيث يوجد ثلاث مخابر فقط في كلية العلوم، في حين في بعض الجامعات نجد 60 مخبر.

مشاكل كبيرة في "école préparatoire d'ingénieur" التي تتواجد داخل كلية العلوم بقفصة عدد الطلبة يتراجع من سنة إلى أخرى، وضعية كارثية أيضا للمعهد العالي للرياضة والتربية البدنية، هو مشروع معطل من 2006 حيث يشهد المعهد خللا واضحا في العملية التكوينية للنقص في إطار التدريس من صنف أ خاصة أساتذة المحاضرة أو أساتذة تعليم عالي من صنف أ.

الوزارة مكنت الجامعة من كل الخطط المقترحة للانتداب والترقية المقدرة بـ 141 خطة، منهم 15 خطة في إطار تدريس صنف أ.

نقص فادح في الموارد البشرية خاصة في خطة مستكتب إدارة، دعم ميزانية البحث العلمي وإحداث وحدات مخابر بحث، وضعية بناء مطعم جامعي جديد، تسجيل عدد كبير من مطالب النقل تصل إلى 100 نقلة كل سنة وهذا ما يؤثر على جودة التكوين بجامعة قفصة.

مشروع السكن الجامعي الجديد ضغط كبير على الميتمات، أصبحت غير قادرة على تحمل الكثير من الطلبة والطلبة يعيشون في أوضاع صعبة.

إحداث مركز بحث جهوي في الطاقة والموارد الطبيعية، قفصة قلب الثروات الباطنية والطاقات البديلة ومع ذلك لا يوجد مركز قادر على توجيه البحث العلمي نحو حاجيات الجهة، هذا مشروع يمكن أن يكون قاطرة للتنمية ويخلق شراكات وطنية ودولية.

إن ولاية قفصة لا تطلب المعجزات، بل تطلب حقها والمساواة داخل المنظومة الجامعية وتطلب ترجمة الشعارات إلى أفعال، نحن نؤمن بأن الجامعة ليست بناية فقط، بل هي محرك للتنمية وشريك أساسي في بناء المستقبل.

ولذلك نرجو منكم وضع آجال واضحة وبرنامج تنفيذ حقيقي لهذه المشاريع حتى تتمكن من تغيير واقع الطلبة والأساتذة والباحثين، ونحول قفصة إلى قطب جامعي متكامل يخدم كامل البلاد.

سيدي الوزير، نحن نخاطبكم بمنطق الشراكة والمسؤولية ونعول على إرادتكم لتصحيح المسار وإنصاف جهة لطالما قدمت ولم تنل نصيبها الكافي وشكرا وعاشت تونس.

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا، الكلمة الآن للسيد النائب المحترم محمد بن رجب.

العيب في شاب تونسي ذكي، مبدع يقضي سنوات في البحوث وفي الأخير يصبح البحث ورقة منسية، هذا جرح وخسارة للدولة التونسية ويجب أن يتوقف قريباً.

السيد الوزير،

السادة الحضور،

يعود السبب وراء تقدم البلدان إلى تشجيع الكفاءات والاستثمار في المعرفة وجعلت البحث العلمي يقود القرار السياسي، اليوم بالعكس القرار السياسي نجده بدون معلومة ولا بحث وبدون رؤية، والمستقبل يدفع الفاتورة.

ولهذا نطلب منكم السيد الوزير، تبني هذا المشروع وتمويله بمساهمة جميع الوزارات والقطاع الخاص وتحسينه بإطار قانوني، لأنه المفتاح للخروج من اقتصاد ينتظر الفرص إلى اقتصاد ينتج الفرص ومن إدارة الأزمة إلى إدارة الحلول، تونس تستحق أفضل من هذا وشبابها يستحق الاحترام والاستثمار في ذكائه والبلاد التي تفرط في شبابهما تخسر كل شيء وهذا المثل لا ينطبق على تونس سيدي الوزير وشكراً.

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكراً، الكلمة الآن للسيد النائب المحترم ناجي بن كيلاني، له ست دقائق.

السيد ناجي بن كيلاني

شكراً السيد الرئيس،

مرحباً بكل الزملاء من الغرفتين،

كما أرحب بالسيد وزير التعليم العالي وكافة الإطارات المرافقة له،

السيد الوزير،

السيد الرئيس،

السيادة الزملاء،

نناقش اليوم مهمة التعليم العالي، ولدي سؤال جوهري وأتمنى أن يجيبني عليه السيد الوزير، أي معنى للتعليم العالي في تونس اليوم وأصحاب الشهادت العليا والدكترة في أسفل السلم الاجتماعي؟ أسأل سؤالي هذا بعد أن اطلعت على المهمة واطلعت على برامج المهمة التي تضم برنامج التعليم العالي، برنامج البحث العلمي، وبرنامج الخدمات الجامعية.

من ضمن الأهداف الفرعية تحسين جودة التكوين وتحسين التناسب بين التكوين الجامعي والتشغيلية، هذا العنوان للأمانة عندما نعكسه على الواقع نجده مناقض تماماً، كيف لا واليوم آلاف من حاملي الشهادت العليا عاطلين عن العمل، زد إلى ذلك آلاف من الدكاترة عاطلين عن العمل.

هذا ليس سبباً، بل نتيجة، لأننا عندما نتحدث على ضرورة الثورة التشريعية وعلى ضرورة تنقيح النصوص التشريعية وأنها لا تتناسب لا مع المرحلة ولا مع السياق التاريخي ولا مع العناوين الكبرى التي نرفعها اليوم كدولة تونسية تكرس العدالة الاجتماعية وتكرس إعطاء كل الفئات حقها. هنا نتحدث على ضرورة تنقيح الأمر عدد 1825 المنظم في سلك المدرسين الباحثين والأمر 4259 لسنة 2013 وأصبح اليوم في أمس الحاجة للتنقيح.

مسألة أخرى، نطرح هذا التساؤل أي معنى اليوم لإلحاق أساتذة التعليم الثانوي بالجامعات من غير الحاصلين على الدكتوراه؟ أمر

عجيب، اليوم حاملي شهادات دكتوراه عاطلين عن العمل وفي المقابل أساتذة تعليم ثانوي يدرسون في الجامعات، سيدي الوزير ننتظر منك تفسيراً أو إجابة مقنعة.

اليوم سيدي الوزير، إذا أردنا إصلاح جذري وحقيقي ونريد إعادة الاعتبار للجامعة التونسية وللشهادة العلمية، اليوم التوجيه الجامعي تجاوز الزمن، وعديد الشعب صارت خارج التاريخ حتى في السوق المحلية لم يعد لها مكان، اليوم الغاية لا تكمن في تخرج أكبر عدد ممكن وبالألاف، في حين بعد تخرجهم يبقون عاطلين عن العمل، ونعرف اليوم المعاناة وتكلفة الشهادة العلمية سواء على الطالب أو على العائلة وعلى الأسرة، ونعرف أن التونسي من زمن بعيد ليس اليوم فقط يراهن فقط على الاستثمار في التعليم.

اليوم للأمانة نسوق صورة سيئة خاصة لأصحاب الشهادات العليا والدكاترة اليوم نخبة البلاد خارج الحسابات.

مسألة أخرى، بما أنك عضو في الحكومة نجدد الطلب والمطلب واضح، اليوم لا يمكن حل مشكلة البطالة، ولكن يمكن الحد من هذه الظاهرة عبر تنقيح قانون الوظيفة العمومية فقد أصبح ضرورة اليوم لأن القانون منذ التسعينات، اليوم بالواقع المرير الذي نعيشه وبالأرتفاع الكبير لعدد أصحاب الشهادات العليا من خريجي الجامعات، اليوم سيدي الوزير في حاجة ماسة وهذه دعوة مرة أخرى لزملائي في مجلس النواب إلى إعداد مبادرة في تنقيح قانون الوظيفة العمومية، صار خارج السياق.

الخدمات الجامعية، اليوم نتحدث عن المعطلين عن العمل وعلى الدكاترة وحقهم في اعتلاء المناصب ومساهماتهم في بناء الدولة الحديثة، اليوم سيدي الوزير إذا أردنا تحقيق تنمية حقيقية يجب أن ننطلق من العنصر البشري، الثروة الحقيقية في تونس اليوم هم أصحاب الشهادات العليا والدكاترة ونعرف هناك شغورات في عديد الوزارات اليوم، صحيح بادرة جيدة 1300 خطة لكن السيد الوزير إذا لم تكن مرتبطة بتعهد كل سنة ويكون جرد واضح وحقيقي بالتعاون مع كل الوزارات لمعرفة الشغورات ويتم إحصاء حقيقي وعلمي.

وهنا يجزنا الحديث للجان سيدي الوزير، لجان المناظرات اليوم يبدو أنها في حاجة إلى لجان أخرى لمراقبتها لأن كثير من الملفات وكثير من الحالات تعرضت للظلم، اليوم غير مقبول أن نكرس دولة تقوم على العدالة ونرغب في أن تقوم المناظرات على الشفافية وعلى الاستحقاق خاصة عندما يتعلق الأمر بمنصب تؤثر بدرجة أولى على المردودية الاقتصادية وعلى مستقبل أبنائنا.

للأمانة، في كل مرة يتعلق الأمر بمسألة التعليم العالي، وأنا خريج تعليم عالي وأعي جيداً كيف يتحصل التلميذ أو الطالب بتلك الشهادة وحلمه، للأسف سيدي الوزير لا نريد أن تتحول الشهادة العلمية من حلم في حياة انسان يساهم في اقتصاد بلاده ويساهم أيضاً حتى في مساعدة عائلته.

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

عشر ثواني تفضل.

السيد ناجي بن كيلاني

رسالة أخيرة سيدي الوزير، نحن اليوم نواب شعب كنانث شعب في المجلس الوطني للجهات والأقاليم، قناعتنا الراسخة والتامة اليوم يجب تصحيح المسار وإعطاء كل الفئات حقها.

رجاء النظر بجدية ملف العاطلين عن العمل، سواء من أصحاب الشهادة العليا أو الدكاترة وشكراً.

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا، الكلمة الآن للسيد النائب المحترم هيثم الطرابلسي له أربع دقائق.

السيد هيثم الطرابلسي

شكرا السيد الرئيس،

بسم الله الرحمن الرحيم،

مرحبا بالسيد وزير التعليم العالي والبحث العلمي وكافة إدارات الوزارة،

تناقشنا في بعض النقاط في اجتماعنا في اللجنة، أريد أن أعيد طرحهم في الجلسة العامة سيدي الوزير لكي تصل مداخلتنا لمتابعين وناخبينا، وبدوركم تجيبوننا على المباشر مثلما حدث في الجلسة المغلقة وتعم الفائدة على الجميع.

نتج بلادنا أكبر نسبة من الدكاترة والباحثين، لدينا أكبر نسبة من البحوث وبراءات الاختراع في العالم العربي، ولكن في المقابل نجد أقل نسبة تتوج للبحوث وأقل ترجمة للبحوث على أرض الواقع، وعلى سبيل المثال سيدي الوزير لدينا مشاكل بيئية كبيرة، تلوث جوي وبحري في ولاية بن عروس مثلا، وبالتحديد وادي مليان.

ألا نملك السيد الوزير باحثين ودكاترة بإمكانهم إيجاد حل للتلوث؟ ألا يمكنهم إنشاء محطة تطهير للمياه الملوثة في آخر نقطة في البحر؟

نفس الشيء في سليمان وبرج السدرية في القطب التكنولوجي المختص في معالجة المياه والبيئة وهناك شباب ومن أصحاب الخبرة لديهم حلول فقط يريدون منحهم الفرصة ونؤمن بهم ونحترمهم.

نفس الشيء بالنسبة للنفايات مشكلة كبيرة نراها في شوارعنا، ألا يوجد دكاترة وباحثين لديهم حلول لهذا؟ نتحدث نتحدث عن مشاكل بسيطة متعلقة بالتلوث والبيئة لا نتحدث عن الصناعات الكبرى والتكنولوجيا التي فيها عجز تجاري.

الشركات الخاصة السيد الوزير حان الوقت لكي تتبنى الطلبة والباحثين، نرى شركات تستثمر في أشياء مغايرة وحان الوقت لكي تستثمر في الباحثين والطلبة وتبتناهم وتخصص لهم زاوية أو ركن خاص في شركاتهم وتساعدهم على إنجاز بحوثهم وتروج إلى واقع.

أقترح السيد الوزير بالنسبة لوزارة الصناعة والتجارة عند إحداث منطقة صناعية قبل أن نهيا المنطقة الصناعية أولا تقوم بمركز بحوث والشركات المنتصبة في الجهة لديها نسبة تضخها منذ تأسيس هذه الشركة، معلوم يحدد لهذا المركز ويكون المركز في وسط المنطقة الصناعية ويكون مختصا في البحوث.

مسألة أخرى تتعلق بمشكلة الإداريين بالجامعات، لا يتمتعون بنفس الدورات التكوينية للأساتذة والدكاترة، حقيقة هم جنود خفاء ويقومون بعملهم على أكمل وجه وفي المقابل لا يتمتعون بالدورات التكوينية يعني يريدون تطوير أنفسهم وإمكاناتهم لكن يجدون أنفسهم في نفس المستوى ومنسيين. كذلك لا يتمتعون بالترقيات وبنفس المدة في الترقيات التي يتمتع بها الأساتذة...

السيد رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا، الكلمة الآن للسيد النائب المحترم محمود صماري له ست دقائق.

السيد محمود صماري

شكرا سيدي الرئيس،

بسم الله الرحمن الرحيم،

مرحبا بالسيد الوزير والوفد المرافق،

مرحبا بالسادة النواب،

إن واقع التعليم العالي يواجه تحديات خطيرة تمس نوعية التكوين، العدالة الجهوية في توزيع المؤسسات الجامعية وحقوق حاملي الشهادات العليا.

في عالم يقوم على الابتكار والتجديد، تعتبر وزارة التعليم العالي والبحث العلمي مرتكزا أساسيا لضمان السيادة الوطنية علميا واقتصاديا بشرط توفر رؤية شاملة للبحث التطبيقي الموجه نحو حاجيات الاقتصاد الوطني، مع المحافظة على الكفاءات، الأساتذة الباحثون مثالا.

فتزيف الهجرة مستمر وهي خسارة إستراتيجية سندفع ثمنها لاحقا، إن فقدان التعليم، نجاعة الأداء وضعف المخرجات النتيجة للأسف جامعات يتخرج منها مئات المعطلين بشهادات واختصاصات تحيلهم قسرا على البطالة، وما المتخرجون الذين يعانون لسنوات إلا خير دليل على ذلك سيدي الوزير.

في الجامعات الرائدة والعالم من حولنا متغير للأفضل، التكوين الأكاديمي والبحث العلمي متنوع ومتطور يتيح الفرص ويوفر الإمكانيات والمباحث للإبداع والابتكار، ويتجدد باستمرار، التخصصات لا تفرض على الطلبة، بل تصمم بناء على حاجيات السوق، يحاكي التحولات الاقتصادية والتكنولوجية وتؤسس لمواطن شغل حقيقية ومجالات بحث وابتكار مستدامة، أما جامعاتنا ما زلنا نسير ببطء.

متى نقطع مع هذا الجمود؟ ومتى نعتبر أن لكل طالب حق في تعليم يوصل إلى الكرامة وإلى إبداع في ميادين البحث لا في طابور انتظار بلا نهاية، فجامعاتنا للأسف تنتج بطالة، وما معضلة خريجي الجامعات الذين طالت بطالتهم خير دليل على ذلك، وجب إيجاد حلول عملية لهم تضمن لهم انتدابا مباشرا.

التوجيه الجامعي، التمثيل الجغرافي، لقد تم التخلي عن تطبيق هذه الآلية في شعب مثل الطب والأقسام التحضيرية الهندسية وشعب علوم التربية وتم الإبقاء عليها في شعب أخرى كـ "IHEC" قرطاج، ومعهد الإعلامية بالمنار، مما أغلق أمام طلبة الدواخل ولوجها واختصر التوجيه إليها لطلبة تونس الكبرى وهذا بالأرقام للتوجيه الجامعي للسنة الفارطة، نقاط استفهام عديدة في هذا الشأن.

الشأن الجهوي الآن وأنا أمثل ولاية سيدي بوزيد، بالنسبة لجهة سيدي بوزيد كلية العلوم والتقنيات هي المكسب الوحيد بعد سنة 2011 تعاني نتيجة للتلاعب بالتوجيه انخفاضاً في عدد الطلبة تحرم المؤسسة من طاقات استيعابها وهذا يمثل انتهاكا لتكافؤ الفرص.

المعهد العالي للفنون الجميلة، نقص حاد في قاعات التدريس وانعدام ظروف العمل التربوي والإداري الذي يضمن جودة التكوين وظروف ملائمة لإطار التدريس.

السكن الجامعي، ضعف طاقة الاستيعاب مما يجبر العديد إلى الكراءات وتحمل مصاريف إضافية هم في غنى عنها.

بالنسبة إلى جهة سيدي بوزيد، لا توجد توجهات من وزارتك واضحة لخلق أقطاب جامعية جديدة رغم مطالبتنا بذلك في نطاق تقريب هذا المرفق للمواطنين، فجهتنا تزرخ بطاقات لوجستية ونطالب بمعهد عالي للتربية البدنية، معهد عالي لعلوم الفلاحة، مدرسة علوم التمرير...

هل هذا الوضع يراد به التنكيل بأهاليينا الذين يعانون من النقل، من الصحة، من التشغيل ويحرمون من توفير قطب جامعي متكامل يليق بهم فيها، فيهاجر أبناؤنا من أجل العلم ويتحملون كل أنواع المتاعب والتكاليف.

وللهنوس بهذا القطاع على المستوى الوطني وجب تحسين ظروف عمل الأساتذة الباحثين مع التسريع في انتدابهم، الرفع التدريجي لميزانية البحث العلمي، ميزانية البحث العلمي نلاحظ في المهمة أنها ضعيفة، إصلاح جذري لمنظومة التكوين، دعم التشغيل التشغيلية وربط الجامعة بسوق الشغل، رقمنة المنظومة الجامعية، تعزيز الدبلوماسية الجامعية، إحداث مسارات تعليمية دولية باللغة الإنجليزية، فقدان نخبة من الطلبة المتفوقين الذين يختارون إكمال دراستهم في الخارج.

أختم فأقول أن مستقبل البلاد يصنع في مدرجات الجامعة ومخابر البحث، إن الاستثمار في العقل التونسي هو الاستثمار الوحيد مضمون المردودية، بحث علي في خدمة أمن تونس الغذائي والطبي والتكنولوجي، وفقكم الله وشكرا.

السيد يوسف البرقاوي، نائب رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا، أحيل الكلمة إلى السيد النائب المحترم سالم الماكي، له من التوقيت ست دقائق.

السيد سالم الماكي

شكرا سيدي الرئيس،

نرحب بالسيد الوزير وبكافة الوفد المرافق،

في إطار مناقشة مهمة وزارة التعليم العالي والبحث العلمي لسنة 2026، أجدد التأكيد على أن هذا القطاع يمثل حجر الزاوية لأي تقدم وطني حقيقي فالموارد البشرية التي يكونها والمعرفة التي ينتجها هي الأساس الذي تقوم عليه دولة قادرة على المنافسة والابتكار والاستقلال العلمي ورغم ما تضمنته التصريحات الرسمية من نوايا إصلاحية وخطط إستراتيجية، فإن الواقع الذي يعيشه الطلبة والإطار الأكاديمي والباحثون يشير إلى تحديات كبيرة تتطلب إرادة سياسية واضحة وتمويلا ناجعا ورؤية إصلاحية متكاملة تعالج الاختلالات وتدفع عجلة التطوير.

السيد الوزير، أولا معضلة بطالة أصحاب الشهادات العليا وخاصة حاملي شهادة الدكتوراه الذين ظلوا سنوات يتنقلون بين المنصات وقوائم الانتظار دون أفق واضح، هؤلاء الكفاءات تم الاستثمار في تكوينهم لكنهم اليوم يدفعون مجبرين للهجرة، فنخسر عقولا كان بإمكانها أن تدفع بعجلة التنمية وفي هذا الإطار نقترح إحداث نواة بحث داخل كل وزارة ومؤسسة عمومية ينتدب فيها الدكاترة العاطلون عن العمل حسب اختصاصاتهم، كما نطالب بإحداث خط تمويل خاص لتشجيعهم على إنشاء مشاريع بحثية أو تكنولوجية للحساب الخاص.

السيد الوزير، لا يخفى عليكم أن منصة قاعدة بيانات الدكاترة الباحثين العاطلين عن العمل لا تزال غامضة من ناحية مآلها وفعاليتها، أطلب توضيحا دقيقا حول الإجراءات المتخذة بشأنها.

ثانيا، تدهور الظروف المعيشية للطلبة والأوضاع داخل المبيتات الجامعية لم تعد تحتل، خاصة مع نقص الأسرة والإقامات في بعض الجهات.

نطالب بإحداث مبيتات جديدة وصيانة الموجودة منها مع تدعيم الأنشطة الثقافية داخل الأحياء الجامعية.

أما المطاعم الجامعية فيجب الرفع من جودة الأكلة مع المحافظة على التوازن الغذائي، كما نؤكد على ضرورة مراجعة معايير إسناد المنح الجامعية، خاصة لفائدة أبناء العائلات محدودة الدخل مع الترفيع في قيمتها تماشيا مع الظروف الاقتصادية الصعبة.

ولا يمكن أن نغفل عن ضرورة تعزيز الإحاطة الاجتماعية والنفسية للطلبة من خلال انتداب الأخصائيين الاجتماعيين والنفسيين بشكل عاجل وفعال.

أود أن ألفت انتباهكم إلى إشكالية خطيرة تمس جوهر العملية التربوية ومنظومة تكوين المربين في بلادي، لدينا اليوم طلبة علوم التربية الذين قاموا بإضراب مؤخرا للمطالبة بحقهم المشروع في التربص الميداني، وهو الحق الذي حرّموا منه منذ العام الماضي، هذا الوضع يضعنا أمام احتمال تخريج دفعة كاملة من المعلمين دون أي تجربة ميدانية، أي أنهم تلقوا تكويننا نظريا فقط دون احتكاك فعلي بالواقع التربوي داخل الفصول.

هذا الأمر لا يمس فقط بمستقبل هؤلاء الطلبة، بل يضرب جودة التعليم ومصلحة التلاميذ في العمق ويخلق خلا كبيرا في تأهيل الموارد البشرية للقطاع.

السيد الوزير، ما هي الحلول العاجلة التي ستتخذها وزارتك لضمان تمكين طلبة علوم التربية حقهم في التربص الميداني وتفادي تخريج دفعات غير مهيئة للقيام بمهامها التربوية على أكمل وجه؟

ثالثا، تعاني لجان الانتدابات والترقية في عديد الاختصاصات من قصور في الشفافية وتكافؤ الفرص، نطالب بمراجعة تركيبها بما يعزز مبادئ النزاهة والحوكمة الرشيدة.

كما نطالب بتعميم الرقمنة داخل الجامعات واعتماد الترسيم عن بعد بشكل كامل دون الحاجة لوثائق ورقية تعطل الطالب وتغيب مقومات التحديث ومواكبة التطور.

سيدي الوزير الاعتمادات المرصودة للبحث العلمي تبقى ضعيفة للغاية ولا تلي الحد الأدنى من حاجيات باحثينا ومخابرنا، المطلوب توجيه المنظومة البحثية نحو الأولويات الوطنية، خاصة ما تقتضيه المؤسسات الاقتصادية العمومية والخاصة، ونؤكد على ضرورة إشراك مخابر البحث في صياغة السياسات العمومية وتثمين مخرجات البحوث.

وفي هذا السياق نلفت الانتباه لضرورة إحداث مؤسسات تكوين في المجالات الحيوية كالالاختصاصات الفلاحية ودعم مخابر البحث في الجامعات الفنية التي تعاني نقصا فادحا مقارنة ببقية المؤسسات.

كذلك السيد الوزير، ملف عقود إسداء الخدمات بوزارة التعليم العالي أصبح اليوم من أبرز الملفات العالقة التي تتطلب معالجة شاملة، خاصة في ظل تواصل تشغيل مئات الأعوان بصيغة هشّة رغم أنهم يقومون بمهام داخل المؤسسات الجامعية.

السيد الوزير، ما هو الحل النهائي لتأمين حقوق هذه الفئة؟

ختاما، ندعو وزارتكم إلى العمل الجاد على هذه الأولويات، وتقديم برنامج إصلاحي عاجل وملمس يعيد للمنظومة الجامعية دورها الريادي في رفد الاقتصاد الوطني وترسيخ العدالة الاجتماعية.

وتحية لأبنائنا وبناتنا في الجامعات والمعاهد، وتحية لكل أستاذ ومعلم يحمل رسالة العلم، وتحية لكل من يعمل من أجل أن تكون الجامعة التونسية قاطرة للتقدم، لا مصدرا لليأس وفقكم الله وشكرا.

السيد نائب رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا السيد النائب على ما تفضلت به وأحيل الكلمة إلى السيد النائب المحترم حسنين المحفوظي، له ست دقائق.

السيد حسنين المحفوظي

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيد الوزير وبالوفد المرافق له،

في الحقيقة السيد الوزير، نحن كنواب القصرين نحترم هذه الوزارة وليس لدينا مشاكل هل تعرف لماذا السيد الوزير؟ لا نملك مسؤولية من سبقوك في الوزارة، ولكن هذه الوزارة نسيبتنا ونحن نتحلى بالصبر وسأقول لك لماذا؟ سبب من الأسباب الذي يجعلنا نتذلل سلم التنمية، هناك ولايات نعرفها تتمتعش من الطلبة من الكراءات وغيره، تتمتعش من الطلبة.

السيد الوزير، لدي سؤال نريدك أن تجيبنا عنه فيما بعد إن أمكن، هناك ولايات بدون أي جهويات، لماذا يوجد ولايات تضم ثمانية وسبعة جامعات ويمكنني ذكر الأسماء ان شئت أسميها فيما بعد والقصرين لا؟ يوجد فيها فقط "ISET" والمعهد العالي للفنون والحرف ثم يتخرجون ويبقون عاطلين عن العمل ولا يجدون شغلا. ماذا سوف يشتغلون فيما بعد؟ هل لدينا حرف وفنون فلماذا هذا؟ لما كل هذا التهميش؟ أليس لدينا طلبة؟ أليس لدينا من تخرجوا، ألا يوجد دكاترة؟ ألم تتساءلوا لماذا؟ لم نطلب منكم كلية طب أو كلية هندسة ولا كلية صيدلة؟ لا يحق لنا فيها على الأقل كلية علوم، ألم تفكروا في كلية علوم في القصرين؟ عندما نتحدث عن الرياضيات نقول "القصارنية" لأنهم مشهورين بتميزهم في هذه المادة.

عن ماذا سنتحدث في هذه الوزارة؟ حائط "ISET" سيسقط على الطلبة وأنتم على علم به، سور المبيت آيل للسقوط، ما الذي يربطنا بهذه الوزارة؟ نسيتمونا تماما، لا نملك شيئا سوى "ISET" ومعهد للفنون والحرف على امتداد القصرين. هل هذه العدالة التي نتحدث عنها؟ هناك ولايات فيها ثمانية وتسعة، نحن لا نحسدكم على هذا، لدهم السياحة ولدهم الصناعة ولدهم المعامل، ولدهم كل شيء ونحن تحرموننا حتى من كلية علوم، وقد طالبنا بها مرة واثنين وثلاثة.

حان الوقت سيدي الوزير للقيام بإنجازات فالإنجازات تكون في ولاية مهمشة ومنسية، هذه هي الإنجازات أين العدالة ونتحدث عن أقاليم وجهات؟ إن شاء الله ننظرون إلينا بعين الرحمة، لا أكثر ولا أقل.

سيدي الوزير، هل سمعتم بنكية خريجي المعهد الأعلى لإطارات الطفولة بقرطاج درمش؟ متخرجون منذ سنة 2011 والدفعات متواصلة ولم يقوموا بإجراء مناظرات، رجاء سيدي الوزير إيجاد حل لهذه الشعبة وفتح مناظرات.

مشكلة مستحقات الأساتذة المتعاقدين في القصرين يعملون في "ISET" ما يقارب خمسون أستاذا متعاقدا لم يتقاضوا مستحقاتهم منذ سنتين إلى الآن، ويمكنك التثبت في الأمر.

معاناة الطلبة معاناة كبيرة في مجال التبرصات بسبب الغياب التام للإدارة في هذا الشأن، خريجي شعبة التسويق السياحي، هناك طلبة تسويق سياحي متخرجون منذ سنة 2008 بملاحظة حسن وممتاز جدا وإلى اليوم عاطلون عن العمل فما الفائدة من هذه الشعبة في كتاب التوجيه؟ لا آفاق ولا مستقبل لها فلا نضعها في كتاب التوجيه، وصلتني آلاف الشكايات عن التسويق السياحي.

أيضا وصلني تشكي سيدي الوزير من طلبة الدكتوراه بالمعهد العالي لأصول الدين بجامعة الزيتونة، هناك مشكل وأنتم على علم به بين مدير المعهد ومدير مدرسة الدكتوراه، وهما على خلاف والطلبة هم الضحية وآخر أجل للتسجيل في الدكتوراه هو يوم 15 ديسمبر وكل شيء متوقف. نرجو أن تجدوا حلا للطلبة الذين ذهبوا ضحية جراء خصام بين اثنين فماذا ننتظر السيد الوزير؟ نرجو أن يحل الموضوع قبل 15 ديسمبر لأنه آخر أجل للتسجيل.

الدكاترة المعطلين عن العمل، هذا الموضوع أخذ أكثر من حجمه، في السابق نهر عدم إيجاد موطن شغل بالانقطاع عن الدراسة والآن يحصل العكس إذ نرى مناظرات بمستوى بكالوريا أو بكالوريا متهاة ومن أنهى دراسته بقي عاطلا عن العمل. يعني نلقي اللوم على الدكتور لأنه أنهى دراسته؟ موضوع الدكاترة عار لا يمكننا الخوض فيه وحله يجب أن يكون داخل الوزارة فيما بينكم دون أن يسمع به أحد لأنها فضيحة أن يكون دكتورا وعاطلا عن العمل، كان من حقه المطالبة بالعمل عندما تحصل على الإجازة لكنه واصل الدراسة لسنتين ثم تحصل على الماجستير، ثم واصل الدكتوراه وبقي عاطلا عن العمل، لدينا حوالي سبعين ألف شغورا في الإدارات، ومع ذلك يوجد دكاترة عاطلون عن العمل.

إن شاء الله سيدي الوزير، تجد حلا لكل هذه المشاكل وهناك أيضا معاناة الطلبة في "ISET" القصرين إذ لا يتوفر لديهم مبيئات جامعية فيضطر طلبة القصرين إلى السكن في سبيلطة. وهناك طلبة يكترون مساكن على حسابهم الخاص وشكرا، وفقكم الله إن شاء الله.

السيد نائب رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا السيد النائب، نحيل الكلمة إلى السيدة النائب المحترم هدى الجلاصي، لها من التوقيت ست دقائق.

السيدة هدى الجلاصي

شكرا السيد الرئيس،

مرحبا بالسيد وزير التعليم العالي والبحث العلمي،

واقع التعليم العالي والبحث العلمي في بلادنا وخاصة في ولاية تونس وفي الوضع الذي هو عليه لم يعد يحتمل التأجيل، فنحن أمام قطاع يفترض أن يكون قاطرة للتنمية والابتكار ومراة مستوى الدول وقدرتها على صناعة المستقبل، لكنه يعيش منذ سنوات أزمة عميقة متعددة الأبعاد.

سيدي الوزير، اسمحوا لي أن أبدأ من الواقع كما هو دون تجميل. أولا، الأزمة البنية التحتية والقدرات الاستيعابية للجامعات في ولاية تونس تعاني من اكتظاظ خانق، قاعات مكتظة بالطلبة، مخابر شديدة التواضع، مدرجات لم تعد صالحة لعدد المسجلين، بعض

الكليات مثل كلية العلوم، كلية الحقوق، كلية الاقتصاد وكلية الآداب تعمل اليوم فوق طاقتها الحقيقية بأضعاف.

البنية التحتية لم تعد تواكب حاجيات الجامعة الحديثة، العديد من مشاريع الصيانة بقيت معلقة لسنوات، أسطح تسرب المياه، شبكات كهربائية قديمة، مخابر تفتقر إلى أبسط وسائل التجريب ومكتبات بلا تجهيزات رقمية ولا فضاءات بحث ملائمة.

هل يمكن لجامعة تعمل في هذه الظروف أن تنتج معرفة أو بحثا علميا محترما؟ وهل يمكن في ظل هذا الواقع أن نتحدث عن حداثا جامعية أو جودة تكوين؟

ثانيا، أزمة تأطير وغياب التوازن في الموارد البشرية سيدي الوزير، هناك اختلال خطير بين عدد الطلبة والأساتذة الباحثين، الجامعات تدار اليوم بمنطق الحد الأدنى من الإشراف، ما أدى إلى إرهاق الأساتذة وتراجع جودة التكوين وإضعاف البحث العلمي.

هذا العجز لم يعد مسألة ظرفية، بل صار هيكلية، إحالات على التعاقد دون تعويض سريع، صعوبات في الانتداب، هجرة مكثفة للإطارات الأكاديمية وتفكك تدريجي لنواة البحث داخل الجامعات الكبرى.

من سيؤطر الطلبة بعد خمس سنوات؟ ما مصير شعب الدراسات العلمية والتقنية التي تحتاج تكوينا مكثفا في التأطير والمختبرات؟

السكن والخدمات الجامعية، أزمة كرامة قبل أن تكون أزمة سكن ونقل، السكن الجامعي في تونس يعاني من مشاكل مزمنة، طاقة استيعاب محدودة، غرف مكتظة، نقص في التدفئة والصيانة، مطاعم بميزانيات لا تتناسب مع عدد الطلبة ولا مع ارتفاع الأسعار.

هذه الإشكاليات ليست خدمات ثانوية، بل هي أساس العدالة الاجتماعية، لا يمكن الحديث عن تفوق جامعي بينما يعيش آلاف الطلبة في ظروف لا تليق ببلد يريد الاستثمار في شبابه.

رابعا، الرقمنة الوعود كثيرة والنتائج قليلة، منذ سنوات نتحدث عن رقمنة التعليم العالي والإدارة الجامعية، لكن الواقع لم يتغير بشكل ملموس، تسجيل إلكتروني يتعطل باستمرار، منصات غير موحدة، غياب منظومة موحدة للمتابعة البيداغوجية وتعطيل الامتحانات أو النتائج بسبب أعطال تقنية. هل يعقل أن جامعتنا لا تزال تعتمد وثائق ورقية في زمن الذكاء الاصطناعي والثورة الرقمية؟

البحث العلمي وهجرة الكفاءات، النزيف الصامت سيدي الوزير، أخطر ما يواجه قطاعكم اليوم هو نزيف الكفاءات العلمية، الباحثون يغادرون الأساتذة الشباب يغادرون، الطلبة المتفوقون يغادرون، هذا ليس مجرد هروب للعقول، هذا إفراغ تدريجي للجامعة التونسية من طاقتها الفكرية، السبب غياب التمويل، غياب المعدات، غياب رؤية وطنية للبحث، وضع اجتماعي غير محفز وغياب إستراتيجية لاسترجاع الكفاءات المهاجرة، هكذا لا تبنى جامعة ولا دولة.

أمام كل هذه التحديات، نحن لا نبحث عن تبرير ولا عن سد الصعوبات، بل نريد رؤية حكومية واضحة تتضمن خطة جهوية لتخفيف الاكتظاظ وإعادة توزيع الطلبة بما يحترم جودة التكوين، برنامج عاجل لصيانة المؤسسات الجامعية بأجال محددة ومعلنة، انتداب مرمج للأساتذة الباحثين لسد العجز المتزايد، إصلاح جذري للخدمات الجامعية يحفظ كرامة الطلبة، إستراتيجية وطنية للبحث العلمي تربط الجامعة بالمؤسسات الاقتصادية والاجتماعية، رؤية عملية للحد من هجرة الكفاءات أو استرجاع جزء منهم.

سيدي الوزير، المطعم الجامعي العمران الأعلى وقع إغلاقه من 2016 إلى متى؟ لا توجد معلومة واضحة.

متى سيقع إسناد منحة الأساتذة والتي تعنتي بشراء ملتزماتهم المدرسية؟

باب الانتداب مع الترقية لماذا فتح باب الانتداب والترقية مغلقة؟

أين هو النظام الأساسي من 2018 والأساتذة في حالة انتظار؟

التعليم العالي ليس عبئا ماليا، بل هو سلاح الدولة ومصدر قوتها وإذا لم نعالج هذه الأزمة بالشجاعة والجرأة فإننا نخاطر لا فقط بمستقبل الجامعة، بل بمستقبل البلاد بأكملها.

نحن نريد اليوم قرارات لا بيانات، خطوات تنفيذية لا شعارات، إن الجامعة التونسية تستحق أكثر من إدارات أزمة، بل تستحق إعادة بناء شامل تعود لها مكانتها الطبيعية.

وختاماً سيدي الوزير، نوصيكم بالعقل التونسي الذي أصبح ملقى على قارعة الطريق، وهنا أحيلكم إلى وضعية الدكاترة الباحثين، فمن غير المعقول أن تظل عصارة الجامعة التونسية يواجهون مصيرهم بأنفسهم في ظل غياب رؤية واضحة تعطيهم حقوقهم الشرعية في العمل والانخراط في بناء الدولة وشكرا سيدي الرئيس.

السيد نائب رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا، أحيل كلمة إلى السيد النائب المحترم الفتحي الأعماري، له من التوقيت دقيقتان.

السيد الفتحي الأعماري

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيد وزير التعليم العالي والبحث العلمي والوفد المرافق، تحية إلى زملائي وزميلاتي من الغرفتين،

المعرفة حق طبيعي لكل إنسان، العدالة الاجتماعية والتوازن بين الجهات هو شعارنا في العمل التشاركي بيننا.

في ظل تعداد المعاهد العليا بولاية مدنين وتطاوين، بات في أمس الحاجة لبعث جامعة تجمع بين الولايتين، إحداث كلية طب بولاية مدنين مع العلم أن الأرض مخصصة على ملك أملاك الدولة لفائدة وزارة التعليم العالي على مساحة حوالي عشرة هكتار، وكل مقومات النجاح متوفرة، بعث معهد علوم الفلاحة بين قردان، خاصة أن الجهة تحتوي على ثروة حيوانية كبيرة وزراعات عديدة من الغراسات البيولوجية والسقوية.

السيد الوزير، تشكو المبيتات والمطاعم بولاية مدنين وتطاوين نقصا في العملة وأحيانا تجد المطعم يستعمل فقط نصف المساحة مما يؤدي إلى الاكتظاظ وطول الانتظار للطالب، تحسين جودة وجبات الأكل لتكون دسمة وصحية. سيدي الوزير، الطالب لا يزور أهله لأكثر من شهر نظرا لإمكاناته محدودة.

متى يقع تسوية وضعية الأساتذة العرضيين...

السيد نائب رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

عشر ثواني.

السيد الفتحي الأعماري

متى يقع تسوية وضعية الأساتذة العرضيين بالمعاهد العليا للدراسات التكنولوجية العاملين بنظام الساعة؟ وتحية إلى رجال العلم.

السيد نائب رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا أحيل كلمة إلى السيد النائب المحترم شاكر بن بلقاسم، له من التوقيت أربع دقائق.

السيد شاكر بن بلقاسم

شكرا السيد الرئيس،

مرحبا بالسيد الوزير والإطارات المرفقة له،

السيد الوزير، لن أحدثكم عن الجامعات ولا عن الأحياء الجامعية، فهؤلاء منظوريكم وأنت أدري بمشاكلهم ولا أتصور أن حتى رؤساء الجامعات لا يبلغونك بالإشكاليات الموجودة، وإذا أردت أن يخلد اسمك حقا في تاريخ ترأسك لهذه الوزارة، فلا تترك أي نائب يعلمك بالنقص الحاصل في المبيتات أو الجامعات، هؤلاء منظوريك وأنت أدري بهم.

اليوم سنتحدث في الشأن العام وفي الرؤية المستقبلية للبلاد ككل، تحدثتم اليوم في استراتيجية الوزارة عن الذكاء الاصطناعي وهو حديث الساعة طيلة سنتين وفي كل مرة نظوره، سنحاول أن نتماشى معه لكن اليوم سوق الشغل داخليا ولا أريد الحديث خارجيا لأننا سنعود لاحقا للحديث عن كفاءاتنا بالخارج

داخليا، يجب أن نوفر له كل الظروف حتى يتم توظيفه واستغلال كفاءته في بلاده لأن بلده مكنه من مواصلة دراسته وتعبت عليه.

سيدي الوزير اليوم في إطار سياسة التعويل على الذات، يجب أن نتبنى كفاءاتنا اليوم ونجدهم اليوم في القطاعات المنتجة، فلنركز مثلا على القطاعات المنتجة حتى نبتعد عن العجز المالي الموجودة فيه تونس، كالزراعة والسياحة والصناعة وغيره، يجب اليوم تطوير الكفاءات حتى نطلق في البناء والتشييد على أسس كاملة.

اليوم في إطار المحافظة على هذه الكفاءات سيدي الوزير، هناك وزارات في الخارج أطلقت اسم وزارة الذكاء الاصطناعي، يجب ليس بالضرورة أن نسي وزارة للذكاء الاصطناعي لكن نوفر كل الآليات اليوم حتى يتوجوا المخزون الذي لديهم في كفاءاتهم.

هناك تلاميذ في السنة السادسة ابتدائي يبلغون سبع أو ثماني سنوات يصنعون الروبوت منذ الصغر، لكنه عندما يكبر يجد صدا كبيرا فلا يجد الآليات اللازمة لصنع سيارة وهنا يأتي دورنا في توفير هذه الآليات.

سيدي الوزير، كفاءات البلاد تهاجر إلى الخارج، كتبوا كتابا تحت اسم "مهاجر من الجيل المطرود" لأنهم لم يجدوا حظهم في بلدهم اليوم، نحتاج إلى استراتيجية كبرى سيدي الوزير حتى نحافظ على كفاءاتنا، وحتى يتحول اسم الكتاب "عائد من الجيل المطرود" وبالتوفيق للجميع.

السيد نائب رئيس المجلس الوطني للجهات والأقاليم

شكرا، بخالص الشكر والتقدير إلى وزير التعليم العالي والبحث العلمي على حسن الإصغاء وتفهمه العميق لقضايا التعليم والبحث وعلى ما يبذلونه من جهود مخلصة في دعم مسيرة العلم والمعرفة. إن هذا الحرص على الاستماع والاهتمام يعكس روح المسؤولية والالتزام بخدمة الطلبة والباحثين ويعزز الثقة في مسيرة التعليم العالي نحو مستقبل أفضل.

هكذا نكون قد أنهينا أشغالنا الخاصة بمهمة وزارة التعليم والبحث العلمي وأحيل رئاسة الجلسة إلى رئيس مجلس نواب الشعب لاستكمال النقاش العام الخاص بنواب مجلس النواب.

السيد أنور المرزوقي، نائب رئيس مجلس نواب الشعب

الكلمة للنائبة المحترمة فاطمة المسدي، أربع دقائق. تفضلي.

السيدة فاطمة المسدي

مرحبا السيد وزير التعليم العالي وبكل الوفد المرافق،

سيدي، نفتح اليوم ملف لم يعد من الممكن السكوت عنه، ملف اختراق الدولة التونسية عبر منظومتين متوازيتين، الأولى عبر التعليم العالي الخاص والثانية عبر الإدارة العمومية التي أصبحت رهينة شبكات، شهادات مدلسة ومسارات انتداب غير شفافة.

سيدي الوزير، وصلتي معطيات خطيرة حول جامعة خاصة تحولت من مؤسسة للتعليم العالي إلى واجهة لشيء آخر تستقبل أعدادا غير طبيعية من طلبة قادمين من إفريقيا دون رقابة بيداغوجية، دون متابعة ودون التزام بالقوانين والأخطر أخاف أن يتحول السكن الجامعي كماوى لأشخاص لا يدرسون أصلا وأن تتحول التسجيلات الجامعية شكلية فقط للحصول على الإقامة والتمويلات غامضة وغير مصرح بها.

هنا نطرح سؤالا واضحا هل نحن أمام جامعة أم أمام محطة تجميع وسمسة بالشهادات العلمية؟ هذه ليست أول مرة نرى مؤسسات خاصة تستغل ضعف الرقابة لكن أن تصبح الشهادات الجامعية بوابة لدخول الأجانب والمتاجرة بالشهادات فهذا مرفوض تماما.

سيدي الوزير، هذا الملف لا يمكن فصله عن ظاهرة أخرى تنخر الإدارة التونسية، الشهادات المزورة، الدبلومات المشتراة وتسلل الأشخاص إلى مراكز القرار عبر وثائق غير قانونية، الدولة فقدت جزءا من مناعتها خلال العشرية الفارطة بسبب أشخاص دخلوا الإدارة بلا كفاءة، بلا مسار وبلا شرعية علمية والسؤال الكبير اليوم كيف نقبل أن تصبح الإدارة التونسية محتكرة من طرف مجموعات معينة؟ كيف تقبل الدولة أن يقدس مسار واحد وكأن كل الإدارة يجب أن تكون خريجي "ENA"؟ وكأن الشعب التونسي لا ينجب كفاءات أخرى؟

نعم خريجو "ENA" لهم قيمة علمية ثابتة ولكن الدولة ليست ملكا لمعهد واحد ولذلك اليوم أقترح أمامكم مقاربة جديدة التعويل على الكفاءات العلمية الحقيقية على الدكثرة على أصحاب الخبرة الفعلية والابتعاد عن تعيينات مبنية على الولاء وعلى شبكات النفوذ.

سيدي الوزير، منظومة الوظيفة العمومية تحتاج ثورة داخلية، انتدابا مبنيا على الكفاءة لا على الانتماءات، تكوينا فعليا للحفاظ على المستوى ورقابة صارمة على الشهادات الجامعية وتتبع كل مؤسسة جامعة كانت أو إدارة تستعمل التعليم أو الوظيفة العمومية لتمرير أجندة موازية.

اليوم أسألكم هل قامت وزارتك بتفقد شامل للجامعات الخاصة التي تستقبل أعدادا ضخمة من الطلبة من إفريقيا؟ هل يتم التدقيق في شرعية التسجيل ساعات الدرس، الإقامة الجامعية، ومصادر التمويل؟ هذا كنقطة أولى.

ثانيا سيدي الوزير، ماذا فعلتم لهجرة الكفاءات؟ ماذا فعلتم للدكاترة ولعقود إسداء الخدمات الذين ظلموا العديد من المهندسين في مراكز البحث العلمي؟ ماذا فعلتم في ميزانية مراكز البحث العلمي؟ لماذا أنقصتم من ميزانية مراكز البحث العلمي؟

سيدي الوزير، اليوم عندنا مشكل حقيقي، مشكل اجتماعي، مشكل اقتصادي، مشكل علمي ومشكل أمني أرجو من سيادتكم أن تكونوا على قدر المسؤولية وأن تفتحوا كل الملفات وأستطيع أن أمدكم بالملف الذي تحدثت عليه وشكرا.

السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا الكلمة الآن للنائب المحترم حاتم اللباوي عن كتلة صوت الجمهورية، عشر دقائق.

السيد حاتم اللباوي

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بكم في هذه الساعة المتأخرة،

شكرا، مرحبا السيد الوزير،

سيدي الوزير، أنا أتيت من القصرين وعندما أقول من القصرين يبدو أنكم ستفهمون أن الوضع سيئ فيما يخص التعليم العالي وهذا منذ سنين القصرين ولاية تقريبا فيها ثلاثة كليات أو لنقل مدارس، تم تبشيرنا مؤخرا بمدرسة الصحة نتمنى أن تنطلق السنة القادمة لأن الوعود على مستوى الولاية تحدثت أن السنة الجامعية القادمة سننطلق.

بعض المشاكل بعجالة كما تعلمون سيدي الوزير، إشكال السكن الجامعي في القصرين هو مبيت واحد ومكتظ جدا مما جعل الجهة غير جاذبة فيما يخص التعليم العالي، السنة الفارطة لما طلبنا توسعة المبيت قالت الوزارة إن الاعتمادات غير متوفرة لكن نتفاجأ بموافقة وزارة الصحة على مبلغ 4,4 مليارات لتهديب أو لإصلاح جزء من سور المبيت، صحيح هناك من يقول كيف يتطلب السور 4,5 مليار لأنه توجد أشغال انزلاق أرضي وغير ذلك لكن سيدي الوزير، السؤال الذي أطرحه ما دخل وزارة التعليم العالي في سقوط طريق أو انزلاق أرضي وتصرف أموالها على انزلاق أرضي؟ يبدو أن هذا الشأن يخص لوزارة أخرى وهياكل أخرى فوزارة التعليم العالي مفقرة وفقيرة فما شأنها في إصلاح الحائط والطريق؟ ثم ولدي الوثيقة المهندس أو المهندسين الذي أنجزوا المشروع كانت عندهم إمكانيات، تكلفة السور 2,5 مليارات الأرقام ليست في ذهني بالتحديد يتم إبعاد السور 2 م للخلف أو بـ 4 مليارات ويبقى السور على حاله إلا أن الوزارة رفضت أن يتم تأخير السور للخلف ووافقت على 4 مليار، السيد الوزير، مليار ونصف يمكنك من إضافة جناح أو اثنين في المبيت. ثم يتحدثون على انزلاق أرض، هل أن في البحوث أو في الدراسات الجيولوجية وغير ذلك أثبت علميا أنه يوجد انزلاق أرضي؟ لذلك طلبنا في ذلك الوقت فتح تثبت أو تحقيق في هذا الشأن وأمر.

معالي الوزير، الوزير الذي سبقكم قال إنه غير ممكن إحداث كليات أو مدارس جديدة، نحن ما زلنا على أمل أن هذا المسار سينصف القصرين فمند بورقية ومع بن علي تحصلنا على مدرستين "ISET" و "ISSAT" ومدرسة المعلمين ثم بقيت القصرين كما هي وعليه إحداثات جديدة فليس من المعقول معالي الوزير أبناء القصرين يهاجرون لكل شيء، نهاجر من أجل الصحة، نهاجر حتى من أجل التعليم العالي بينما أبناء الولايات الأخرى يدرسون ويعودون لأهماتهم يوميا.

أمر بعجالة لإشكال الدكاترة المعطلين وربما ستجدون التدخلات في شأنه عند جميع الناس، إشكال الانتدابات لأن السيد رئيس الجمهورية يتحدث عن حل هذا الإشكال 5000 دكتور معطل، الجميع يظنون أنه سيتم تسوية وضعيتهم بالانتداب المباشر أو الإدماج المباشر تتمنى في إجاباتكم فيما بعد أن تقول لنا السيد الوزير كيف ستتم المسألة.

يتحدثون كذلك عن منصة الإحصائية للدكاترة يقولون بأنهم لم يطلعوا عليها إلى الآن ويطلبون في إطار الحل للبطالة بإلغاء الساعات الإضافية والعرضية للأساتذة المباشرين وتحويلها إلى خطط قارة. يطلبون بإلغاء الإلحاق لأساتذة التعليم الثانوي وهذا في إطار تسوية وضعيتهم. يطلبون كذلك بمنع التمديد للأساتذة الجامعيين الذين بلغوا سن التقاعد وهذا كذلك في إطار حل إشكالهم.

يتساءلون لماذا تحسب خطة "doc" في تونس 0,5 نقطة يعني أثناء الانتداب وأتحدث عن المناظرة بينما من يقدمه في أوروبا تحسب له نقطة وهما متشابهان وكأن من سيقوم به في الخارج زائد 0,5 نقطة وتعرفون أن الرتبة في الخارج لا تقدم للجميع.

يتحدثون كذلك عن إرساء لجنة وطنية للنظر في الطعون وبلغتنا هذه السنة عديد الطعون في مناظرة "maître de conférences et les assistants"

تقريبا هذه بعجالة طلبات الدكاترة مررتها والأهم من ذلك معالي الوزير مازال لدي الكثير من الوقت لكن سألخص حتى لا تبقوا كثيرا في شأن القصرين نأمل بوجودكم هذه المرة أن نسمع في السنة الجامعية القادمة إحداث جديد في القصرين خاصة مدرسة الصحة التي تم تدشينها مؤخرا. مرحبا بكم مرة أخرى.

السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا حاتم الكلمة الآن للنائب المحترم صابر المصمودي، عشر دقائق.

السيد صابر المصمودي

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيد الوزير والوفد المرافق،

ومن خلالكم تحية لكل الأسرة الجامعية في مواصلة ما تطرقنا إليه في اللجنة وبعد استماعنا لتقديمكم وكما جاء في المهمة التي قدمت تتضمن مهمة التعليم العالي والبحث العلمي إذن أربع برامج وهي القيادة والمساندة، برنامج الخدمات الجامعية والتعليم العالي والبحث العلمي ورغم الارتفاع المتواصل، تداولنا على الأقل في ثلاث ميزانيات فرغم هذا الارتفاع تبقى في اعتقادنا دون المأمول خاصة بالنسبة للبحث العلمي.

سيدي الوزير، منظومة التعليم العالي والبحث العلمي محورها الطالب، الأستاذ-الباحث وأعوان المساندة من مهندسين، تقنيين، إداريين وعملة.

بالنسبة إلى الأستاذ الباحث نعتقد إن السؤال الذي يتداول والمطروح دائما هو في علاقة بالنظام الأساسي تعرف السيد الوزير، منذ الاستقلال كان النظام الأساسي يتجدد كل عشر سنوات اليوم نحن أمام نظام أساسي مضى عليه أكثر من ثلاثين سنة رغم بعض التنقيحات التي صارت للعديد من المرات لكن الوزارة عملت مع كامل الفاعلين وكانت هناك مشاريع لنظام أساسي جديد، السؤال اليوم متى يرى هذا النظام النور؟

في الحقيقة أريد أن أوضح لأن العديد من الزملاء يطالبون بمبادرة في مجلس نواب الشعب فالنظام الأساسي مجاله ليس القانون، بل نص ترتيبي فهو إذن اختصاص حصري للوظيفة التنفيذية.

النقطة الثانية السيد الوزير، أيضا في ما يخص الأساتذة والباحثين هو التعاونية، السؤال أعرف أيضا أنه وقع العمل لسنوات على التعاونية نود أن نرى مدى تقدم المشروع وكنا تقدمنا في نفس الوقت بمبادرة تشريعية لأن في تصورنا التعاونية بالانخراط الوجوبي تكون فاعليتها أحسن من التعاونيات التي تصدر بأمر وهذا ما جعل رئاسة الحكومة تتوجه منذ سنوات قليلة إلى بعث تعاونية بنص القانون رغم وجود تعاونية موظفي الدولة.

سيدي الوزير، نقطة أخرى بالنسبة للطلاب الأكيد أهم حاجة يجب توفير تكوين يرتقي للمعايير الدولية من حيث الجودة والفاعلية ويستجيب لمطالبات السوق، نعرف إن هناك مسارا لإعادة التأهيل في هذه الفترة نود أن تكون هناك بعض التوضيحات في علاقة برنامج الوزارة في ذلك، خاصة وأننا نشهد نسبة من البطالة مرتفعة بالنسبة لحاملي الشهادات العليا مقارنة بنسبة البطالة العامة وأهم نقطة وقد رأيت طلبات من العديد من الزملاء في علاقة بجامعات، أريد أن أقول اليوم بأنه حتى نسبة البطالة متفاوتة بين الجامعات وفي اعتقادي يجب أن نننتبه لهذا وتحدثنا حتى في اللجنة أيضا على تصنيف الجامعات، إذ أن بعض الجامعات اليوم رغم أنه وقع بعثها منذ التسعينات من بداية الألفينات مثل قفصة والقيروان واليوم مثلا أخذنا المثال الذي قدمته سيادتكم في التاييمز فهي غير مصنفة لليوم فالسؤال هو هل نبعث في جامعات أخرى؟ ونعرف إن التحديات كبيرة على مستوى المطالبات الاجتماعية وعلى مطالب الزملاء بالنسبة لإحداث الجامعات، ولكن أعتقد إن الوزارة يجب أن تتحمل مسؤوليتها في ذلك ويمكن أن يكون حتى في إطار يوم أكاديمي نقاش حول الخارطة الجامعية.

لا يمكنني ألا أعرج في التاييمز وكما قلت تونس موجودة في هذا التصنيف "Un acquis" اليوم نود معرفة برنامج الوزارة في المستقبل لتحسين هذا التصنيف المهم؟ كما لا يمكنني ألا أعرج على تأخر جامعة صفاقس لهذه السنة، لا أعرف الأسباب، الحوكمة وأيضا أرى للسنة الثانية الاعتمادات في الاستثمار المخصصة لجامعة صفاقس هي من أقل الاستثمارات، هنا في الحقيقة سؤال يطرح نفسه ويهمني في نفس الوقت على الأقل لأن في معتمدتي اليوم عندي ثلاث قطع على ملك وزارة التعليم العالي إذن يهمني أن أعرف هل توجد برامج للوزارة في المستقبل أم لا؟ لأن لدينا عدة برامج تنموية ومنها حاليا عندنا تمويل لقطب مدرسي للتلميذ الكفيف وعندنا إشكال في قطع الأرض إذن نود توضيحا في علاقة بذلك.

سيدي الوزير، بالنسبة إلى البحث العلمي نود أيضا إشارة للتكوين الهندسي تطرح تساؤلات كبيرة اليوم حول التكوين الهندسي أعرف أن هناك مشروعا ونود أن يتوضح.

بالنسبة إلى البحث العلمي، اليوم عندنا أكثر من 500 مخبر كما قدمتم سيادتكم، عندنا حوالي 40 مركز بحث أيضا توجه الوزارة منذ سنوات ودعم البرامج التنافسية وهي عديدة في البحث العلمي، وأهم شيء في تقديري وهذا منذ أول تقييم وقع سنة 2003 أهم ما في البحث العلمي والإشكال الذي يبقى دائما مطروحا هو عملية التقييم التي وقع اليوم في جزء منها بنص القانون إيداعها للوكالة التونسية للتقييم

والاعتماد في التعليم العالي والبحث العلمي رغم أنني لم أكن مع التوجه لدمج المؤسسات وسنرى التجربة وتقييمها، سؤالي اليوم، نعتقد أن الموارد البشرية فيها 21 عونا هل أنهم كافين لتقييم الـ 500 مخبر أو لتقييم مراكز البحث بصفة دورية؟ فهذا هو الإشكال الذي كان مطروحا.

مسألة أخرى وقد أحدثنا وكالة لكن تبقى هناك مشاريع يقع تقييمها على مستوى الإدارة العامة للبحث العلمي، مشاريع يقع تقييمها على مستوى إدارة تثمان البحث والنقطة الأهم سيدي الوزير إنه عملية التقييم هي نفسها للمشاريع وتعرف توجه تونس حتى في إطار المخابر، اليوم عندنا مخابر البحث الأساسي، مخابر البحث والتطوير التكنولوجي، المخابر التنموي والمشاريع التي تتطلب أكثر شركاء اقتصاديين، المشكلة أنه إذا تبقى شبكة التقييم هي نفسها هنا يطرح الإشكال.

أريد أن أسأل أيضا عن الوكالة الوطنية للنهوض بالبحث العلمي؟ هل هناك اليوم مراجعة لدور الوكالة التي وقع إحداثها من سنة 2008، الأمر المنظم الصادر في سنة 2024 يدرج في مجلس الوكالة سبع وزارات فقط، في حين أن هناك اليوم انفتاحا على جميع الوزارات على انتداب الدكاترة، لماذا لم يكن الفاعلون الاقتصاديون في مجلس الوكالة الوطنية للنهوض بالبحث العلمي؟ لماذا بقينا فقط على ممثلي سبع وزارات؟ كما لا يمكنني هنا ألا أختتم بانتداب الباحثين الدكاترة وهي خطوة لكن بقيت أسئلة، هناك بعض الوزارات لماذا لم يتم الانتداب في الاقتصاد والتخطيط؟ وهذه كانت انتظاراتنا.

أيضا نود أن تتوضح، باحث إداري، مستشار باحث، السؤال الذي يطرح لماذا الانتداب في خطة أستاذ تعليم ثانوي بالنسبة للدكاترة في وزارة التربية؟ في الحقيقة هذه الأسئلة عدة، أعرف أن هناك بعض الجماعات المحلية الكبيرة مثل البلديات كانت مستعدة للانتداب فلماذا لم تنتدب المؤسسات العمومية؟ وشكرا.

السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا الكلمة للنائب المحترم رمزي الشتوي، خمس دقائق تفضل.

السيد رمزي الشتوي

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيد وزير التعليم العالي والبحث العلمي والوفد المرافق له،

سيدي الوزير، نحتاج اليوم إلى رؤية جامع جامعية جديدة تعيد ربط التعليم العالي بالاقتصاد المحلي وتحول المعرفة إلى قيمة مضافة حقيقية، وفي هذا الإطار نتقدم إلى وزارتك الموقرة بمقترح تحويل مركز التكوين المهني الفلاحي بالمناشي من معتمدة دقاش من ولاية توزر إلى معهد وطني للفلاحة والابتكار في منظومة النخيل يكون مؤسسة رائدة وطنية في تطوير الصناعات التحويلية للتمور ومشتقاتها، وهذا المعهد سيكون فضاء لتكوين طاقات شابة قادرة على الدمج بين المعرفة الفلاحية والتكنولوجيا الحديثة من خلال تدريس الصناعات التحويلية للتمور ومشتقاتها.

إحداث منصات رقمية للتسويق الإلكتروني الدولي للتمور ومنتجاته المحلية.

بعث شعب في إدارة السلسلة القيمة للنخيل وفق الممارسات المستدامة.

تشجيع الشباب على بعض مؤسسات ناشئة بالفلاحة الذكية والتجوير الغذائي واللوجستي.

سيدي الوزير، وبالتوازي مع هذا التوجه أود أن ألفت انتباهكم إلى إشكال جوهري في منهجية تصنيف المشاريع والمهيكلة حيث يتم أحيانا تقييم المشاريع بناء على كلفتها النظرية لا على قدرتها على التأثير الفعلي في الجهة المستفيدة وعندما يصنف مشروع وطني دون مراعاة خصوصيات الجهة تكون النتيجة فشل المشروع وقد تجسد هذا الخلل بشكل واضح في مشروع المعهد العالي للدراسات التطبيقية في الإنسانيات بتوزر.

سيدي الوزير، هذا مشروع صدر في الرائد الرسمي سنة 2012 أنجزت دراساته سنة 2015 رصدت له اعتمادات أولية بـ 2.5 مليون دينار لتصل اليوم إلى أكثر من 7.5 مليون دينار ورغم ذلك مر المشروع بخمسة طلبات عروض فاشلة بسبب تأخر الدراسات أو تعدد تحيينها وعزوف المقاولين حتى عند اللجوء إلى التفاوض المباشر لم يتقدم أي مقاول إلى حد اليوم أما المؤسسة نفسها قد تراجعت بشكل مثير للقلق، انطلقت سنة 2009 بخمس شعب ولم يبقى اليوم سوى شعبة الفرنسية وشعبة التربية وكلتا هاتين بالحدف، شعبة اللغات الحية وشعبة السياحة حذفتا سنة 2014 ونقلتا إلى مناطق لا علاقة لها بالسياحة.

المعهد يشتغل في إطار مساكنة غير منطقية مع المعهد العالي للدراسات التكنولوجية مقابل دفع مبلغ يتراوح بين 8 و10 آلاف دينار كمعلوم استهلاك للكهرباء للحي الجامعي ما يقارب 40% من ميزانيتها وهذا وضع غير قانوني وغير معقول وأدى إلى حرمان الطلبة من القيام بالبحوث العلمية والمبنى الحالي مصنف أصلا كنواة للمعهد ومع ذلك لم تتحقق عملية البناء وتأهيله كمقر مستقل.

لذلك نطرح السؤال بوضوح ما هو مصير هذه المؤسسة؟ ومن يتحمل مسؤولية تعطيل مشروع جاهز منذ 12 سنة؟ ونطالب بكل جدية بإرجاع ملف هذا المشروع إلى مصلحة البناءات بوزارتكم وإتمام إنجازه في أقرب الأجل بعد فشل إنجازه جهويا بما يسمح للمعهد ببعث شعب جديدة تتماشى مع احتياجات الجهة ودورها الثقافي والاقتصادي.

سيدي الوزير، إن توزر لا تحتاج مشاريع شكلية، بل مشاريع مهيكلة مرتبطة بهويتها الفلاحية والسياحية والثقافية وفتتح أمام شبابها آفاق تكوين جديدة حقيقية لا صورية.

إن استكمال مشروع المعهد وإعادة توجيهه نحو حاجيات الجهة مع دراسة إرساء جامعة متخصصة في العلوم الفلاحية سيسهم في بناء منظومة جامعية متوازنة وعادلة وبعيد الثقة للطلبة ویرسخ حضور الجامعة كفاعل تنموي حقيقي في الجنوب الغربي ونحن نأمل من وزاراتكم اتخاذ الإجراءات العاجلة التي تضمن لهذه المشاريع أن ترى النور وأن تستعيد توزيع حقها في مؤسساتها الجامعية الفاعلة. ومع الشكر.

السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا الكلمة الآن للنائب المحترم فتحي رجب أربع دقائق ولديك تنازل من النائب المحترم حمدي بن عبد العال، إذن المجموع سبع دقائق. تفضل.

السيد فتحي رجب

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيد الوزير وبالوفد المرافق،

سيدي الوزير، أصحاب شهادة الدكتوراه يتعرضون للظلم والتعسف وحرمانهم من حقهم الدستوري، حقهم في التشغيل رغم مستواهم العلمي المرموق، عمليات انتدابهم لا تقع بطريقة عادلة وشفافة بل بطريقة فيها التمييز، المحسوبية الميولات بشتى أنواعها فبالرغم أنهم قاموا بمقابلة سيادتكم لكنهم لم يتمكنوا من الحصول على حقوقهم ولم يتغير شيء كذلك حصل لهم الشرف في مقابلة السيد رئيس الجمهورية لكن يبدو أنه حجبت عن سيادته حقيقة الأمر وفشل مبتغاهم.

سيدي الوزير، اسمحوا لي في هذا المجال بأن اتقدم لكم ولسيادة رئيس الجمهورية بالنظر بجدية لوضعية حاملي شهادة الدكتوراه ومعاناههم، يعاني حاملو شهادة الدكتوراه في تونس من أزمة البطالة المزمنا التي أثقلت كاهلهم وجعلت سنوات انتظارهم ومعاناههم تطول دون أفق واضح للتوظيف بالرغم من مؤهلاتهم العلمية العالية وخبراتهم التي اكتسبوها في التعليم والبحث العلمي.

هناك البعض منهم درس ثلاث وأربع وخمس سنوات وكسبوا الخبرة في التدريس ثم تحصلوا على شهادة الدكتوراه فلم لا يقع إدماجهم وترسيمهم مباشرة؟ ولم لا يقع انتدابهم حتى بالكليات الخاصة؟ وليترك الأساتذة الجامعيين القدامى الفرصة للأساتذة الشبان حاملي الدكتوراه.

إن مشكلة حاملي شهادة الدكتوراه لا تقتصر على حرمانهم فرصة عمل مستقرة، بل هي جرح كبير يعيق تطوير البحث العلمي في بلادنا ويحد من إمكانيات التنمية الوطنية. لقد طال هذا الوضع المأساوي في مدة طويلة حيث يعيش الكثير منهم سنوات من المعاناة دون أن ينالوا حقوقهم كاملة مع السلم المهني غير العادي المفروض عليهم والذي لا يعكس قيمة مؤهلاتهم العلمية وخبراتهم التكوينية.

تم إجراء مناظرات للتوظيف لكن لم تكن شفافة وعادلة وركبت على مقاس البعض على حساب البعض الآخر أما ما يطلبه حامل شهادة الدكتوراه اليوم التشغيل إذا ما اضطر الأمر إلى تنظيم المناظرات للتوظيف فأولى الدكارة يطالبون بضرورة اعتماد منهجية تقييم شفافة وواضحة تشمل معايير الحالة الاجتماعية مثل العمر، سنة الحصول على الدكتوراه، سنة العمل كأستاذ في الجامعة، كما يطالبون ويؤكدون على ألا تتجاوز حصة الشفاهي في المناظرات 20% كأقصى تقدير للمزيد من الشفافية ويكون التقييم أساسه الكفاءة العلمية والخبرة العملية.

كما يؤكدون ضرورة أن يتم نشر شبكة التقديم قبل تقديم الملفات ضمنا لتكافؤ الفرص وعدم الغموض كذلك من الأهم أن تقوم الوزارة بضبط شبكة تقييم وفحصها بعناية وأن يتم الإعلان عنها قبل إيداع الملفات ضمنا لتكافؤ الفرص بين المتقدمين. المطلوب من الوزارة كذلك أن تأخذ هذه المطالب بعين الاعتبار لإنصاف حاملي الشهادة الدكتوراه خلال هذه الدورة لانتدابات الدورة الحالية دورة 2021.

نقطة أخرى سيدي الوزير، نحن نرى مستشفياتنا أكثر الأطباء والممرضين والمعلمين نساء وحين تذهب الآن في الليل للمستشفيات تجد النساء والعنصر الرجالي أصبح ضروريا أولا للحماية وثانيا، صحيح أن هناك من يتكفل بالحماية لكن على الأقل يشعرون أنهم في راحة، تذهب إلى قسم الاستعجالي فتجده كله نساء ويأتيه شخص في حالة سكر أو شخص في شجار وآخر تعرض لحادث ويحدث الكثير وكل يوم تحدث مشاكل في المستشفيات، كذلك مشاكل في البنية

الجسدية حين يتم تحويل المريض من سرير لآخر يجب أن يكون هناك رجل لحمل المريض وليس امرأة.

كذلك يدرس المعلمون في الأرياف، المناطق الداخلية الريفية ولا يوجد الطريق ولا سيارات وتذهب شابة تخرجت حديثا للتدريس في الريف فلا يمكنها فيتعجبون ويحدث لهم ما لا تتوقع فلم لو كانت هناك نسبة ذكور؟ رغم أنهم كلهم أولادنا وكلهن بناتنا وما شاء الله البنات تفوقن على الأولاد والنسبة المثوية للنجاح في البكالوريا أكبر لو نعتمد المعدل يا سيدي الوزير فلن تحل المشكلة. مثلا في الأكاديمية العسكرية كل ولاية تأخذ نسبة مثوية للرجال والنساء فيكون كل شيء معدلا ولا نعتمد كل الأطباء والمعلمين من صفاقس لأنهم أكفاء وعندهم الإمكانات ولا من نابل ولا من تونس ولا من بن عروس ولا تأخذ المناطق الداخلية حظها لماذا لا نعطي كل ولاية حسب عدد الناجحين هذا هو مطلبي. وشكرا لكم. إن شاء الله القادم خير.

السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا الكلمة الآن للنائب المحترم نجيب العكرمي عن كتلة لينتصر الشعب، اثنا عشرة دقيقة.

السيد نجيب العكرمي

شكرا السيد الرئيس،

مرحبا بالحضور الكريم،

مرحبا بالسيد الوزير وزير التعليم العالي والوفد المرافق له،

سيدي الوزير، اليوم نناقش مهمة وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، هنالك العديد من المحاور التي سنطرحها اليوم ونتمنى أن تكون الوزارة في مستوى المسؤولية وفي مستوى خيارات الدولة الاجتماعية وفي مستوى خيارات ثورة التحرير من أجل مقاومة ومكافحة الفساد وهي خيارات راهن عليها السيد رئيس الجمهورية منذ 25 جولية من أجل تطهير الدولة من كل الفاسدين والمفسدين.

المحور الأول في هذه المهمة هو محور الموارد البشرية ولجان الانتداب والترقية وخاصة في مستوى المنصة الرقمية للدكاترة ومخرجاتها. المحور الثالث البنية التحتية والاستثمار خاصة في الجامعات الداخلية وأخص بالذكر جندوبة قفصة والقيروان وقابس. محور الطلبة ووضعية الإعاشة والخدمات. المجلس الأعلى للتربية والتعليم ووضعية الإشراف المزدوج مع وزارة التعليم العالي وبقية الوزارات أيضا محور التعليم العالي الخاص وأيضا وضعية التمديد للأساتذة الباحثين وبعض النقاط الأخرى.

سيدي الوزير، نحن في شهر نوفمبر من سنة 2025 والجامعة التونسية تقريبا تحتفل اليوم بمرور 67 سنة على تأسيس الجامعة التونسية في شهر نوفمبر من عام 1958 تقريبا 67 سنة من الإشعاع للجامعة التونسية كانت مصعبا اجتماعيا ومنارة بحثية وعلمية وهي التي تخرج منها خيرة وكفاءات وطنية في مستوى الهندسة والطب وغيرها.

اليوم تمر 67 سنة على تأسيس الجامعة التونسية ولكن للأسف اليوم نرى أنه الجامعة التونسية فقدت للأسف بريقها وإشعاعها ونود بعد 25 جولية أن يعود هذا البريق وهذا الرونق وهذا الإشعاع وهذه الجاذبية، لأن الجامعة التونسية كانت ولا تزال وستبقى مصعبا اجتماعيا طالما أننا متمسكون بخيارات الدولة الاجتماعية وبخيارات التحرير والتحرر ومقاومة الفساد ومقاومة التطبيع الأكاديمي، وهو

ملف من الملفات الخطيرة التي تهدد أيضا الجامعة التونسية ونرى هنالك عملية تسرب للتطبيع الأكاديمي ولماظهر الصهيونية للأسف الشديد لدى بعض الأساتذة خاصة منها ما هو مرتبط بالندوات العلمية، وكان لا بد للجامعة وللجامعيين ولوزارة التعليم العالي أن تكون أكثر يقظة في مثل هذه الملفات.

سيدي الوزير، نحن راهنا على جامعة شعبية وعلى الثقافة الوطنية وعلى المصعد الاجتماعي من أجل هذا الوطن ومن أجل شباب هذا الوطن، كالفحن الدكاتورية زمن بن علي وكالفحن الفساد زمن العشرية، واليوم نريد إصلاحا حقيقيا لا إصلاحا شكليا دون أن نفوض في عمق ولب المسألة الجامعية خاصة وأن الجامعة اليوم تكاد تحيد عن الخيارات التي نريد أن نصل بها وأهدافها النبيلة، ولا تزال هنالك إمكانية للإصلاح إذا كانت وزارة التعليم العالي ذاهبة حقيقة في الإصلاح، لكن نحن نريد أولا سيدي وزير التعليم العالي نريد أن تتم مراجعة تركيبة جميع لجان الانتداب والترقية في مستوياتها المختلفة خاصة لجان الانتداب للأساتذة المساعدين في عديد الاختصاصات، أيضا الترقية في مستوى أساتذة التعليم العالي وسأذكر على سبيل المثال لجان الانتداب في الاقتصاد والتصرف في التربية والتعليم أيضا في القانون في لجنة الانتداب في التوثيق والمكتبات والأرشيف في الفيزياء في الكيمياء أيضا لجنة الانتداب في التاريخ، لجنة الانتداب أساتذة المساعدين في الجغرافيا، لجنة الانتداب في علم الاجتماع، في التنشيط والوسائط والمسرح في التصميم وفي الاقتصاد والطرق الكمية.

سيدي الوزير، ربما هذه من بين الإشكاليات أن هذه اللجان شابتها عديد من الإشكالات وعديد من الإخلالات وأقول الفساد وكانت طرحت هذه الملفات حينما التقى الدكاترة الباحثون مع السيد رئيس الجمهورية وكانوا محملين بمشاكل وبهموم الباحثين وببطيعة الحال طرحت هذه الملفات، واليوم كلفت بأن أوصلها لكم حتى تكونوا على بينة وحتى يكون هناك تناغم بين الوظيفة التنفيذية والوظيفة التشريعية.

سيدي الوزير، نحن نود أن نرسخ حقيقة بحث علمي، حقيقة كفاءات جامعية، أن نحافظ على رونق الجامعة التونسية.

سيدي الوزير، هذه اللجان حينما أصبحت تشتغل بما اصطلح عليه ديمقراطية الجامعة للأسف الشديد حادت الجامعة عن هذا الشعار الأساسي حينما أصبحت اللجان تشتغل ضمن الزبونية وضمن محاصصات وضمن محسوبية.

سيدي الوزير، هذه اللجان وأقول ذلك جزء كبير منها فاسد وحينما نعود إلى شهر سبتمبر من سنة 2024 أن جزءا كبير وهنالك قوائم من الجامعيين الذين رفضوا حتى العملية الانتخابية الديمقراطية ورفضوا ترشح السيد رئيس الجمهورية لانتخابات سبتمبر - أكتوبر 2024. وللأسف الشديد هنالك قائمة سوقت وروجت على مواقع التواصل الاجتماعي من عشرات الأساتذة الجامعيين وللأسف نجدهم بعد ذلك ضمن لجان الانتداب والترقية، هل يعقل أن يكون هنالك سكوت وصمت للوزارة عن مثل هذه التصرفات؟

فماذا تنتظرون من لجان تشتغل ضد خيارات سيادة رئيس الجمهورية وضد خيارات 25 جولية؟ ألم تتحرك الوزارة لوضع حد لمثل هذه المهازل؟ للأسف الشديد أقول أنه ما يزال العديد من هؤلاء ضمن لجان الانتداب والترقية، الرجاء مراجعتها مراجعة دقيقة والتثبت من هؤلاء.

السيد الطاهر بن منصور

شكرا السيد الرئيس،

نرحب بالسيد الوزير والوفد المرافق له،

يؤسفني أن أشعر أحيانا أن هذه الحكومة بلا عقل ولكن أشد ما أخافه هو أن تكون الدولة بلا عقل، لأننا عندما نجد أن وزارة التعليم العالي بمخايرها، وزارة يتخرج منها الكفاءات التي تدير الدولة والتي تصوغ العقل وتعيد القولية في عصر التكنولوجيا اليوم وفي عصر الفضاءات المفتوحة وفي عصر الذكاء الاصطناعي وغيرها نجد أن هذه الوزارة ميزانيتها لا تتجاوز 2,3 مليار دينار بنسبة نمو أقل من نسبة النمو العامة لميزانية الدولة ونجد في نفس الوقت ميزانية وزارة الداخلية تقدر بـ 6,3 مليار دينار بنسبة نمو 5 % ونجد أن ميزانية وزارة الدفاع الوطني تقدر بـ 6,3 مليار دينار بنسبة نمو تقدر بـ 13 % أي أن هذه الوزارة بكلياتها والتي يتخرج منها المهندسين ويتخرج منها الأطباء ويتخرج منها الدكاترة ويتخرج منها الكفاءات لتضمن مستقبل البلاد، وهي التي تخلق الاقتصاد وتخلق التقنية وتقوم بالفلاحة وتعمل الإنسان وتعمل كل هذا نجد مع الأسف نسبة نمو هذه السنة أقل نسبة نمو في الميزانية.

لذلك لا أستغرب أن وزارة التعليم العالي قد نسيت أنها منذ 2003 كانت - تفيد الماضي - قد أنشأت مؤسسة في ولاية قبلي اسمها المعهد العالي للدراسات التكنولوجية نسيت ذلك وتوقف قطار التعليم العالي هناك، منذ 2003 لا توجد أي إضافة، لا توجد حتى إضافة ولو قيد أنملة بجهة قبلي بالرغم من تطور العالم حولنا وبالرغم من الانفتاح اليوم على فضاءات جديدة في قبلي هناك فضاءات جديدة، هناك صحراء يوجد بها استثمارات ويوجد بقبلي ديوان تم إحداثه مؤخرا للاستثمار في ذاك المكان، فهل أن هذا الديوان لا يحتاج للبحث العلمي وللبحوث الميدانية في الصحراء، تحت الأرض في المياه الحارة والباردة في الغاز في البترول في الإنشاءات، في الفضاء الموجودة فيه الشمس والرياح وفي الصحراء التي نربي فيها الماشية ويتم بعث بها استثمارات فلاحية.

أرى أنه بالإمكان أن تكون هناك فضاءات بديلة تنفذ الدولة اليوم في ظل وجود التحولات التي يشهدها العالم.

كنا سيدي، قد طلبنا مرارا وتكرارا بتطوير ذلك الفضاء، طالبنا ببعث معهد عالي للفلاحة الواحية والصحراوية وبحوث في الطاقة وبقينا عند الأخذ والرد بين وزارة التعليم العالي ووزارة الفلاحة لأن كل وزارة لها دور خاص بها وتلك الجهات توجد بها فضاءات فارغة، فضاءات مغلقة لم يقع استغلالها هذا الفضاء تم بناؤه بجهات أخرى ولدينا فضاءات جاهزة يمكننا بعث فيها معهد عالي لعلوم التربية لماذا لا يتم بعث فيها معهد عالي للرياضة كل هذا يمكن القيام به.

أصل الآن إلى نقطة أخرى هم فرع مدينة العلوم وقد تحدثت في هذه النقطة أكثر من مرة وأثبت وهذا مدون في تقرير اللجنة بأنكم مازلت معنيين بهذا المشروع بشرط الشراكة بين الوزارة وأطراف أخرى.

أؤكد لك سيدي بأن الجهة مستعدة أن تساهم بما هو مطلوب منها، ماديا، فقط على الوزارة أن توضح لنا ما المطلوب من هذه الجهة، كم تحتاج بالضبط وأنا أؤكد لك بعد أن اتصلت بالجهة أن الجهة مستعدة أن تساهم من أجل بعث هذه المؤسسة وأن هذه المنشأة على الأقل نقدم شيء للجهة، على الأقل يشعر أبناء الجهة أن هناك أشياء جديدة لأنهم تونسيين ولهم الحق في هذا البلد بما أنهم يدفعون

سيدي الوزير، نحن نود أيضا أن تقوم الوزارة بدورها في علاقة بالدكاترة الباحثين. السيد رئيس الدولة وعد بإيجاد 5000 خطة وكان على الوزارة أن تكون أكثر مسؤولية في التعامل مع هذا الملف للأسف الشديد نجد أنه 740 خطة لسنة 2026 هي غير كافية بالمرّة مع تفاقم المعضلة ومع انسداد آفاق الانتداب تقريبا منذ 2017 واقتصرت على ثلاث سنوات من 2017 إلى 2020 واليوم ستفتح مناظرة بعنوان 2021 فهل هذا سليم؟ هذا غير سليم بالمرّة.

إذن هنالك خمس سنوات دون مناظرات، الرجاء السيد الوزير الترفيع في العدد المقترح لسنة 2026 بما يعادل ثلاثة أضعاف بمعنى أن يصل العدد إلى 2000 دكتور حتى تكون مقارنة سليمة وحتى نصل إلى الأهداف وتحقق وزارة التعليم العالي على الأقل جزء من انتداب الدكاترة إضافة إلى الجزء الآخر الذي سيذهب للبحث ولإدارة.

سيدي الوزير، هنالك أيضا بعض الملفات الأخرى المتعلقة بوضعية التمديد، ألا يعقل أن يتم التمديد للأساتذة الجامعيين لبعث 65 سنة بعد سن التقاعد؟ فهو غير سليم بالمرّة لأنه حتى صحيا لم يعد الأستاذ بعد 65 سنة قادرا على إعطاء الإضافة. أنا أود أن أقترح عليكم أن يكون التمديد فقط للاختصاصات النادرة دون ذلك لأنه سيفتح الآفاق لبقية الباحثين لإمكانية التأطير والبيداغوجيا.

سيدي الوزير، ملفات البنية التحتية في الجامعات الداخلية أيضا هي ملفات متفاقمة ومعضلتها كبيرة على سبيل المثال في القيروان وفي قفصة أخص بالذكر في قفصة أكثر من 70% من المؤسسات الجامعية على وجه الكراء، أكثر من 16 مبيت تكثرها الدولة وتترك المؤسسات العمومية دون تهيئة أو دون بناء، لماذا تعطيل سبع مؤسسات جامعية في جامعة قفصة؟

نعلم أن لوبي القطاع الخاص ما زال يرتع ونود أن تقوم وزارة التعليم الحالي بتحمل مسؤوليتها وإعداد تفقد واضح ودقيق وهذا ليس غريب على وزارة إن كانت تريد أن تذهب في مسار الإصلاح وفي مسار تحرير الإدارة وفي مسار البناء والتشييد الذي راهن عليه سيادة رئيس الجمهورية. سيدي الوزير، كلنا نود إصلاحا حقيقيا ونحن ذاهبون فيه كلف ذلك ما كلفه.

أيضا سيدي الوزير، هنالك ملفات أخرى متعلقة بعملية ما يسمى التطبيع الأكاديمي، نود أن تقوم الوزارة باستثناء أو بإقصاء جميع الجامعيين الذين انخرطوا في كل عملية التطبيع الأكاديمي ونعلم منهم الكثير، أقول ذلك، لا نريد أن نراهم لا في لجان الانتداب ولا في لجان الترقية.

سيدي الوزير، هذه مسؤولية جسيمة على الوظيفة التنفيذية وعلى الوظيفة التشريعية، نحن قرارنا وخيارنا هو الإصلاح ولا غير الإصلاح سنصدي كلفنا ذلك ما كلف لكل الفاسدين وللبيروقراطية الإدارية وللزبونية التي أفسدت الفضاء الجامعي لأنه لا خيار لنا إلا تحرير الجامعة والنهوض بالكفاءات وإنصاف الدكاترة الباحثين من أجل جامعة شعبية ومن أجل جامعة تونسية التي نريد أن تراها مشعة وطنيا وعالميا.

سيدي الوزير، نريد أن ننهي هجرة الدكاترة والأدمغة سنخسر الكثير لأننا مستقبلا لن نجد أطباء للعلاج ولن نجد مهندسين لبناء ولو قنطرة ولن نجد دكاترة للتدريس وشكرا ومعذرة على الإطالة.

السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة للنائب المحترم الطاهر منصور، سبع دقائق.

الضرائب فمن حقهم أيضا أن يتمتعون بأشياء ليس جهة قبلي يخرج منها كل شيء فقط، يجب أن يخرج منها وأن يصلها أيضا نريد ذلك القطار أن يذهب ويأتي مثلما تخرج من الجهة التمور والغاز ويخرج البترول لا بأس أن يصلنا شيء على الأقل ليفرح بها أبناء الجهة في قبلي.

هناك نقطة شغلتي وهي ملف ما يسمى بالمكتبيين بوزارة التعليم العالي، هذه الفئة تم استثناءها من الترقيات الاستثنائية التي تمتع بها كل منظوري الوزارة، فالرجاء إعادة النظر إن كان هناك إمكانية في تمتيع هذه الفئة من منظوري وزارتك بترقية استثنائية عملا أو استثناسا بما وقع الإجراء به على بقية الموظفين وشكرا على الاستماع.

السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا السيد الطاهر، الكلمة الآن للنائب المحترم عصام البحري الجابري، له خمس دقائق، تفضل.

السيد عصام البحري جابري

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيد الوزير والوفد المرافق له،

في البداية أريد أن أكرم الطالبة خولة العايب دفعة 2025 الأولى على معهد قابس في شعبة علوم التمريض بمعدل 18.16 والتي كانت تنتظر تكريمها في يوم العلم لإحرازها على اللقب الوطني، ولكن بعد الاستفسار تبين أنه تم احتساب ثلاثة سنوات الدراسة ونتمنى أن يقع تطبيق هذه المعايير على كامل المكرمين في اليوم الوطني للعلم ونتمنى لها كل النجاح والتوفيق.

سيدي الوزير، قبل أي شهادات علمية ربما أفضل شهادة هي الشهادة الأخلاقية والشهائد الوطنية في مبدأ عام للسياسة العامة للدولة وهي العدالة، سأشرع في البداية بقرار مؤرخ من السيد وزير التعليم العالي في 16 جويلية 2025، وهو يتعلق بإحداث مجمع تكنولوجيا اقتصاد الهيدروجين، من أجل تحقيق انتقال طاقوي وبني وتم ظلم ولاية قابس في إحداث هذا المركز، عندما تقدمت بسؤال شفائي للسيدة وزيرة الطاقة واتضح أن 3000 مليار في هذه الاتفاقية الألمانية أين سيتم توجيهها وهي موجبة للإعلام ومراكز البحوث.

الظلم الذي تعرضت له ولاية قابس، من العدالة أن مركز البحوث هذا أن يذهب إلى جامعة قابس.

سيدي الوزير، يتم الآن التلاعب بملفات ولاية قابس وعليكم بفتح تحقيق خاصة أن ملفات ولاية قابس ورئيس جامعة قابس حسب الاستفسارات لم يتم إحالة ملفات واستحقاقات ولاية قابس إلى الوزارة لدراسة هاته الملفات، المسؤول الذي لا يخدم الشعب ليس له مكان في الدولة وهذه سياسة عامة للدولة، أي أن كل الملفات إلى غير ذلك لا يوجد أي ملف يصل للوزارة.

يجب علينا اليوم فتح تحقيق سواء على مستوى الوزارة، سواء على مستوى رئاسة الجمهورية، تلاعب بملفات ولاية قابس وسأمدك بالملفات، إحداث مدرسة عليا لعلوم تقنية الصحة، إحداث فرع مدينة العلوم، إحداث كلية علوم التربية، تطوير معهد الدراسات القانونية إلى كلية الحقوق والدراسات القانونية، إحداث معهد عالي للتكوين في اللوجيستيك وقدمنا لك مقترح السيد الوزير في الزيارة، وهو مطلب شرعي، هو بعث كلية الطب بولاية قابس، ومن يريد كلية الطب عليه أن يأخذ معه المجمع الكيميائي، هذا استحقاق ولاية قابس وقدمنا لك الحل، قلنا هناك جناح في كلية العلوم بطاقة

استيعاب 1200 طالب ماذا يحصل سيدي الوزير؟ يتم الترفيع في طاقات استيعاب طلبة الطب في الجامعات، بينما قدمنا لكم الحل في ولاية قابس بإمكاننا بعث جناح مؤقت بكلية العلوم يضم 3200 طالب، حاليا 1800 طالب، يمكننا بـ 1200 طلب أن نقوم ببعث كلية الطب في هذا الجناح، على الأقل لتخفيف الاحتقان الموجود والظلم الموجود في ولاية قابس نريد بعض الإجراءات، ما ذنب المواطن إن كان هناك مسؤول لا يحيل الملفات والوزارة تقول لديك مشكل في الجهة لذلك نتمنى وهذه حقيقة السيد الوزير ولدنا الثقة في شخصك أن يتم فتح هذا الملف وملفات قابس يجب أن تصل للوزارة ولا نجد مسؤول لديه أجندات أخرى ونرى ملفات قابس والاستحقاقات في التعليم وفي جامعة قابس يجب أن تصل ملفات قابس للوزارة لتتم دراستها.

سيدي الوزير، بكل صراحة ننتظر منكم إجراءات عاجلة على الأقل للملفات التي تم ذكرها وخاصة كلية الطب وهذا المطلب تمت المطالبة به منذ تقريبا عشرين سنة...

السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، تفضل السيد عصام، الكلمة الآن للنائبة المحترمة عواطف الشنيتي، ثماني دقائق تفضلي.

السيدة عواطف الشنيتي

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيد وزير التعليم العالي والبحث العلمي،

مرحبا بإطارات الوزارة،

أولا، السيد الوزير أريد أن أشكرك لتغييرك حتى للسادة المديرين العاملين وبما أنه تم تغييرهم إن شاء الله ستتحسن الأمور وستتغير اللجان وستتغير العديد من الأشياء لأن من تحدثنا معهم منذ أول دخولنا لمجلس نواب الشعب لم يستمعوا إلينا ولا يولون لنا أي اهتمام، كما أنتظر أيضا من السيد رئيس الجلسة السيد الدكتور الأنور المرزوقي ليتدخل لأنه من أهل الخبرة وأن تمدنا بعد ذلك بمداخلة السيد الأنور المرزوقي فيما يخص الدكاترة.

أولا تقدر ميزانية وزارة التعليم العالي 2400 مليار لكن ما يوجه القلب السيد الوزير هي ميزانية البحث العلمي 215 مليار هناك تجهيزات وبصفتي دكتورة في الفيزياء لا يمكن لهذه الميزانية أن تشتري 2 أو 3 تجهيزات في مخبر، لذلك عندما نريد أن نرتقي بالعلم وإن أردنا الارتقاء بالشعوب وإن أردنا أن نرتقي ببلادنا يجب أن يكون لدينا بحث علمي، عندما كانت تونس والدول العربية موجودة لم يكن الكيان الصهيوني موجود لم تكن لديهم جولة الآن أصبح الكيان الصهيوني لديه أول قوة عسكرية وأول قوة اقتصادية وهذا بالبحث العلمي.

السيد الوزير، بالنظر حتى لاسم الوزارة وزارة التعليم العالي والبحث العلمي أجد 10% من الميزانية مخصصة للبحث العلمي وأجد أن 90% مخصصة للتعليم العالي وهذا غير مقبول حتى "logiquement parlant" على الأقل يجب أن يكون ثلثين أو ثلث الميزانية ولا أن يكون 10% كيف تريد أن تتقدم ببلادنا بمثل هذه الميزانية لا نتحدث عن الذكاء الاصطناعي وعن "robotique" وإلى أين وصلت بقية الدول ولكن على الأقل لدينا المادة "الشخمة" وفروا التمويلات للناس للبحث، افتحوا المخابر.

سأتحدث الآن عن معضلة، معضلة الدكاترة السيد الوزير أنا بقيت فترة أكتب ثم أمزق ما كتبته وكأنني سأجتاز مناظرة لأن المسؤولية جسيمة وأصوات الدكاترة في رقبتي وفي رقابنا جميعا السيد الوزير، لقد جاء أشخاص من قابس وهناك امرأة جاءت من بئررت وهي امرأة مسنة عمرها سبعين سنة تبكي أي أن الوضع مزري وأنا لن أحملك المسؤولية لتتحمل المسؤولية مع بعضنا لننعد اجتماعات ولنحاول إيجاد حلول لهؤلاء الناس، لدينا مصانع، لدينا شركات خاصة، هناك شركات أوروبية يمكنهم تفهم ذلك لنفتح الأبواب أمام الدكاترة.

السيد الوزير، أنا لا أشكر كثيرا الوزراء لكنك من الأشخاص ومن الوزراء الذين يريدون أن يعملوا، ولكن موضوع الدكاترة العاطلين عن العمل بقي على حاله استبشرنا السنة الماضية في 2025 بفتح 1350 خطة ينزل العدد هذه السنة لـ 740 وعدد الدكاترة العاطلين عن العمل يقدر بـ 6 أو 7 آلاف عاطل عن العمل، لذلك فإن هذا الموضوع لا يؤرقني فقط، بل لم أعد قادرة على الحديث فيه لقد مرضنا لا أريد الحديث في هذا الموضوع منذ شهرين أو ثلاث، ولكن المسؤولية الوطنية تفرض علينا إيجاد حل لهؤلاء الأشخاص.

السيد الوزير، ليصبح لدينا دكتور هذا يتطلب 100 ألف دينار أو 120 ألف دينار هذه الأموال مهمة الآن ولقد سمعت العديد من الناس يقولون لا يحتاجون لدكاترة، من قال ذلك، أنتم من تتحدثون في الراديو والناس الذين يحكمون في هذا الآن والناس الذين تقلدوا المناصب العليا هل يستحقون ذلك؟ نحن نعرف كيف كان سابقا يمكن للشخص أن يعمل وإن أردنا الآن القيام بإحصائيات لنرى من هم الدكاترة العاطلين عن العمل؟ سنجدهم أبناء الأرياف والمناطق "الحفيانة" والنائية كمنطقتي وكنمنطقة القصيرين وباجة وقفصة لا أريد الدخول في الجبهيات، ولكن عندما يكون هناك أشخاص يصدرهم أحكاما ويتكلمون ويصدرون فتاوي في أشياء خاطئة، عندما كان سابقا الأطباء عاطلين عن العمل ولم نستمع إليهم هم الآن في فرنسا وفي أوروبا ونحن بدون أطباء، عندما كان أساتذة الرياضيات والفيزياء وأنا ضمنهم عاطلين عن العمل، هؤلاء الأساتذة ذهبوا إلى سلطنة عمان وإلى غير ذلك من البلدان والآن لم يعد لدينا أساتذة رياضيات.

لذلك فإن المسؤولية الملقاة على عاتقك كبيرة سيدي الوزير، خاصة سيدي الوزير عندما يتولى الحكم أشخاص فمثلا 25 باحث الذين يعملون بـ "CERES" تم وضع أمر على مقاسهم ويعملون هؤلاء الأشخاص ماذا فعلت بخصوصهم السيد الوزير في 2013 عندما لا يتم تشغيل أساتذة ويتم تشغيل جماعة العفو التشريعي العام المناظرات التي تحدثنا عنها بخصوص الأشخاص الذين لا يستحقون أن يعملوا وتم انتدابهم، ماذا فعلتم بخصوصهم؟ للذين لديهم شهادات مزورة وهي تعمل الآن وغدا وأخذت حقي وحق غيرهم ماذا فعلت بخصوصهم السيد الوزير؟ إن لم تكن لدينا إجابات الآن السيد الوزير يمكنك أن تجيبنا بعد ذلك، ولكن راسلنا بالإجابات لأنني بعد ذلك سأقدم بأسئلة شفاهية، اللجان والانتدابات وأنت تعرف ولقد كنت أستاذ ولديك أصدقاءك وتعرف كيف تتم ودون أن نبقي نتحدث، يقال يستحقون، لا يا سيدي لا يستحقون ومعظمهم 70 أو 80 % لا يستحقون ودخلوا لأهم يعرفون من لديه المخبر لذلك أتركني أصمت احتراما لبلدي تونس دون أن أدخل في الكثير من الأشياء.

الساعات الإضافية سيدي الوزير، عليك بحذف الساعات الإضافية الشخص الذي يعمل يكفيه أجره ومن وصل لسن التقاعد

الله معه لنترك المجال للناس لتعمل، لنترك أمل للشباب في هذا البلد، لقد جئنا من أجل التغيير والتبديل على الأقل شيء فشيء كل سنة نجري بعض الإصلاحات بحول الله سنصل لا يوجد ما هو صعب علينا. السيد الوزير، آخر شيء سأكمل، هناك أشخاص جاؤوا من دول الخليج أولياؤهم يعملون هناك يريدون أن يدرسوا الطب في تونس بالانقليزية عندما يطلبون ذلك يطلب منهم إجراء اختبار بالفرنسية ما دخل الفرنسية وإجراء اختبار بالفرنسية؟ نرجو النظر في هذا السيد الوزير.

المهينات الجامعية مثلا يكون للشخص دفتر معالجة أبيض يبقى ينتظر إلى شهر ديسمبر إلى غير ذلك ينتظر قبوله بالمهنة الجامعي هو يستحق ذلك بما أنه يدرس ولديه نتائج ممتازة يجب أن توفر له المهنة الجامعي، هؤلاء يجب إيلاؤهم الأولوية السيد الوزير بالرغم أن مدير "OOUN" ساعدني في أربع أو في خمس حالات من أبناء العائلات المعوزة.

أيضا السيد الوزير مديري مؤسسات التعليم العالي، لماذا يتم تعيينه كأستاذ لتضع إداري؟ فيتم وضع على رأس المستشفيات مديريين عامين في "juridique" أبناء "ENA" يمكنه بهذا الشكل أن يعطي لأصحابه ولأحبائه كما يريد الساعات الإضافية، لماذا؟

السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا السيدة عواطف، لقد قدمت رأيي في إطار اللجنة والآن السيدة سيرين ستتدخل عفوا بعد ذلك، فقط سؤال بسيط للسيد الوزير بخصوص الزيارات التي قمت بها للخارج وأنا أعلم أنك غدا ستذهب إلى الصين، لو تفضل السيد الوزير بمدنا ببعض المعطيات والإيضاحات خاصة أنت تعلم أن الموضوع "m'interpelle" بخصوص علاقات الشراكة التي أعلم أنها محمودة والتي ستعطي نتائجها خلال الفترة القادمة إن شاء الله.

عفوا سيرين، إذن الكلمة الآن للنائبة العزيزة والمحترمة سيرين المرباط عن كتلة الأحرار، سبع دقائق تفضلي.

السيدة سيرين المرباط

شكرا السيد الرئيس،

مرحبا بالسيد وزير التعليم العالي والبحث العلمي وكافة الوفد المرافق له،

إن السيد وزير التعليم العالي من بين الوزراء الذين تحدثت عنهم في رئاسة الحكومة وهو من بين الوزراء المتجاوبين والمتعاونين والذي كلما احتجت له في وضعية إلا ويعود لي حتى إن لم يجيني فإنه يعود لي وقد تعاملت كثيرا مع الإطار المرافق له خاصة السيدة ألفة قاسم التي أقدم بتحية لها.

أريد أن أبدأ بصورة توجع بعض الشيء هذه الصورة للسيد رئيس الجمهورية فقد أصبح كل شيء يمر عن طريق السيد رئيس الجمهورية، أي موضوع في تونس يجب أن تمر على السيد رئيس الجمهورية، ما هي الصورة وأين هذا؟ هذا السيد الوزير أمام كلية ابن شرف، سور ابن شرف، هذا هو السور (أظهرت السيدة النائبة صورة) هذا الحائط والله سينهار السيد الوزير ويتسبب في كارثة وسيقتل الناس وهذا الحائط بني بالحجارة أي أن هذا السور ثقيل ومتين، هذا الطريق هو طريق حيوي جدا كما تعلم فهو طريق المستشفى والمحكمة والمعهد وال "TELECOM" فهو يتضمن العديد من الحركية في النهار وبما أنني نائبة على الزهور السيجومي، فإني أقدم بهذا المطلب الملح، هذا على الصعيد المحلي.

يتساءل الكثير لماذا سأتدخل في التعليم العالي، سأدخل في التعليم العالي لأن لدي أصوات وأمانات من المواطنين لذلك أبقى إلى الساعة الثانية صباحاً حتى وإن كانت لدي إجابة في اللجنة أو حتى لو تحصلت على إجابة من الإطارات لكن يجب أن يسمعها الشعب تحت قبة البرلمان ورجاء توضيح لهذه الوضعيات نهائياً.

السيد الوزير، لدي أمانة بخصوص تسوية وضعية الأساتذة العرضيين بالمعاهد العليا للدراسات التكنولوجية وإيجاد حل جذري لهذا الملف، عمال بستنة الشركة الاتصالية للخدمات بجامعة منوبة وكلية الآداب بمنوبة منهم من يعمل من سنتين إلى ثماني سنوات في جامعة منوبة وقد ذكروا أن وزارتهم لم تطبق القانون مع عمال المناولة وقد تم إيقافهم عن العمل منذ خمسة أشهر.

تسوية وضعية عقود إسداء الخدمات التابعة لوزارة التعليم العالي فحسب ما ذكروا 13 سنة يعملون بدون تغطية ولا تسوية أقول دائماً هذا حسب كلامهم أي أنني لا أكذبهم لا يوجد لدي ملف في يدي أنا غير مطلعة على الموضوع لكن هذه أمانة علي إيصالها.

السيد الوزير، لقد جاء اليوم شباب في عمر الزهور صحية أولياءهم حقيقة حلتهم يرثي لها وهم شعبة الآثار والتراث: شعبة الآثار والتراث خريجي هذه الشعبة يقولون أنه ليس لهم الحق في العمل وأن وزارة الثقافة لا تعترف بهم، اليوم قالت لي امرأة أنها تعمل معينة منزلية وأن زوجها الله أعلم بحاله أين يعمل وكيف لتدرس ابنته أو ابنه في هذه الشعبة ليتخرج على أمل أن يتحمل معهم المسؤولية بعد ذلك نقول لهم ليس لكم الحق في العمل، إذن لماذا تم بعث هذه الشعبة السيد الوزير؟ يجب إيجاد حل لهذه الشعبة.

السيد الوزير، سأخصص الدقائق الأخيرة لأمانة الدكتور المعطلين عن العمل:

السيد الوزير، في 13 فيفري 2025 كان هناك لقاء مع السيد رئيس الحكومة السابق كمال المدوري بالسيد رئيس الجمهورية رئيس الجمهورية، حيث أفاد رئيس الجمهورية بخصوص الدكتور أن المعطلات الأخيرة بينت بعد الاجتماع الذي حضره كل من وزيري التربية والتعليم العالي أنه يمكن في مرحلة أولى توفير ما يناهز 5000 موطن شغل على الأقل في عدد من المؤسسات والمخابر وغيرها، وأعطى تعليمات لغلق الملف نهائياً.

سيدي الوزير، مطالب الدكتور اليوم، هم يطالبون الوزارة بالعمل الجدي مع بقية الوزارات والإدارات لإيجاد حلول فعلية لإدماج الدكتور الباحثين على أن تكون حلولاً عملية وآنية، لأن الدكتور تحمّلوا الكثير من الصبر.

السيد الوزير، يقولون أنه تم إسنادهم صفر خطة لحاملي شهادة الدكتوراه اختصاص بيولوجيا في ميزانية 2026 وهذا غير معقول والحال أن هناك قانون يمكن انتداب الدكتور بـخطة "assistant chercheur" وقد توقف العمل بها منذ 2016 تقريباً من طرف وزارة التعليم العالي.

سيدي الوزير، كما يقولون أيضاً أن تفعيل الانتداب بخطة باحث على معنى الأمر المتعلق بضبط النظام الأساسي لسلك الباحثين التابعين لمؤسسات البحث العلمي الأمر 4259 لسنة 2013 وفتح خطط انتداب صلب مراكز البحث العلمي الجامعي ذات الإشراف المزدوج، ويطالبون بانتداب الـ 5000 دكتور حسب صفحة رئاسة

الجمهورية، كما يطالبون بزيادة الميزانية المخصصة للتعليم والبحث العلمي بما يسمح من الترفيع في انتداب الدكاترة في مستوى مخابر ووحدات البحث، يطالبون بتمكين الدكاترة الذين أتموا بحوثهم في مرحلة الدكتوراه للولوج إلى مخابر البحث واستكمال ملفاتهم العلمية التي يتم الاعتماد عليها في شبكات التقييم لاجتياز المناظرات، والحال أن الدكتور بعد إتمام رسالة الدكتوراه يمنع من الدخول لمخابر البحث، وبالتالي لا يمكنه مواصلة أبحاثه التي يحاسب عليها في التقييمات، وهذا يتعارض أمام مبدأ تكافؤ الفرص لاجتياز المناظرة.

كما يطالبون كذلك سيادتكم السيد الوزير، بنشر الإحصائيات المتعلقة بالشغورات وعدد الدكاترة الباحثين وأصنافهم والكف عن سياسة المماطلة والتسويق، باعتبار من حق الدكاترة والرأي العام معرفتها، فالوزارة ملزمة بالقانون والدستور بأن توفر المعلومة.

يطالبون كذلك بإلغاء الساعات الإضافية والعرضية وتحولها إلى خطط قارة لانتداب الدكاترة، كما يطالبون منكم إنهاء الإلحاق لأساتذة التعليم الثانوي، خاصة في الشعب والاختصاصات التي تعج بالدكاترة بصفة فورية.

يطالبون الوزارة بسن قانون واضح يتعلق بمنع التمييز للجامعيين الذين بلغوا سن التقاعد، ملفات فساد كبيرة حسب كلامهم في شبكات تقييم الانتخابات صلب الوزارة ولن أتدخل في هذا إلا بعد أن يكون لدي ملف بالأدلة والبراهين، لقد بلغت الصوت بكل أمانة نرجو إجابتنا السيد الوزير تحت قبة هذا البرلمان ليتم غلق هذا الموضوع لأنه عندما نجد دكتور اليوم معتمد فإن هذا يوجع القلب، عندما نجد دكتور اليوم معطل عن العمل في حين أن هناك أشخاص بشهادت مزورة دخلت للعمل وافتكت منهم حقوقهم ونحن نعاني اليوم من هجرة الأدمغة، نعاني من "Brain drain". لذلك نريد اليوم تقديم رسالة أمل تحت قبة هذا البرلمان بالإضافة لقانون المعطلين على العمل الذي سيصدر إن شاء الله في 16 ديسمبر تحت قبة هذا البرلمان.

السيد الوزير، نرجو توجيه رسالة طمأنة لكل هذه الوضعيات من لديه حق يجب أن يتحصل عليه بالقانون دون اجتهاد ودون أي سلطة تقديرية ودون فضل من أحد وشكراً.

السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكراً سيرين، هل تعلم سيرين أنه سيقع هذه السنة وخلال سنة 2025 فقط إحداث وفتح ما لا يقع عن 1350 خطة جديدة للتعليم العالي، سنة 2025 فقط، هذا يحسب للسيد الوزير ولوزارة التعليم العالي، هذا للإعلام فقط.

الكلمة للسيد عماد أولاد جبريل خمس عشرة دقيقة، تفضل.

السيد عماد أولاد جبريل

شكراً، مرحباً بالسيد الوزير وبكافة إدارات الوزارة،

قبل الخوض في مجالات التعليم العالي، كل التضامن مع أبناء المعهد العالي للمسرح والموسيقى بالكاف، خريجيه الذين يعانون من البطالة والذين تخرجوا منذ سنوات في بلد يؤمن بالثقافة معاهدنا ومدارسنا محلياً تلاميذنا بدون أساتذة مسرح فكيف تريدون أن تتنور العقول وبما أنكم غير مؤمنين بهذه الشعب لماذا تركتم هذه الشعب موجودة، اليوم أهم شيء لتقاوم المخدرات، لتقاوم التفسخ الأخلاقي الموجود، العنف اللفظي والمادي الموجود في الشوارع عقليتنا قد تغيرت وابتعدنا عن هويتنا لا يوجد أفضل من التربية المسرحية التي ستعلمك

"savoir vivre" وستعلمك "savoir faire" وتكون شخص متصالح مع ذاتك ومتصالح مع محيطك ومتصالح مع هويتك ومتصالح مع جسدك وتحسن التحاور وتكون لديك أدوات التحليل والتفكير، هذا لا يعلمه لك إلا التربية المسرحية.

وبالتالي زملائي أنتم خريجي معاهد الكاف وتونس بالمسرح أنتم شعلة لهذا البلد ومن الأكيد أكيد سينقشع هذا الظلم وستغير هذه المنظومة، منظومة عدم الاعتماد على الثقافة في ترسيخ الهوية التونسية وفي ضبط نوااميس المجتمع.

أيضا نتضامن مع الدكاترة الموجودين والمعتصمين والذين مطالهم متعددة، عندما نرى اليوم هجرة الأدمغة وهجرة الكفاءات التونسية لا يرضى أي شخص اليوم بأن يكون دكتور ويرى أشخاص أقل مستوى منهم يدرسون بالجامعة، هذا لا يستقيم وهذا ظلم في حق أبنائنا أولا، الخريجين المعطلين عن العمل وفي حق التكوين العلمي للطلاب التونسي وستحدث عما يحصل الآن، لذلك أصبحت اليوم الجامعة التونسية السيد الوزير وأنت سيد العارفين يوجد بها عديد الإخلالات وعديد الخروقات ونجد اليوم عدم إيلاء القيمة لأساتذة تعترف بهم ولدكاترة تعترف بهم بريطانيا وسأتحدث في هذا الموضوع.

لكن قبل أن أدخل في هذا الموضوع أود أن أتوجه أيضا بالتحية وبالشكر للسيد وزير التجهيز فعلا أنا أتوجه له بالشكر لأن الناس لم يلاحظوا سوى ما حصل بالأمس وما حصل بالأمس يدخل في عمل النواب ولا وجود بلغة أخرى، لفوضى في المجلس، لكن عندما يكون الحق واضح وعندما ينطق الحق نحن في دولة اليوم علينا أن ندافع فيها عن الحق ويجب أن ندافع على مطالب الشعب التونسي، وعندما ثبت الحق السيد الوزير وفي إطار التفاعل الإيجابي مع مجلس نواب الشعب وهؤلاء الوزراء الذين نريدهم، عندما يجد أنه قد تسرب خطأ معين لا يجد أي إحراج من أنه يعيد الاجتماع بالسادة النواب ويتم تجاوز ذلك الخطأ، شكرا للسيد الوزير الذي تفاعل إيجابيا مع نواب المديية وتم بصفة رسمية تأكيد ترسيم الطريق الجهوية رقم 96 الرابطة بين الطريق السيارة تونس-صفاقس والطريق الجهوية رقم 13 السريعة المبرمجة بين صفاقس والقصرين على طول 40 كلم عبر السواحي، شربان وهيرة لتكون رواق استراتيجي يربط الساحل بالوسط والجنوب، كما تمت الموافقة والترسيم في هذه الميزانية على تهيئة الطريقة المحلية 861 بين قصور الساف وملولش إلى حدود صفاقس عبر الطريق الجهوية 82 على طول 36 كم أو أكثر.

لذلك عندما يقوم شخص بأمر إيجابي نحن نشكره فنحن لسنا دعاء فوضى، نحن ندافع عن جهتنا ومن يتفاعل معنا إيجابيا سواء في الملفات الوطنية التي هم كل البلاد أو في الملفات الجهوية نحترمه ونجله ونقول له شكرا.

وزارة التعليم العالي سيدي الوزير، أحترمك كثيرا وقلبي معك لأنك ستسافر غدا صباحا بعد أن تكمل الجلسة من مجلس النواب ستسافر مباشرة في مهمة رسمية للدولة التونسية، أعانك الله على ما هو موجود أنا أعلم صدقك وقد خبرت معدتك أنت شخص تريد تقديم الإضافة لكن التعطيلات كثيرة والمشاكل كثيرة. وصدقا صدقا لا يوجد أي شخص حاليا في تونس بدون تضافر كل الجهود من مستوى أعلى هرم في السلطة من رئيس الجمهورية لرئاسة الحكومة إلى كل المتداخلين على مستوى الهيئات الرقابية المالية والإدارية عليها بفتح تحقيقات جدية في كل الملفات، في كل الجامعات التونسية بدون استثناء اليوم لأنني قد أتيت إليك قبل السنة الفارطة وتحدثنا عن

ملف أستاذة تتقاضى أجرا وهي موجودة خارج حدود الوطن وأثبتت التحقيقات وهذا ما أكدته لي سيادتك السيد الوزير، وقلت لي لقد حصلت تعطيلات لأن التفقدية أخذت وقتا لتأتي بالملف ولتتحصل على تصريح "fiche de mouvement" التي تكون إلا بعد الحصول على إذن وغير ذلك وأنا والله العظيم هنا أؤكد لك كان الله في عونك إذا كان هناك أمر بهم الدولة وبهم المال العام وننتظر إلى أن نتحصل على إذن ونبقى ست أو سبع أشهر ليمت القيام بالتحقيقات.

إذا كان كل شخص يتم اتخاذ إجراء في شأنه من هذا النوع فقد توقفنا ولا نصل لإصلاح ثلاث أو أربع ملفات حتى يلتحق بنا غيرها السيد الوزير، سامحني ماذا سأفعل أنا الآن، إن لم أبلغ عن هؤلاء أصبح أنا شاهد زور وإن بلغت عنهم ما الوقت الذي تتطلبه لإصلاح هذه الملفات، هذه هي الإشكالية لأنني عندما جلست معك ومع السيد مراد الذي أشكره أيضا رأيت حجم الصعوبات للنظر في ملف من طرفك، لذلك أقول اليوم يجب توفر مجهود وطني، لا يجب الوقوف على مجهود وزارة التعليم العالي فقط، حسب القوانين وحسب الاستقلالية المالية والإدارية يتم انتخاب عميد الكلية وحده وانتخاب رئيس الجامعة ولكي تصل الوزارة إلى هذه الملفات هذا يتطلب وقتا يجب تغيير هذا، يجب تغيير هذا، ما معنى وزير تعليم عالي ليس له الحق في اتخاذ قرارات أنية وفورية في إنسان أثبت أنه فاسد، ما معنى هذا؟ بأي حق وبأي قانون وبأي عقلية، التونسي الذي استمع إليك واستمع إلي، سمع أنني قد جلبت الملفات وسمع أنك قد أكدت الملفات فقد ذكرت حتى في جلسة أخرى وقلت إننا قد اطلعنا على الملفات وقد ثبت صحة هذه الملفات والتحقيق متواصل فيها ومؤخرا أيضا خرج ملف التفقد وغيره، ولكن عندما يرى أنه لا يوجد أي ردع بخصوص هذا الشيء يقول لماذا نتحدث عن الملفات؟ لذلك السبب في المرة الفارطة تجاوزت قليلا وتحديث مع رئاسة الحكومة لأن الهيئات الرقابية وغيرها موجودة في رئاسة الحكومة لأن تفقدية الوزارات غير قادرة على اتخاذ هذه القرارات بمفردها.

بما أن الملف ثابت السيد الوزير دون أن نعطي اسم الشخص لأنني لا أريد التشهير بالناس، الملف ثابت بالقانون والملف ثابت بالأدلة في نفس ذلك المعهد: المعهد العالي للعلوم الإنسانية بجندوبة بنفس المعهد هناك حالة أخرى من هذه الحالات حاليا في أمريكا لديها جدول ويتم ضخ لها الأموال وهي لا تدرس، وكالعادة أنت تعرفني السيد الوزير أنا أعطيت المعطيات عندما نترك هؤلاء الناس في أماكنهم لا يتم المساس بها لأن هؤلاء الناس لم يتم معاقبة أحد منهم، لم يتم اتخاذ الإجراءات لأنني أعرف ماذا حصل، غيّرنا أشياء في أماكن أخرى وليس في ذلك المكان، اليوم ماذا يحصل السيد الوزير هذه سأقولها تعلم أن هناك أشياء لم أذكرها وسلمتهم للسيد مراد مباشرة لأنني قلت أنني لا أسمح لنفسي أن أحدث فيها في مجلس نواب الشعب احتراماً لهيبة الدولة التونسية وللجامعة التونسية لا يمكن ذكرهم والملف قدمته بكل التفاصيل للسيد مراد ولكن هذا سأذكره الآن طالب بكلية العلوم الإنسانية بجندوبة، طالب تم تغيير اللجنة الخاصة به -السيد الوزير افهم ما أقوله- ويتم سحب ملفه وتغيير نتائجه ويتم إنجازه وأكتفي في هذا المجال، حقيقة أكتفي في هذا المجال.

ملفات الفساد هذه بماذا يتم تغطيتها؟ يتم تغطيتها بال "propagande" ما هذا ال "ISO" والله أخذنا ال "ISO" كيف تحصلت على "ISO" بماذا؟ بملفات الفساد، بإهدار المال العام، بماذا "ISO" تريدون أن نقول كيف تم الحصول على "ISO" وما "les critères" التي

السيد محمد الشعباني

بسم الله الرحمن الرحيم،

شكرا السيد الرئيس.

مرحبا بالسيد وزير التعليم العالي والبحث العلمي والوفد المرافق لسيادتكم.

في البداية أفخر بأنني خريج الجامعة العمومية التونسية التي هي اليوم في حاجة إلى التطوير والهيكلية والدعم لتظل حاضنة لأبناء الشعب ونحافظ على جامعة شعبية وتعليم ديمقراطي وثقافة وطنية في إطارها العربي الإسلامي.

السيد الوزير، إنه لمن المؤسف اليوم أن نجد دكاترة تونس الباحثين بعد مشوار علمي طويل ومضن نجدهم اليوم في وقفات احتجاجية على قارعة الطريق يفترشون الرصيف، في الوقت الذي يفترض فيه أن تكون هذه النخبة في مفاصل الدولة يستثمرون وقتهم الثمين في النهوض بالبلاد نجدهم اليوم في وقفات احتجاجية أمام مجلس نواب الشعب وعند زيارتي إليهم كلفوني برسالة سأنقلها بأمانة إلى سيادتكم وهي موجبة إلى سيادة رئيس الجمهورية والسيدة رئيسة الحكومة، هذا مفادها:

" أمام ما تضمنه مشروع قانون المالية لسنة 2026 من إجراءات تمس مباشرة حق الدكاترة الباحثين في التشغيل والاعتراف وبعد التثبت من تخصيص 1350 خطة فقط لحاملي شهادة الدكتوراه من مجموع 51,878 خطة انتداب وتسوية، يعبر الحراك الوطني للدكاترة الباحثين عن صدمة عميقة إزاء هذا الخيار الحكومي الذي يهمل النخبة العلمية ويؤكد استمرار سياسات الإقصاء التي عانوا منها الدكاترة لسنوات طويلة، إن هذه النسبة الضئيلة "أقل من 2%" لا تعكس حجم الأزمة المتفاقمة ولا تتماشى مع ارتفاع عدد المتحصلين على الدكتوراه الذي يتجاوز 1200 متخرج سنويا مع وجود 9000 دكتور باحث ضمن المنصة الإحصائية الرسمية دون أي أفق واضح للانتداب في الجامعات أو مراكز البحث.

ورغم التعهد الرئاسي الواضح بانتداب 5000 دكتور في مرحلة أولى، فإن الملف ما يزال يشهد تباطؤا في التنفيذ على المستوى الإداري مما عمق حالة الاحتقان والغليان في صفوف آلاف الدكاترة الباحثين وبناء على ذلك، نعلم الرأي العام الوطني بما يلي:

أولا، دعوة الحكومة إلى الامتثال لتوجيهات رئيس الجمهورية بخصوص ملف الدكاترة الباحثين والقيام بالترفيه الفوري في عدد خطط الانتداب بما ينسجم مع حاجيات الدولة واستراتيجيتها الوطنية في دعم الكفاءات العلمية وتثمين رأس المال البشري باعتبارهم أساس تطوير الجامعة والبحث العلمي وبناء اقتصاد المعرفة.

ثانيا، تمسكنا بمطلبنا المركزي المتمثل في انتداب 5000 دكتور باحث في مرحلة أولى طبقا للوعد الرسمي الصادر عن الصفحة الرسمية لرئاسة الجمهورية بتاريخ 13 فيفري 2025.

ثالثا، ندعو رئاسة الجمهورية إلى رفع جملة المظالم المسلطة على الدكاترة الباحثين وإنصافهم والاضطلاع بدورها في حماية الحق الدستوري في العمل وإقرار مكانة الدكاترة الباحثين كقوة علمية قادرة على الإسهام في بناء اقتصاد قائم على المعرفة والابتكار.

تم العمل بها، من يقوم بالـ "ISO" لقد تم تكليف مكتب للدراسات، هل تريد أن أسمي لك المكتب واسم السيد الذي ذهب وفي الأخير يقال له تناول المرطبات مع الجماعة فقط، اترك الأمور هكذا ولماذا "ISO"؟ لندخل به بعض الأموال لنجد مجال للسرقه كالعاده، لا يوجد "ISO" هل توجد "ISO" في ملفات كهذه، الملفات نعطيها "ISO"، ملفات كهذه تأخذ "ISO"، إذن الـ "Campus" المنار على ماذا سيتحصلون، نتحدث عن فساد بهذا الشكل، على ماذا سيتحصل؟ ولديكم ملف منوبة هذا الملف هو ملف كبير جدا، ذاك الملف ما أتاه الله بسلطان، ذاك الملف كان من المفروض أن يتم وضعه على طاولة الأمن القومي.

هنا نتحدث عن البحث العلمي لنذهب إلى "ISO"، الآن نتحدث عن البحث العلمي، البحث العلمي أي أننا نقوم بمهرجان بيئة ممول وجزء كبير من المهرجان الذي تم القيام به مؤخرا للبيئة وتم نشره على صفحات الجامعة، جزء كبير منه ممول من أين؟ من ميزانية المخابر ولأن ميزانية هذا المخبر لا رقابة لها منذ سنة 2021 لم يجتمع هذا المجلس بخصوص هذا المخبر ولم يتم تقديم أي تقرير لا إداري ولا مالي في حين هناك شبهات فساد مالي وإداري وتم إيصالهم إلى الوزارة وتم التبليغ عنها، بما أن هناك هذا الشيء ويقول إن المخبر من 2021 لم يجتمع مجلسه ولا يوجد لا تقرير مالي ولا إداري بخصوص هذا الموضوع يبعثون للوزارة، أين هذه التفقدية؟ أنا دائما أتساءل.

لذلك الأكيد سيدي الوزير أن الملفات... هذه النوعية من البشر السيد الوزير كما أن لديه خيوط في كيفية اقتسام الكعكة وكيف يتصرفون وكيف يسرق وماذا يفعل وأكد لكم أن لديهم خيوط في الوزارة للتغطية على ملفاتهم حتى لا يتم جلب الملف والنظر فيه، أنا لا أتهم الوزارة بأي شيء، ولكن عندما يقال أن الملفات قد وصلت للوزارة ولم يتم فتح بخصوصها تحقيق هذا هو المشكل الكبير.

هذا ملف كامل موجود فيه كل الفساد ونسخة منه بلغت إلى السيد رئيس الجمهورية وقد تم وضعه في مكتب الضبط في رئاسة الجمهورية وهذا ملف آخر تقرير مختصر لخروقات تبين حجم الفساد المالي والإداري والبيداغوجي بالمعهد العالي للغات التطبيقية والإعلامية بباجة منذ سنة 2014 والمتواصلة إلى اليوم بوتيرة متصاعدة من طرف نفس المسيرين والملف موجود: محكمة المحاسبات جندوبة وزارة التعليم العالي، الإدارة العامة للتعليم العالي، الإدارة العامة للبحث العلمي، التفقدية العامة بوزارة التعليم العالي والبحث العلمي، الإدارة العامة للشؤون القانونية بوزارة التعليم العالي، جامعة جندوبة، المعهد العالي للغات التطبيقية والإعلامية بباجة، هذا ملف كامل وأنا مستعد أن أسلمه الآن فهذا لا يزعجني والبقية تأتي.

خلاصة القول سيدي الوزير، عندما يكثر الفساد بهذا الشكل لم يعد بإمكاننا أن نخرج جيل جيد وعندما يصبح أستاذ "Corps A" تفتخر به تونس وينشر أكثر من 93 مقالة في دولة التي هي إنجلترا عندما تدخل للمعهد ستجده يدرس اختصاص ليس اختصاصه على الدنيا السلام، هذا هو ملخص الحكاية وشكرا سيدي الوزير.

السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا عماد، تفضل السيد محمد الشعباني، الكلمة للنائب المحترم السيد محمد الشعباني عن كتلة لينتصر الشعب، ثماني دقائق تفضل.

إن إصلاحات الوزارة لا ترتقي إلى حجم الأزمة، التقليل في نسبة الاختبار الشفوي في مناظرة الأساتذة المساعدين إلى 10% فقط والترفع في عدد الخطط المفتوحة عبر تحويل الساعات الإضافية والعرضية إلى شغورات حقيقية مع التعهد بعدم ارجاع الخطط المفتوحة بعد الإعلان عنها في مناظرة الأساتذة المساعدين.

رابعاً، إرساء لجنة للطعون قبل فتح بلاغ المناظرة لضمان الشفافية والعدالة والتمسك بإجراء المناظرة في صيغة رقمية لتعزيز المساواة بين المترشحين.

سادساً، مراجعة تركيبة اللجان العلمية القديمة وتعويضها بتركيبة متجددة تتضمن الحياد والكفاءة.

سابعاً، التأكيد على أن تجرى المناظرات في وزارة التعليم العالي بصفة سنوية ودورية لضمان استقرار الإنتدابات.

ثامناً، نشر شبكات التقييم بالتوازي مع بلاغ المناظرة لضمان الشفافية منذ البداية.

تاسعاً، إرساء مبدأ "دكترة الجامعة" بحيث لا يدرس في الجامعة سوى حاملي شهادة الدكتوراه وعبر مناظرة وطنية.

هذه رسالة الدكاترة الباحثين.

الرسالة الثانية السيد الوزير، من الأساتذة العرضيين بالمعاهد العليا للدراسات التكنولوجية، إذ يقولون: نشغل بنظام الساعة منذ 17 سنة بتصريح على الشرف وطلابنا بتسوية وضعياتنا فتم إقصائنا، لذلك نطالب بالتسوية عن طريق إلحاقنا بوزارة التربية أو التكوين أو الإدارات العمومية.

السيد الوزير، حين يلتجأ خريجو جامعاتنا وكفاءتنا إلى الوقفات الاحتجاجية فعلى الحكومة وكافة المسؤولين النظر بجدية في ملفات خريجي الجامعات الدكاترة الباحثين ومن طالت بطالتهم وغيرهم ولكم الشكر.

السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكراً، أحيل الكلمة الآن للنائب المحترم الأستاذ رضا الدلاعي عن كتلة الخط الوطني السيادي، له تسع دقائق.

السيد رضا الدلاعي

شكراً السيد الرئيس،

مرحباً بك السيد الوزير وبالوفد المرافق لك.

إن مهمة التعليم العالي هي مهمة محورية وبالمناسبة أخطب من خلالك الحكومة حتى تكشف عما يسمى بالشهادات المزورة لأن الحديث بهذه الطريقة يسيء لتونس ومن المفترض أن توضح رئاسة الحكومة هذه المسألة، أين وصلت الإجراءات؟ وهل هناك شهادات مزورة أم لا؟ وما عددها؟ لأن تكرار هذا الحديث يفرض علينا الحسم في الموضوع بشكل نهائي.

من جانب آخر نريد أن نتجه مسارات التوجيه الجامعي لخصائص الجهات والتوجهات الحديثة في الطاقات والتكنولوجيا والذكاء الاصطناعي والخصائص الاقتصادية وطلبات سوق الشغل الإقليمية والوطنية وهذا ما تسعى الوزارة إلى تحقيقه وحول ملف تشغيل أصحاب الشهادات العليا وحاملي شهادات الدكتوراه العاطلين عن العمل، فإنه يجب حسم هذا الملف بشكل واضح وإعطاء آجال محددة للناس سواء كان ذلك على دفعات أو في دفعة واحدة مع وضع ترتيب واضح لأن هذا هو الإجراء الذي يجب أن يتم.

لقد جاء في بيان رئاسة الحكومة تصريح السيدة رئيسة الحكومة الذي يتضمن ما يلي: "يهدف مشروع قانون المالية إلى دفع التشغيل وذلك من خلال فتح باب الانتداب في الوظيفة العمومية وخاصة لأصحاب الشهادات العليا ومن طالت بطالتهم". وهذا الأمر لا يزال غير واضح ويحتاج إلى توضيح أكثر، لذا أدعو السيد رئيس الجمهورية، قبل المصادقة على قانون المالية إلى وضع رؤية واضحة لمن طالت بطالتهم وللدكاترة المعطلين عن العمل لاستيضاح الصورة وفهم الآجال المطلوبة.

كذلك السيد الوزير، بخصوص وضعية الخدمات الجامعية، لا يمكننا الوصف بأنها متردية ولكنها تحتاج حتماً إلى تحسين وقد تحدثت عن وجود اتجاه لتحسينها أكثر فأكثر وفيما يتعلق بالمنح الجامعية المسندة لفائدة الطلبة من أبناء العائلات المعوزة ومحدودة الدخل وحتى العائلات التي تتقاضى رواتب أعلى قليلاً فهي في وضع يحتاج فيه أبنائها إلى المنحة، فما بالك بالمعوزين وبمحدودي الدخل وهذا الأمر يتجاوزك السيد الوزير، فهو مرتبط برئاسة الحكومة ووزارة المالية وحتى رئاسة الجمهورية لأن المسألة تتطلب اعتمادات لقد تحدثت عن وجود نوايا في هذا الصدد، لكن الأمر يجب أن يحسم بشكل نهائي.

سأنتقل الآن إلى الحديث عن جهة باجة، فعندما أحدثت الجامعات في تونس تباعاً لم يكن ذلك استجابة للمنطق الجهوي، بل جاء في إطار رؤية وطنية شاملة تهدف إلى تلبية الحاجات المعرفية للمواطن وبناء كفاءات المستقبل فضلاً عن دفع عجلة التنمية في مختلف الجهات دون استثناء والجامعات التي تم إحداثها في مختلف الولايات أطلق على أغلبها اسم الولايات التي تحتضن مقر الجامعات، ولكن هذا لا يعني أن الجامعة ملكاً حصرياً لتلك الولاية ولا يبرر تركز جل مؤسساتها بها، بل من واجبها مراعاة التوازن في توزيع المؤسسات داخل مختلف الولايات التي تتبعها جغرافياً وفق رؤية تنموية شاملة لا مركزية، كان من دور وزارة التعليم العالي والبحث العلمي أن تحرص على التوزيع العادل بين الولايات خاصة في ظل فكرة "الأقاليم" وروح دستور 2022.

إن ولاية باجة رغم مؤهلاتها البشرية لم تنل حظها بعد الثورة وقد أثبتت أنها قادرة كغيرها على توفير محيط ملائم للتدريس والبحث ومثال ذلك مؤسسة البيوتكنولوجيا بباجة على محدوديتها أثبتت كفاءتها وحققت مراتب مشرفة على المستوى الوطني والدولي وهو ما يشجع على الانتقال من النسيج الجامعي في الولاية مع إحداث إحداثيات جديدة، كذلك نرى المعهد العالي للبيوتكنولوجيا بباجة لحصوله على شهادة الاعتماد كأول مؤسسة تعليم عالي وبحث علمي في الإجازة والمجستير.

إن أهالي باجة السيد الوزير، يطلبون منكم التدخل وبعث مدرسة وطنية للمهندسين في اختصاصات التكنولوجيا الحديثة خاصة وأن جامعة جندوبة التي تشمل أربع ولايات لا يوجد بها هذا الاختصاص.

كذلك نطالب بإحداث معهد عالي لعلوم التمريض بباجة، لقد ذكرتم في استعراضكم مع السيد وزير الصحة العمل على بعث اختصاصات جديدة في علاقة بهذه المجالات والتوجه نحو إحداث ثلاث مؤسسات عمومية في مجال التكوين شبه الطبي وذلك بكل من ولاية جندوبة والقيروان والقصرين ونحن نفرح لهذه الولايات، كما ذكرتم أنه سيتم حالياً دراسة إمكانية إحداث مؤسسات أخرى بكل من ولايتي سيدي بوزيد ونابل.

كذلك مطلب الجهة أن يقع إحداث معهد عالي لعلوم التمريض بولاية باجة وهذا ليس عزيزا على الجهة وليس عزيزا على تونس، نريد تحقيق التكافؤ بين كل الجهات حتى تحقق العدالة الكافية. وفقكم الله في عملكم وإن شاء الله تونس دائما بخير وتحسن لتصل إلى أرقى المراتب.

السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، أحيل الكلمة الآن للنائب المحترم السيد عبد الستار الزارعي، له ست دقائق تفضل.

السيد عبد الستار الزارعي

شكرا السيد الرئيس،

مرحبا بكم سادتي الكرام،

السيد وزير التعليم العالي والبحث العلمي، صباحكم خير.

الساعة تشير الآن إلى حوالي الساعة الثالثة صباحا وإن شاء الله تكون هذه "الماراطونات" دافعا لنا لنقدر على حل مشاكل الشعب التونسي، هذه أمانة فكل وزارة تأتينا يا سيدي الوزير إلا وشعرنا معها بألم ومرارة أكثر فكل وزارة ومشاكلها إلى درجة أننا أصبحنا وكأننا نخنق يوميا تأتينا المطالب إلى ساحات البرلمان، الدكاترة والأساتذة وكل المعطلين عن العمل.

يا سيدي الوزير، هذا نداء إلى كل من يهمة الأمر، إلى السيد رئيس الجمهورية وإلى السيدة رئيسة الحكومة، وإلى السادة الوزراء لا بد من التكاتف من أجل حل مشاكل الشعب التونسي التي لا تحصى ولا تعد وبما أنني أمام وزارة التعليم العالي، دعني أحدثك عن الدكاترة الذين قابلتهم اليوم والذين يتحدثون بحرقة يا سيدي الوزير والله عيب علينا وعلى هذه الدولة أن يكون الدكتور عاطلا عن العمل أو يشتغل في أعمال لا تليق به، الدولة تنفق عليه ليصبح كفاءة، ثم نجد كفاءتنا ودكاترتنا معطلين.

إن الشعب التونسي هو شعب الكفاءات وأصحاب الشهادت العليا وهذا الملف سواء الدكاترة أو لأصحاب الشهادت العليا الذين يعدون بالآلاف وهذا الملف يشعرا بالمرارة والغبن، بل إنه يمس هيبة الدولة ويضرب منظومة التعليم نفسها فإنه حين تجد عائلة بها أربعة خريجين عاطلين عن العمل ويرى أخوهم الصغير أو قريبهم الذي لا يزال في الابتدائي وضعية الدكتور صاحب الشهادة العليا عاطلا عن العمل، فكيف سنحافظ على رغبة أبنائنا في التعليم؟ نحن نضرب تعليمنا بأيدينا حين يصل الخريج إلى سن الأربعين والخمسة والأربعين والخمسين والخمسة والخمسين وهو بلا عمل، بل إن هناك من توفي وهو يتمنى يوما واحدا من الشغل، هذا الوضع لا يمكن لأي وطني أن يشعر تجاهه بالسعادة، بل بالعكس لا يورث إلا المرارة.

أما الموضوع الآخر الذي طرحه العديد من الزملاء، يا سيدي الكريم، فهو وضعية الأساتذة العرضيين في المعاهد العليا في تونس كافة، عددهم بسيط حوالي 250 شخصا، لكنهم يحدثونني اليوم عما يندى له الجبين في طريقة عملهم إذ يوقعون عقودا في البلدية ويتقاضون أجورهم بالساعة وبلا ضمان اجتماعي لمدة 17 سنة، ما هذا الاستغلال الفاحش؟ هل أصبحت الدولة عصابة؟ وبمجرد أن طالب هؤلاء بحقوقهم وجدوا أنفسهم مطرودين.

كما نذكر أصحاب الشهادات العليا الذين يعملون في جميع القطاعات والإدارات التونسية يطالبون الحكومة بأن يتم توظيفهم حسب مستواهم التعليمي.

صدقني إن مشاكل التونسيين لا تحصى ولا تعد أصبحنا نخشى فتح الهاتف من كثرة المطالب، كما لا ننسى مناظرة القيميين والمرشدين الناجحين وهذا نداء آخر أوجهه إلى السيد وزير التربية، حتى أننا أصبحنا نخشى أن ننسى ذكر أي مطلب من مطالب المواطنين. شكرا لكم وبارك الله فيكم، بالتوفيق لكم وللبلاد وحى الله تونس.

اسمح لي يا سيدي الرئيس، ما دام الوقت يسعني حيث لدي ست دقائق وليس خمس دقائق، سأستغل هذه الفرصة لتوضيح مسألة المرشدين التطبيقيين في وزارة التربية، إن هؤلاء المرشدين يعانون منذ قرابة العامين رغم أنهم اجتازوا المناظرات المطلوبة بنجاح، إلا أن مشاكلهم لم تحل إلى حد الآن والحقيقة أن مشاكل وزارة التربية لا تحصى ولا تعد، لكن يظل الرابط الأساسي بيننا جميعا هو مصلحة وطننا تونس وخدمة هذا الشعب، إن هدفنا الأول هو إيجاد حلول فعلية لهذا الشعب فنحن لا نتبنى نهج المعارضة من أجل المعارضة فحسب ذلك الأسلوب القديم، بل إن غايتنا الوحيدة هي تحسين الأوضاع للشعب التونسي وشكرا لكم.

السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، أحيل الكلمة للنائبة المحترمة بسمة الهامي عن كتلة لينتصر الشعب، لها ست دقائق.

السيدة بسمة الهامي

شكرا السيد الرئيس،

نرحب بالسيد وزير التعليم العالي والبحث العلمي، وبكل الإطارات المرافقة له في رحاب مجلس نواب الشعب.

حقيقة، أنا لن أناقش ميزانية وزارة التعليم العالي والبحث العلمي بقدر ما أنا بصدد تصفح هذا الكتيب الذي شمل مهمة الوزارة، فبينما كنت أتصفح أتيت على كل الجامعات في علاقة ببرامج التكوين والبيداغوجيا، لم أجد ذكرا لولاية سليانة لا يوجد معهد عالي للدراسات التجارية ولا معهد عالي للهندسة الفلاحية رغم أن سليانة تتميز بطابعها الفلاحي كما لم أجد مدرسة تكوين ولا كلية حقوق ولا كلية آداب بالجهة.

لقد تعاقبت الحكومات ولا أدري كيف لهذه الحكومات أن تدعي شيئا من التحيل أو شيء من الكذب وتذيل ولاية سليانة فمثلا، قيل يوما أنه سيتم بعث معهد عالي للهندسة الفلاحية ومنذ ذلك الحين لم يتحقق شيء كانت مجرد وعود ثم نسينا بعد ذلك وآخرها مشروع بناء مقر المعهد العالي للفنون والحرف بسليانة الذي لم ير النور رغم أن تاريخ فتح العروض كان في 3 ماي 2023، ثم تغيرت المسائل وكأن شيئا لم يكن.

سيدي الوزير، نحن مؤمنون بثورة 17 ديسمبر 2010 ومؤمنون بحقنا في العدالة الجهوية وفي حق الفرد والجهة في العلم والاستثمار والتطور أود اليوم أن أسألكم، ما هي خطتكم لإنصاف سليانة وتمكينها من حقها في مؤسسات التعليم العالي؟ لقد استمعت إليكم تحدثون عن مناطق أخرى مثل نقطة ونابل، بينما غابت سليانة تماما ونحن نرى بأن لنا حقا في الحياة والتعليم العالي بالسرعة الثورية وأن يكون لولايتنا شأن في هذه المؤسسات ولا ننسى أننا في مرحلة البناء والتشييد وإذا كنتم حقيقة تؤمنون فعلا بهذا المسار وبحق الجهات، فالمفروض أن تبدؤوا بالولايات والمناطق الأكثر تهميشا والأقل حظا في

الحكومات المتعاقبة وإلا فلا معنى لثورة 17 ديسمبر 2010 التي لم تكن من عدم بل قامت من أجل تعديل الكفة والالتفات لكل أبناء الوطن وجهاته، إن استمرار الدولة في تهميش سليانة هو نوع من الظلم والحيث ولا أعتقد أننا سنسمح للتاريخ بأن يمر هكذا دون أن تنال سليانة حظها في كل شيء.

كذلك أود سؤلكم سيدي الوزير عن مدى تطبيق قانون منع المناولة والقضاء على العقود الهشة لكل منظوريكم في مؤسسات التعليم العالي وأتساءل أيضا عن وضعية الأساتذة العرضيين بالمعاهد العليا للدراسات التكنولوجية التي تحدث عنها بعض النواب، هذه الفئة التي كانت الحل الأمثل لهذه المعاهد خلال أزمة المعاهد التكنولوجية ولكنهم شغلوا بشكل غير لائق لقد حان الوقت لينالوا حقوقهم، أعلم جيدا أنه سيقع فتح باب الانتدابات كذلك أعلم أنه لا يمكن احتوائهم جميعا لكن أعتقد أن لديهم الأولوية فيهم من قضى 17 عاما في هذه المعاهد العليا للدراسات التكنولوجية يشرف على ختم بحوث الطلبة وعلى "Délérations des résultats" وعلى مساعدة الأساتذة إذا، هذه فئة تستحق الاحترام وأن تكفل لها كرامتها.

سأختم سيدي الوزير بمسألة ما وسأسألكم عن وضعية البحث العلمي في تونس، بكل واقعية، عندما أسمع أن آخر الأنباء تفيد أنه سيقع الإعلان عن بداية نثر 'الدعسوقة المكسيكية' للقضاء على الحشرة القرمزية وكأننا بلا بحث علمي ولا مخابر ولا باحثين ولا مفكرين ولا رؤية لأنه في الحقيقة سيدي الوزير، أن مخابرينا يعث بها من لا كفاءة لهم ولا قدرة، بل ويتم استغلالها لتصفيات سياسية...

السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، أحيل الكلمة للأستاذ محمد علي، له إحدى عشرة دقيقة،

تفضل.

السيد محمد علي

شكرا، صباح الخير،

سأبدأ في العام بصراحة سأطرح سؤالا هل يمكن فعلا أن تؤدي ادارتنا لنقاش الميزانية بهذه المنهجية وبهذا النسق وبهذا التنظيم إلى نتيجة إيجابية أو تعطينا نتائج تخلق اطمئنانا للشعب التونسي ونحن بإمكاننا تحقيقها؟ أنا في تقديري وما أراه هو نوع من الارتباك الكبير في نقاش الميزان الاقتصادي التونسي وقانون المالية ونقاش المهام بين قاعة الجلسة وبين مكاتب اللجان، تشعر أنك مشتتا بين مكتب هذه اللجنة والأخرى وهنا الجلسة العامة، يسجل اسم هنا وهناك وفي بعض الأحيان لا يتمكن من ذلك ثم يذهب للمهمة الأخرى إن أسعفه الوقت وهكذا تنتقل تقريبا في حلقة عشوائية ونحس أنها مفرغة بشكل أنه ربما تكون النتيجة إذا لم نقل منعدمة نقول إنها قريبة من الصفرية وهذا لأننا نناقش قانون ميزان مالي سنشتغل به ونسعى في تنفيذه في علاقة بقانون المالية في 2026 على مدى عام كامل، في هذا الظرف أتصور أن المنتج سيكون ضعيفا ولن يكون مطمئنا فعلا لأن نخلق تقدما في علاقة بمتطلبات أو حاجيات الشعب التونسي في المرحلة القادمة على الأقل طيلة سنة 2026.

أعود إلى أنني لاحظت من خلال نقاش المهام أن هناك نوع من التشنج الراجع لما قلته من قبل وأيضا نشعر أن نسبة التناغم والانسجام بين الوظيفتين منهجيا، أولا لأننا حين قلنا قبل أن نقدم مقترح الميزانية أو الميزان الاقتصادي نتشاور مع بعضنا لأنه من خلال النقاش السنة الماضية وقفنا على جملة من المطبات والمواطن التي

تحتاج إلى إصلاحات وكان المنتظر أن نبدأ بصفة مبكرة في نقاش الأضية على الأقل لنضع معدات العمل حتى نعطي منتج قانون الميزانية والميزان الاقتصادي يمكنه أن يكون قريبا من إصلاح تلك المطبات وذلك الضعف الذي كان عندنا في الميزانية السابقة أو التي قبلها.

للأسف نجد أنفسنا دائما في آخر لحظة وهذا المنتج ليس منتوجا مشتركا ثم ندخل في عملية تكاد تكون جلدا للذات وجلدا متبادلا بين الوظيفتين التشريعية والتنفيذية، يعني ندخل في تحميل المسؤوليات بشكل أن أقول في نهاية الأمر إن الإشكال ليس في الأداء الحكومي فقط لأن الأداء الحكومي المفترض أن يكون مربوطا بسياسة عامة واستراتيجية في رصد أهداف أي ميزانية وأي مالية في علاقة بطلبات الشعب التونسي.

للأسف أن الأهداف هي مجزأة وفي جزر مختلفة ونجد أن ميزانية التعليم العالي للعام الفارط هي نفسها لهذا العام وما لم تتمكن من فعله في السنة الماضية لا أتصورها ستقوم به هذه السنة بذات الميزانية وقد ناقشنا نفس المواضيع تقريبا في العام الفارط وفي الميزانية السابقة نجد أنفسنا في هذه السنة نناقش نفس المواضيع في ميزانية 2026 إذا يتواصل الشأن بهذا بحول الله سنناقش نفس المواضيع في ميزانية 2027 نجد أنفسنا ندير نقاشا غير مجد ولا يمكن أن يقدم الإضافات التي ينتظرها الشعب التونسي، فهو يرغب في تحسين في كل المجالات، في مجال النقل حتى لا تقع فيه كوارث مثلما وقع في قفصة، شهيد الفسفاط حين قلنا بأن القطار مربوط بسلك والسكة لم تعد قادرة على مسك الراية، قلنا ثلاث مرات في ثلاث ميزانيات وكرناها هذه السنة في كل لقاء مع الوزراء في علاقة بهذه القطاعات وفي الأخير نستفيق على كوارث من هذا النوع.

قلنا بأن هناك تقصير كبير في عملية صيانة المصانع المنتجة سواء كان الاستخراجية أو المصانع التحويلية ووقعت كارثة قابس وتعاملنا معها بطريقة لا تستجيب لحق هؤلاء الناس في الدفاع عن حقهم في الحياة، بل ندخل في درجة أخرى من التعامل الأمني والمضرة منه أكثر مما يمكن أن يفيد في تحقيق الاستقرار الاجتماعي والسياسي والاقتصادي للبلاد وبقينا أمام إخراجات في استقرار وطني نحن في حاجة إليه في هذه المرحلة حتى نمر بسلام إلى مرحلة جديدة نبني بها جمهورية ثالثة نرغب بها.

يعني وجدنا أنفسنا في نهاية الأمر نعالج مشاكل عشناها في 2008 في الحوض المنجمي بالضبط وأدت إلى نتائج نعرفها، نعرف كيف كان 2010 و2011 ونحن حاليا نفعل نفس الآليات بنفس المقاربات في معالجة الاحتجاجات الاجتماعية والمطالب الاجتماعية الملحة وهي مطلب الحرية ومطلب العدل ومطلب تحقيق الكرامة ومطلب الشغل، حيث تحدث اليوم كل المتدخلين عن مطلب الشغل وخاصة لأصحاب الشهادة العليا والدكاترة يعني بقينا نكرر نفس الحديث تحدثنا فيه في العام الفارط وهذه السنة ونتمنى ألا نتحدث فيه السنة القادمة.

سأرجع فقط إلى بعض النقاط، الموضوع السيد الوزير بهم وزارتكم ووزارة الصحة ويخص الصحة العامة وحق المواطن في العلاج في فيفري 2022 أربع قام حوالي 100 طبيب مقيم في ألمانيا بمراسلة برئاسة الجمهورية ووزارة الصحة ووزارة التعليم العالي، أكيد أنكم على علم بهذا الموضوع أتحدث أساسا عن الأطباء الذين أكملوا الدكتوراه في الطب في تونس وغادروا لإكمال دراستهم وتخصصهم خاصة في ألمانيا قرابة 1200 طبيب موجودين الآن في ألمانيا من الذين ذهبوا

لإنهاء دراستهم، الإشكالية السيد الوزير، أن الأمر الوزاري المنظم لشهادة العمل ولمعادلة شهادات التعليم العالي الذي صدر في 17 أكتوبر 2023 والذي نص على أن الأطباء الذين درسوا واشتغلوا أكثر من خمس سنوات في دولة أخرى يضمن حقهم في معادلة شهادته، لكن عمليا هناك تعطل كبير حتى لا نقول تعطيل، نقول تعطل كبير في دراسة الملفات وغالبا ما تنعدم الإجابة أو تكون سلبية أو يرفض التمكين من المعادلة رغم المنشور، في حين أن تطبيق المنشور كما كان سيضمن هذا الحق ويمكنكم النظر في المطالب والإجابة فلا تطول المطالب والإجابة.

هناك من يريد العودة الى تونس والى قصصة لعلاج المرضى في قصصة على الأقل إذا كان بإمكانها أن تساعدنا، أترك الناس ترجع، إن كان بالإمكان توفير أي أمر وهم يطلبون أن يرجعوا لهذه البلاد، فنوفره لهم باعتبار أننا نطبق القانون ولا نطبق مسألة جديدة حسب تفكيرنا، موضوع ثبوت ممارسة الطبيب مدة معينة يعني عنده ما يثبت إنه مارس المهنة في الخارج وعنده ما يثبت إنه مارسها خمس سنوات فما فوق ويستظهر لك بشهادة حسن السيرة المهنية المفترض أن تسند إليه المعادلة دون تعقيدات إدارية ودون تعطيلات.

فلا يقبل السيد الوزير أن أطباء تونسيين اشتغلوا في مستشفيات كبرى بالخارج وثبت أنهم اشتغلوا لأن من لم يشتغل بالنسبة لكم ستعرفونه وأما من اشتغل وثبت أنه اشتغل وتولوا مناصب علمية أو رؤساء أقسام أو أساتذة أو باحثين يطلب منهم أن يعودوا إلى تونس ليبدؤوا من جديد، فيستغرق سنتين ليتمكن الطبيب من المعادلة ويتقاضون 1500 دينار شهريا وينقلون من مستشفى إلى آخر كل ستة أشهر بين مستشفيات المناطق الداخلية خاصة.

السيد الوزير، أظن أن بإمكاننا لو نرجع لهذا المنشور ونحاول أن نستجيب لطلبهم أتصور أننا قادرون أن نساعدهم على أساس أن يرجعوا للبلاد ويساعدونا.

السيد الوزير، في موضوع خاص بمواطنة من غرة لن أتحدث كثيرا بالنسبة إلى هذا الموضوع هي مواطنة تدرس وسجلت الملف وسأعطيك، لا محالة الوقت انتهى على كل سأحاول فيما بعد أن أوفر لكم الوثائق وأقدمه لك.

السيد الوزير، في الأخير بالنسبة إلينا دائما نرجع إلى نفس السؤال، نفس الوضعية التي أثّرت خاصة مشكلة البناءات الموجودة في قصصة للأجزاء الجامعية...

السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، الكلمة للنائب المحترم صالح الصيادي عن كتلة الأمانة والعمل، أربع دقائق.

السيد صالح الصيادي

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا بالسيد الوزير وإطارات الوزارة،

يشهد قطاع التعليم العالي والبحث العلمي في تونس مرحلة مفصلية تتطلب رؤية استراتيجية متجددة قادرة على الاستجابة للتحولات الوطنية والدولية وتعد ولاية المنستير إحدى أهم الجهات الجامعية بالنظر إلى تركيز عدد من المؤسسات الجامعية والبحثية فيها مما يجعلها فضاء مناسباً لتجسيد الإصلاحات المنشودة.

سيدي الوزير، ضرورة تحديث منظومة تسيير الجامعات، القطع مع منظومة الانتخابات التي قد تفرز أحيانا قيادات لا تعتمد على الكفاءة الإدارية بقدر اعتماده على التوازنات الداخلية إلى منظومة تعيين من طرف لجان مستقلة تضم خبراء وطنيين تختار من تراه مناسباً وفق معايير واضحة للكفاءة الأكاديمية والإدارية وتقييم دقيق للسيرة الذاتية وخطط العمل وذلك لضمان نجاعة العمل الأكاديمي واستدامة الإصلاحات.

تعدد المؤسسات الجامعية والاختصاصات لكن الحاجة ملحة لمزيد التنسيق بينها.

محدودية ربط البحث العلمي بالنسيج الاقتصادي والصناعي للجهة.

ضعف الاعتمادات الموجهة لتطوير البنية التحتية والتجهيزات البحثية.

لتحسين جودة التكوين لا بد من مراجعة مضامين البرامج بما يتماشى مع متطلبات سوق الشغل الوطني والدولي.

تعزيز التكوين التطبيقي والشراكات مع المؤسسات الصناعية والتكنولوجية.

دعم الرقمنة في المسارات التعليمية عبر منصات تعليمية حديثة. تركيز مخابر بحث جديدة مرتبطة بأولويات الجهة مثل الصحة، التكنولوجيا والبيوتكنولوجيا.

تشجيع الشراكات بين الجامعة والمؤسسات الاقتصادية.

توفير منح تحفيزية للباحثين الشبان.

توفير تجهيزات مخبرية عصرية.

تطوير منظومة التدبير المالي من خلال اعتماد برامج الميزانية تكون مبنية على أهداف.

رقمنة التشغيل والخدمات الإدارية.

دعم مشاريع التخرج المبتكرة القابلة للتسويق.

سيدي الوزير، إن تطوير التعليم العالي والبحث العلمي بالمنستير يتطلب رؤيا إصلاحية شاملة تتجاوز التدابير الظرفية من أجل تحقيق نقلة نوعية في القطاع على المستوى الجهوي والوطني.

سيدي الوزير، متى سيقع بعث المعهد العالي للتجارة والمحاسبة بالمنستير محاذيا للقطب التكنولوجي التنموي ويساهم ضمن مكونات القطب في دفع عجلة التنمية الشاملة؟ علما أنه وقع إحداث الاعتمادات منذ سنة 2006 ثم وقع ترسيمها مرة أخرى سنة 2021.

التفكير في إحداث مخبر بحث في التكنولوجيات المتقدمة والذكاء الاصطناعي بالمعهد العالي للإعلامية والرياضيات بالمنستير وشكرا.

السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا السيدات والسادة النواب الأفاضل الآتي ذكرهم للالتحاق بالقاعة: النائب المحترم مصطفى بوبكري، عبد السلام الدحماني، محمد زياد الماهر، الأستاذ يسري البواب، شفيق موجود؟ علي بوزوزية، أحمد بنور، مهي عامر وشكري بن البحري.

الكلمة الآن للنائب المحترم شفيق عز الدين الزعفروري عن كتلة لينتصر الشعب، أربع دقائق. تفضل.

السيد شفيق عز الدين الزغفوري

شكرا، مرحبا بالجميع، مرحبا السيد الوزير،

لم أكن سأدخل، ولكن قرأت نصا لأحد الأصدقاء وأنصحكم بقراءته لمقاومة الفيروس الحقيقي المهدد للحضارة والفن والعلم وهو الذكاء الاصطناعي، عنوان النص المكتوب هو ذكاء اصطناعي أم تشوهات فرطفورية وإدراكات مشوشة وطرح فيه بعض الأسئلة، إنسان ملهم أم إنسان مستعمل؟ بعض المقتطفات من النص وهي مفيدة جدا "نطرح السؤال كيف تكون الكفاءة غير مزيفة والنزاهة غير مزورة والمصادقية بعيدة عن التلاعب ويكون الإبداع ذاتيا وفعليا وأصيلا؟ كيف تحيا النفس الإبداعية أو حتى الطاقة الإبداعية مع صناعة مجتمعات الكسل والسبات الفكري والتواكل الإداري والتجهيل الناعم المتزايد؟ أخيرا ما الذي سوف تصبح عليه الثقافة والحضارة والفن والعلم؟ هل نحلم بإنسان مستعمل؟ أم بإنسان مبتكر ومبدع وملهم وملهم؟ ألن يصبح المستعمل مستعملا ومستعمل المستعمل مستعملا؟ إذا لم نحكم التصرف مع الذكاء الاصطناعي فهو فيروس خطير جدا يهدد وجودنا ويهدد العقل."

فكرت وأنا مهندس معماري في كيفية مقاومة هذا الفيروس، مقاومته ليس إلى آخر الزمن، كيفية الوقاية إلى حد الوصول إلى مقاومته نهائيا. يجب أن تسيطر العديد من الاختصاصات الحياتية اليوم على بقية الاختصاصات ليست الحياتية هي اختصاصات حياة متصلة بنا نحن، بحضارتنا، بمقدراتنا، بما لدينا، بفلاحتنا، بصناعتنا، لم تر أي تطور في العديد من الجامعات اليوم، لماذا بقيت المدرسة الوطنية للهندسة المعمارية والتعمير مقتصرة على الهندسة المعمارية والتعمير؟

في يوم من الأيام حلمت بأن أركز "l'architecture navale"، لم لا تكون جزءا وطنيا ترجعنا إلى التاريخ وقد كنا نغزو البحر وكنا متحكمين في الموانئ، اليوم نحن مغيبون، لم لا تكون هذه جزءا من المدرسة الوطنية للهندسة المعمارية والتعمير، أ طرحها كفكرة إنها تكون "l'architecture navale" منتجة، هنا يصبح التعليم العالي منتجا وليس التعليم العالي لفكر مهدد وحين نربط التعليم العالي بواقعنا وتاريخنا وبوجودنا، وقها يمكننا أن نقاوم ولا تبقى مقتصرة حتى نلمس أن التعليم العالي منتج، وقتها بعدما قرأت النص تطرقت إلى هذا الحل. هذه مجرد فكرة طرحت سيدي الوزير، كنت سأغادر، ولكن قرأت المقال وهو مهم جدا يعني كيفية مقاومة هذا الشيء بالذات، لا نقاومه إلا حين نرى مقدراتنا، تاريخنا وما يمكننا عمله والابتعاد ولا نربط المسائل فقط بالعقل...

السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا الأخ شفيق، إذن الكلمة للنائب المحترم ظافر الصغيري، أربع دقائق. تفضل.

السيد ظافر الصغيري

شكرا سيدي الرئيس،

مرحبا سيدي الوزير وكافة الإطارات،

الثالثة صباحا، كلنا متعبون سيدي الوزير، في الحقيقة عندي جزئين في المداخلة الجزء الأول، هو مطالب الدكتور نريد أن تفسر لنا حقا لما لم يتم إلى اليوم تفعيل الـ 5000 خطة التي أقرتها رئاسة الجمهورية يوم 13 فيفري والتي ستوزع على البحث والتدريس والإدارة، الإحصاء يقول أن هناك 4000 شغور والحقيقة الموضوع هام جدا ويطلق ومؤرق فإن شاء الله تكون عندك إجابة ضافية في هذا.

تتم دكترة الجامعة التونسية عبر إنهاء الإلحاق ويجب أن نعطي الفرصة للذين أنهوا دراستهم وتخرجوا وهذا حقهم الدستوري.

السيد الوزير، الجزء الثاني في الحقيقة نشعر أن هناك فصلا ما بين الجامعة التونسية وما تخرجه ومقدرات البلاد وخبراتها يعني في أي بلاد أينما توجد الخبرات و"potentiel" نجد الجامعة في تلك البلاد يخرج منها الخبرات مثلا في تونس لا ندرس زيت الزيتون ولا الفسفاط ليس في درس أو في مادة إنما نريد اختصاصا كاملا في "potentiel" الموجودة في البلاد، الحلفاء.. فيجب أن يتم التخرج بهذا الاختصاص لأنه مثلا حين نجد مجالا مثلا زيت الزيتون ونحن جیدون فيه وثاني منتج في العالم ولا نصنع أي آلات خاصة بزيت زيتون كله استيراد والبلدان التي تصنع هذه الآليات هي المتمعة في حين أننا يمكن أن نخلق اقتصادا كاملا عليها، نفس الشيء في التمور خلافا لهذه المواد الغذائية الخير الموجود في البلاد أن تكون الجامعة التونسية حقا في خدمة الاقتصاد الوطني.

أيضا السيد الوزير، التجارب المقارنة في كل البلدان تعطي أن الجامعة هي المحرك الاقتصادي عن طريق "Les clusters" وهي تجربة ناجحة في العالم أن نربط المؤسسة التونسية بالجامعة التونسية، هنا أيضا أين وصلنا فيه لأنه هذا أيضا محرك اقتصادي كبير ويبين للمتخرجين التونسيين أين يتوجهون في حياتهم، لكن أكثر من هذا إن الجامعة بالبحث العلمي الذي تتيحه تكون في خدمة الاقتصاد الوطني وعندنا عمل كثير سنقوم به إذ لا تنقصنا بحوث في تونس وترتيبنا في العالم هو ترتيب جيد، المشكلة والطامة الكبرى أن هذه البحوث لا تتجسد في مشاريع ونحن من العشرين الأوائل في العالم في عدد البحوث بعدد الدكاترة نسبة لعدد السكان لكن في النهاية نجد ترتيبنا في الأخير لترجمة هذه البحوث في الاقتصاد الوطني إن شاء الله نجد إجابة عن هذا وشكرا.

السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا السيد ظافر، النائب المحترم محمد زياد الماهر عن كتلة الأمانة والعمل، أربع دقائق تفضل.

السيد محمد زياد الماهر

شكرا سيدي الرئيس،

سيدي الوزير، مثلت تجربة المعاهد العليا لعلوم التربية علامة مضيئة حيث كشفت عن طاقات خلاقة لشبابنا الواعد، إضافة للتكوين الأكاديمي والتحصيل العلمي يعد التريص النهائي حلقة أساسية في التجربة وحيث لم تتوصل الوزارة لاتفاق مرضي مع السادة متفقدتي التعليم الأساسي وهم مؤطرون متريصون، حرم هؤلاء من فرصة لاكتساب الكفايات التطبيقية والتدرب على الاندماج وتبادل الخبرة والمعرفة مع المدرسين النشيطين وبالتالي لا يستكمل شرط هام من شروط التكوين، فإلى متى يبقى هذا الوضع غير الطبيعي؟ وما هي حلول الوزارة؟ سيدي الكريم، بناتنا واولادنا قلقون.

سيدي الوزير، معتمدة جمال حاضنة للرياضة بامتياز، جمال - منزل كامل - زاوية خنتش أكثر من 1800 مجاز في الرياضات الجماعية والفردية والنسائية ومن حولها من حول معتمدة جمال حاضنة بشرية تفوق 250,000 ساكن زرمدين وابن حسان والتيابرة والهدادرة ووبر الطيب، كل المرافق والخدمات متوفرة، ألقاب وتوزيعات ومشاركات فاعلة في النخبة الجهوية والوطنية تنتظر تأسيس معهد

عالي للتربية البدنية يمتلك كل مقومات ليكون ناجحا وجاذبا وفي موقع جغرافي يتوسط جمال ومنزل كامل تتوفر فيه عناصر الصحة والسلامة البيئية.

سيدي الوزير، المنحة الجامعية المبذولة لأبنائنا الطلبة لم تعد تسمن ولا تغني من جوع، سيدي الوزير، رجاء مراجعتها.

اللجنة الوطنية للطاقة الذرية وبصفتكم رئيسها مع المركز الوطني للعلوم والتكنولوجيا النووية وبقية أعضاء اللجنة من مختلف الهياكل والوزارات صادقت على البرنامج الإيطالي 2025 - 2029 في إطار شراكة تونس مع الوكالة الدولية للطاقة الذرية فتمتد يوقع استصدار القانون الإطاري المتعلق بالاستعمالات السلمية للطاقة الذرية والتقنيات النووية؟

سيدي الوزير، لا شك وأن ذلك سيدعم البحث العلمي في المجال النووي وسيحفز للاهتمام بموضوع يقع تجاهله رغم رد السيدة رئيسة الحكومة على سؤال وجهته لسيادتها وتأكيدا أن إنجاز محطة كهرونووية سيكون في موفى سنة 2040 لكن هذا يطرح عندنا مخاوف جدية، ماذا يضمن بقاء الموقعين موقعي الذهبية والصغيرة تحت الذمة؟ هل نضطر حين نفقداهما لإعادة الدراسات من الصفر وتذهب جهود ودراسات مضيبة ومكلفة هباء؟

سيدي الوزير، هذا القرار اتخذ سابقا 2006 وكان برنامجا رئاسيا وهو اليوم حاجة وطنية ملحة لضمان حد أدنى لاستقرار وتقوية شبكة الكهرباء.

سيدي الوزير، حتى الكفاءات التي كونتها دولتنا وصرفت عليها من مال المجموعة هاجرت ولم يبق لنا إلا كفاءتان وهذا في حد ذاته يعتبر تهديدا جديا وناقوس خطر.

سيدي الوزير، هل أنتم مقتنعون بضرورة الدفع بكل قوة وبطريقة ناجزة من أجل أن ننطلق في الدراسات الضرورية اللازمة وفي إنجاز المحطة الكهرونووية في تونس؟ شكرا. وتحياتنا لكم وللوفد المرافق لسيادتكم.

السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا السيد زباد، السيد يسري ثم السيد أحمد بنور. إذن الكلمة الآن للنائب المحترم يسري بواب عن كتلة الأحرار، عشر دقائق تفضل.

السيد يسري البواب

شكرا سيد الرئيس،

مرحبا السيد الوزير،

مرحبا بالوفد المرافق،

السيد الوزير، أود أن أبدأ مداخلة بالحديث عن الذات البشرية وتحديد التوجه الاجتماعي للدولة الرامي إلى إلغاء نظام المناولة في التشغيل، إلا أننا نجد اليوم أن الدولة نفسها هي من يمارس هذا النظام عبر انتدابات يعقود تحت مسمى "إسداء خدمات" وهي في الحقيقة عقود لا تليق بمستوى الجامعة التونسية ولا بوزارة التعليم العالي ومن أمثلة ذلك عقود التقنيين السامين في التحليل الفيزيوكيميائي ومعالجة المياه في كليات الصيدلة والعلوم بالمنستير والمعهد العالي لبيوتكنولوجيا والمدرسة الوطنية للمهندسين ومستشفى فطومة بورقيبة وكلية الصيدلة وكلية الطب والمعهد العالي للدراسات التكنولوجية بقصر هلال، هؤلاء المهنيون من بين مهامهم تقني سامي

بالمخبر، المحافظة على نظافة ونظام المخبر، إعداد حاجيات المخبر من مواد وأدوات وأجهزة، مساعدة المتربين في المخبر، فحص الأجهزة بصورة دورية وصيانتها والقيام بالإصلاحات البسيطة، مراقبة أجهزة المخبر والسهر على حسن استعمالها، المشاركة في التحاليل، جمع حاجيات المخبر ومتابعة التزود، حفظ المواد الاستهلاكية، كل ذلك مقابل راتب شهري لا يتجاوز 700 دينار وقد سبق وناقشنا هذا الملف مع السيد وزير الشؤون الاجتماعية الذي أقر بعدم قانونية هذه الوضعية وأنه سيتم التوقف عن اعتماد هذه العقود ومع ذلك لم تتم تسوية وضعياتهم حتى الآن.

بالإضافة إلى معاناة الحرفيين والتقنيين في معهد الموضة بالمنستير الذين سرحوا بعد سنوات طويلة من الخدمة 17 أو 18 سنة كانوا يدرسون بكلية الموضة بالمنستير سأمكم بملفهم لاحقا السيد الوزير، للنظر في هذا الموضوع.

أما بخصوص ملف الدكاترة المعطلين عن العمل، فقد تقدمت كتلة الأحرار بمقتراح قانون لانتدابهم في الكليات الخاصة بنسبة 30%، بهدف تحسين جودة التعليم العالي الخاص وإيجاد حلول حقيقية لهذه الفئة، ولكننا جوبهنا بتسويق مستمر من الحكومات المتعاقبة ووزراء التعليم العالي السابقين بحجة وجود مشاريع قوانين بديلة، كما أن رئيسة الحكومة الحالية تؤكد ذلك أيضا وأنه سيتم عرضه لاحقا على الجلسة العامة في انتظار إحداث المجلس الأعلى للتربية والسؤال هنا هل من بين أدوار المجلس الأعلى للتربية التدخل في ملف تشغيل الدكاترة المعطلين؟ أعتقد أن هذا ليس من اختصاصه.

بالعودة إلى الشؤون الجهوية السيد الوزير، وكما ذكر زميلي بخصوص ولاية المنستير، لدينا ملف المعهد العالي للمحاسبة والتجارة الذي رصدت ميزانيته بالفعل إن الميزة الكبرى لهذا المعهد هي اعتماده للغة الإنجليزية في التدريس مما سيمنح هذا الاختصاص إشعاعا عالميا ونحن لا نزال في انتظار تفعيل ذلك رغم أن الأموال مرصودة. لقد تم صرف القسط الأول على الأقل وهناك مبلغان بقيمة 2.1 مليون دينار مرصودان منذ سنة 2006 وقد تم تنزيل هذه الاعتمادات مرة أخرى في سنة 2021، الأرض المخصصة للمشروع موجودة في القطب التكنولوجي وكل الأمور جاهزة للتنفيذ، علاوة على ذلك هناك التزام من جامعة المنستير بأنه في حال إحداث هذا المعهد فإنه لن يطالب بأي اعتمادات إضافية لمدة أربع سنوات ونحن نطالب بالتسريع في تركيز هذا المعهد.

السيد الوزير، بخصوص مركز البحث في علوم وتكنولوجيا النسيج بالمنستير، نتوجه بالشكر إلى وزارة التعليم العالي فقد طالبنا بهذا المركز مرارا وانتظرنا طويلا حتى تم تركيزه ولا شك أن هذا المركز قدم إضافة للبحث العلمي في هذا الاختصاص خاصة وأن جهتنا تعد قطبا صناعيا في مجال النسيج لذا، فهو في حاجة إلى اعتمادات إضافية السيد الوزير، لاقتناء المعدات العلمية اللازمة وانتداب الكفاءات في هذا الميدان.

لدينا إشكالية أخرى تتعلق بقصر العلوم بالمنستير، الذي يعد مفخرة للجهة وقد انتقل إشرافه إلى وزارتك لكنه في الحقيقة لا يؤدي الدور المأمول منه وإشعاعه دون المستوى الذي كنا نتصوره، لذا نرجو منكم إعادة النظر في التعيينات القائمة فيه.

أما بالنسبة إلى البنية التحتية لمؤسسات التعليم العالي، فإن بعض المؤسسات تم إنشاؤها منذ السبعينات، السيد الوزير مثل كلية

العلوم وكلية الصيدلة وكلية الطب وطب الأسنان باتت في حاجة أكيدة للصيانة وأخص بالذكر كلية العلوم التي تداعت مرافقها بشكل ملحوظ ولا بد من التدخل العاجل.

وفي سياق متصل تعاني الخدمات الجامعية في المنستير من وضعية صعبة فالمبانيات الجامعية قديمة جدا وتعاني من تصدعات مما جعل بعضها غير قادر على ايواء الطلبة وقد خلق هذا الأمر مشاكل عديدة حيث اضطر الطلبة للجوء إلى المبانيات الخاصة، كما أن هناك العديد من المسائل الأخرى المطروحة السيد الوزير، أنتم على علم بها وسنتنظر عودتكم من الصين ان شاء الله للتوصل إلى حلها. مع الشكر السيد الوزير.

السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا، أحيل الكلمة للنائب المحترم أحمد بنور، له أربع دقائق تفضل.

السيد أحمد بنور

شكرا السيد الرئيس،

مرحبا بالسيد الوزير وكافة الحضور.

ككل نداءاتنا لكافة الوزارات حيث لا نريد أن يكون التشغيل مقتصرًا على وزارة الشؤون الاجتماعية فقط وتماشيا مع التوجهات الوطنية السامية هل تؤكدون السيد الوزير، حظوة ذوي الإعاقة لدى وزاراتكم في جانب التشغيل؟ وما هي النسبة المقررة لذلك؟ وذلك من باب المساواة حيث يمكن تكليفهم علاوة على مهنة التدريس بالأعمال المكتبية والأرشيف والاستقبال وغيرها من المهن حيث لا نخفي عنكم دعمنا لهم غير المشروط.

كذلك صاحبة شهادة عليا تشتغل في قطاع التعليم العالي بديوان الخدمات الجامعية كعون حراسة لمدة 12 سنة ولم تتمكن إلى حد الآن من الترقية وفق شهادتها العلمية منذ سنة 2010، فهل لديكم نية وتوجه لأقلية ومعادلة الشهادت العلمية مع المسار المهني بالملفات؟ أين حظوظ خريجي معهد قرطاج درمش في التشغيل، فهي جامعة وحيدة في تونس لكنها أصبحت "تفرخ البطالة" مصدرا للبطالة ولا بد من انتدابهم.

أيضا نطالب بإحداث كلية طب في المهديّة لأسباب قانونية وأخلاقية وتنموية، فالأرض متوفرة بمنطقة السعد والحكايمة والشابة وهي على ملك الدولة وذلك أولا، لتوفر مستشفى جامعي الطاهر صفر بالمهديّة الأمر يتطلب وجوبا كلية طب، ثانيا لتغطية النقص الحاصل وطنيا في الإطار الطبي الذي فرطنا فيه، ثالثا لتنمية ريف معتمدية المهديّة وإحاقها بمصاف البلدان، فمن حق الجهة أن تأخذ نصيبها من التنمية.

هناك اختصاصات يدرسها طلبتنا وتعد سبابة في العلم، إلا أنه لا يوجد مجال لتطبيقها عمليا في تونس كعلوم الفضاء والبيولوجيا الدقيقة، أيضا افتقار المخابر للمواد الأولية لإجراء الأبحاث والدراسات والنشريات وحتى إن وجدت أبحاث فإنها تتركز على الرفوف ولا يتم الانتفاع بها ومثال على ذلك دراسات المدرسة العليا لتكنولوجيا وعلوم البحار بالمنستير، ففي ماذا تم توظيفها؟

كما يعاني التعليم العالي من نقص الأساتذة، حيث نجد أفواجا تدرس مادة الفرنسية وأفواجا أخرى لم يجدوا لها أستاذا وقبل الامتحان بأسبوع أي في 1 نوفمبر تم إعلامهم بتأجيل المادة لسداسي آخر في حين أن الأفواج الأخرى درست وأمتحن فيها وتتساءل هنا لماذا

ينجح التعليم العالي الخاص في توفير تربية بلبلان أجنبية في حين أن القطاع العمومي عاجز عن ذلك؟

كذلك موضوع تقادم مديري الميكنات الجامعية والأحياء والميكنات ورغم طول سنوات عملهم التي فاقت سبع سنوات ليست هناك حركة نقل في شأنهم، كذلك ما مدى متابعتكم لملفات المبلغين عن الفساد في الهياكل التابعة لوزارتكم؟ حيث هناك من تم تركهم عرضة للبرسلة والتفكيك في أحد الميكنات الجامعية وحتى السؤال الذي وجهته إليكم لم أتلّق عليه إجابة بما أنه على غرار باقي الوزارات يعهد للجهة المشتكى بها للرد عليه.

كذلك بخصوص الأكرية الخاصة للطلبة فإن الأسعار مشطّة جدا وتستنزف ميزانية العائلات، فهل تباحثتم مع الوزارات المعنية بخصوص هذا الموضوع خاصة وأن هؤلاء المؤجرين لا يخضعون للضرائب والأداءات؟ وبالنسبة إلى الحرفيين المتعاقدين مع المعاهد العليا للفنون والحرف، فإن الأجرة المسندة لهم زهيدة جدا ولا ترتقي لمستوى التكوين المقدم للطلبة في جميع الاختصاصات ومعهد المهديّة أنموذج لذلك.

كذلك هناك أساتذة جامعيون متعاقدون مع دول خليجية وهناك دكاترة وأساتذة عاطلون عن العمل وعوض تشغيلهم تقوم وزاراتكم بدعوة المتعاقدين إلى العودة إلى تونس، فهل الوزارة لا تفتح باب الرحمة والفرص أمام أبناءها المعطلين؟ وكما يقول المثل "لا ترحم ولا تخلي رحمة ربي تنزل".

أيضا وزارة التعليم العالي....

السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا أستاذ أحمد. المداخلة الأخيرة، أحيل كلمة للنائبة المحترمة مهي عامر، لها ثمان دقائق، تفضلي.

السيدة مهي عامر

شكرا السيد الرئيس،

نرحب بالسيد وزير التعليم العالي وكافة الإطارات المرافقة له.

الساعة تشير الآن إلى الثالثة والنصف صباحا أقول لكم صباحا الخير ووقفنا الله جميعا لخدمة البلاد

بالنظر إلى ميزانية وزارة التعليم العالي المرصودة بـ 2397.180 مليون دينار نجد أن برنامج البحث العلمي خصص له مبلغ 215.524 دينار أي ما يعادل 13% تقريبا، الحقيقة أنها نسبة ضعيفة جدا فالدول تتقدم وتتطور بالبحث العلمي خاصة إذا علمنا مدى ارتفاع تكاليف المعدات والمستلزمات البحثية لذا، نحن نطالب بإحداث خطة "كاتب دولة للبحث العلمي" لوضع استراتيجية وطنية شاملة ورؤية واضحة للبحث العلمي في الدولة التونسية.

بخصوص التوجيه الجامعي نثمن إحداث اختصاصات جديدة كالهندسة في الذكاء الاصطناعي والترفيه في اختصاصات علوم الصحة، لكننا لا نزال بعيدين عن المطلوب هناك اختصاصات تخرج أفواجا من العاطلين عن العمل ويقضي الطالب سنوات في التحصيل العلمي ليرد في النهاية إلى "رصيف البطالة"، لا بد من مراجعة هذه الاختصاصات وإغلاق ما لا يتطلبه سوق الشغل فالدولة والعائلات تستثمر في أبنائها ولا نريد لهذه الجهود أن تضيع سدى، بل نريد مواكبة التطور ومراجعة الاختصاصات وتكون هناك توجهات واستراتيجية كاملة في إعداد التوجيه بصفة عامة، كما نؤكد على

ضرورة عدم رهن كافة الإصلاحات بانتظار المجلس الأعلى للتربية، بل يجب العمل حالياً وترك المجلس يقوم بدوره حين تفعيله.

نطالب بضرورة تسوية وضعية 200 متعاقد في إطار عقود "إسداء الخدمات" من طالت مدة تعاقدهم المباشرين بمخابر البحث ومدارس الدكتوراه بمؤسسات التعليم العالي والبحث العلمي والذين قضوا سنوات دون تغطية اجتماعية، أما ملف الدكاترة الباحثين فهو ملف أمن قومي ويتطلب حل جذري، ملف الدفاع عن قيمة البحث العلمي والكفاءة من أجل جامعات متطورة ذات تصنيف عال، نطالب اليوم بنشر مخرجات "المنصة الرقمية" لمعرفة عدد الدكاترة المعطلين حسب الاختصاصات وعدد الشغورات في الجامعات والكليات والمعاهد حسب الاختصاص لقد أخبرتمونا سابقاً أن النتائج لدى وزارة الشؤون الاجتماعية، بينما أنتم الأصل في ذلك، لماذا كل هذا التعطيل؟ لماذا لم تصدر النتائج إلى حد الآن؟ عندما سألت وزير الشؤون نفى وأنكر ذلك ثم تحجج بالنظر في المسألة مع منظوريه في الوزارة، في الحقيقة هنا نقطة استفهام، يجب أن تكون هناك تواصل ومتابعة للموضوع.

نحن نتحدث عن مناظرات عديدة لسنوات طويلة غير شفافة في اللجان وطرق الانتداب، ونحن نطالب بعدم اعتماد الاختبار الشفاهي في المناظرات لنوقف الطريق أمام المحسوبية، إن حصة الانتدابات المقررة لسنة 2025 والتي تمثل في حوالي 1300 من بينها 800 انتدابات قديمة وذلك يعني أن 700 انتداب تظل ضعيفة جداً ونذكركم بوعد السيد رئيس الجمهورية في 13 فيفري بانتداب 5000 دكتور، فأين الوزارة من تطبيق هذا الوعد؟ كما نطالب بضرورة إلغاء الساعات الإضافية والعرضية وتحويلها إلى خطط قارة لانتداب الدكاترة وضرورة إنهاء خطط إلحاق أساتذة التعليم الثانوي بالجامعة ليعودوا لمراكز عملهم الأصلية ويتركوا المجال للدكاترة وكذلك مراجعة خطة "خبير" في الجامعة في ظل وجود كفاءات دكتوراه معطلة.

وصلنا طلب من خريجي مدارس الهندسة الفلاحية الذين يعانون من بطالة خانقة في ظل تخرج نحو 1000 مهندس سنوياً، لذا يجب مراجعة هذه الأعداد وضبط خطط انتداب واضحة، إن العدالة الاجتماعية يجب أن تطبق على كل الفئات دون استثناء ففي حين تمت تسوية وضعية عمال المناولة والمعلمين النواب يظل الدكاترة أعلى هرم علمي في تونس في حالة انتظار، لذا يجب مراجعة هذه المسألة لكي لا تفقد المصداقية.

لقد وصل بنا الأمر اليوم إلى أن نجد الدكاترة يضطرون لبيع بحوثهم العلمية خارج حدود الوطن سواء في دول الخليج أو في دول أخرى وهذا النداء موجه مباشرة إلى السيد رئيس الجمهورية، إن تمهيش الدكتور والباحث التونسي أدى إلى هجرة انتاجنا العلمي إلى الخارج، فالباحث الذي بذل الغالي والنفيس في طلب العلم يجد نفسه محروماً من أبسط الحقوق في حين تقتصر المنح والامتيازات على الأستاذ القار فقط ويستثنى منها الدكتور والباحث في مرحلة الدكتوراه.

هذا التوجه دفع بالكفاءات الوطنية إلى بيع أبحاثها العلمية لجهات أجنبية، مما يساهم في رفع تصنيف الجامعات العالمية بالخارج بفضل مجهودات أبنائنا في حين أننا نحن من أنفقنا على تكوينهم في جامعاتنا ثم تركناهم للتمهيش، إن هذه المسألة تتطلب مراجعة جذرية.

كما أشير إلى وضعية المطعم الجامعي بالعمران الأعلى الذي سبق وأن تحدثت عنه العام الماضي وأكرر الحديث عنه هذه السنة...

السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكراً. المداخلة الأخيرة، أحيل الكلمة للأستاذ شكري بن البحري، له ثمان دقائق، تفضل.

السيد شكري بن البحري

شكراً، صباح الخير،

السيد الوزير، إن من السهل أن نكون ألف ميكانيكي أو حتى مائتي ألف، ولكن من الصعب جداً أن نصنع كاتباً أو مسرحياً أو سينمائياً كبيراً فهذا رصيد تونس هذا ما قاله الشهيد شكري بلعيد.

وقبل البدء أجدد كل الدعم والمساندة لخريجي المعاهد العليا للفن المسرحي بتونس والكاف، لقد قرر الطلبة الدخول في إضراب، والسبب في ذلك هو غياب التفاعل مع مطالبهم وعدم الاستماع إليهم رغم أنهم اجتازوا امتحانات البكالوريا واختبارات القبول وجاءوا من كافة أنحاء البلاد ليدرسوا فنون الشعر والتمثيل والإخراج والصوت والحركة والنقد والتحليل والتراجيديا والتاريخ والبيداغوجيا والتواصل.

لقد ضحى هؤلاء لسنوات في الامتحانات والمشاريع ونجحوا، لكنهم وجدوا أنفسهم بعد التخرج مهمشين ومنسيين في بطالة دامت لسنوات، بلا اعتراف بشهاداتهم وبالتكوين الأكاديمي وبلا اعتراف بأن الثقافة أولوية وطنية لإنارة العقول وتحصين الشباب ودعم الاقتصاد وبلا اعتراف بأن المسرح سلاح يغير ويوعي يؤثر وينور ويكشف ويطور وينشر السلام والمحبة والجمال، بلا اعتراف بالفن والفنانين والأبدع والمبدعين.

إن المعاهد العليا للفن المسرحي يتخرج منها سنوياً حوالي 60 طالباً، لكن منذ سنة 2017 أصبح أغلبهم غارقين في البطالة سيدي الوزير، لا بد من التنسيق مع وزارات التربية والثقافة والشباب والمرأة والطفولة والمسنين وغيرها لا بد للحكومة أن تؤمن وتراهن على الثقافة والفنون وتدمج الخريجين في الفعل والبناء والتشييد، لقد أصبحت الشهادات بلا صفة مهنية واضحة داخل منظومة التشغيل، فكيف يمكن الحديث عن أي مشروع ثقافي بينما نترك الطاقات الشبابية التي تكونت أكاديمياً خارج مسارات التوظيف؟

نحن نطالب بإحداث مسارات تشغيل قارة تشمل الانتدابات وربط التكوين الأكاديمي بحاجيات سوق الشغل من خلال بناء شراكات فعلية بين المعاهد الفنية والمؤسسات التربوية والثقافية والاجتماعية كما يجب إحداث آليات لمتابعة الطلبة والخريجين داخل المعاهد العليا وتوفير المرافقة المهنية والتأهيل قبل التخرج وبعده مع تفعيل خطة إصلاح شاملة للمعاهد العليا للفن المسرحي لضمان الاعتراف الأكاديمي والمهني بشهاداتهم، أمام هذا الواقع نتساءل ما هو الحل؟ أجدد مساندتي الكاملة لصناع الحياة والجمال، إننا محكومون بالأمل وما يحدث اليوم لا يمكن أن يكون نهاية التاريخ.

وفي نفس هذا الإطار سيدي الوزير، أود طرح عدد من النقاط في شكل أسئلة، فنحن نواجه اليوم مشكلة كبرى تتعلق بخريجي التعليم العالي وهي معضلة قديمة وليست وليدة اللحظة،

الحقيقة أننا أمام فرضيتين إما أن لدينا خلافاً في الاقتصاد وفي منوال التنمية وسوق الشغل الذي عجز عن استيعاب هذا العدد من الخريجين أو أن لدينا شعباً واختصاصات جامعية غير مجدية ولا تتماشى مع متطلبات الاقتصاد والتنمية. وإذا تركنا الحديث عن منوال التنمية والاقتصاد للنقاش المسألة مع السيد وزير التخطيط

والاقتصاد، فإنني أوجه السؤال إليكم الآن بصفتكم المسؤول الأول عن التعليم العالي.

هذه الشعب والاختصاصات التي ندرسها اليوم، متى كانت آخر مرة أجريت فيها دراسة جدوى بشأنها؟ ومتى قمنا بأخر دراسة حول الاحتياجات المستقبلية خاصة ونحن نعيش عصر التقنيات والذكاء الاصطناعي والرقمنة والصناعة التي بلغت 5.0% والروبوتيك؟ هل نحن حقاً نكون شباباً ونعدهم للمستقبل، أم أننا نبيعهم الأوهام ونستبقهم في مقاعد الدراسة لسنوات إضافية فقط لتأجيل مطالبهم بالتشغيل؟

ما ذنب العائلات التي تضحي وتنفق وتنتظر تخرج أبنائها ليغيروا واقعهم المعيشي؟ إنهم يستثمرون في أبنائهم وفي النهاية يجدون أنفسهم مضطرين لمواصلة الإنفاق عليهم وهم عاطلون عن العمل، هذه أسئلة حارقة، سيدي الوزير، يطرحها كل خريج وكل أب وأم عولوا على العلم واستثمروا في المعرفة وأمنوا بالتعليم.

نقطة أخيرة أود الحديث عنها كنت قد طرحتها على سيادتكم خلال أشغال اللجنة، السيد وزير التعليم العالي والبحث العلمي، أخاطبكم بصفتكم رئيس اللجنة الوطنية للطاقة الذرية، وهي لجنة استشارية تهتم بكل ما يتصل بالطاقة الذرية في تونس وتضم أعضاء يمثلون كل الوزارات والمؤسسات المعنية وتعد اجتماعاتها بصفة دورية ولها صلاحيات استشارية في مجال الطاقة الذرية بما فيها الطاقة النووية.

السيد الوزير، متى ستفعل هذه اللجنة وتدعم خيار إنتاج الكهرباء من الطاقة النووية؟ فجميعنا يعلم أن الطاقات المتجددة وحدها غير قادرة على حل أزمة الطاقة في تونس، لا نريد لهذه الفرصة أن تضيع منا خاصة وأن الخيار "الكهرونووي" لا يتعارض مع الطاقات المتجددة، بل بالعكس إن الدول التي تملك خيارات سيادية تعول على المسارين معا مع تخصيص نسبة محدودة للطاقات المتجددة المتغيرة نظرا للمحدودية التقنية لحلول التخزين ذات السعة العالية وكلفته المرتفعة لبعض الحلول الموجودة،

لذا من الضروري أن تقوم اللجنة عبر كتابتها القارة بتفعيل التعاون الفني مع الوكالة الدولية للطاقة الذرية بما يمكن تونس من إنجاح برنامجها الكهرونووي، كما يجب دعم استكمال المرحلة الأولى من المشروع التي تهتم بالدراسات وإرساء المنظومة التشريعية بالشراكة مع مجلس نواب الشعب والمجلس الوطني للجهات والأقاليم والوزارة المشرفة على الطاقة ورئاسة الحكومة.

كذلك لا بد من رفع تقرير إلى سيادة رئيس الجمهورية لاتخاذ القرار المناسب وإدراج الخيار الكهرونووي ضمن المزيج الطاقوي، علما أن التمويل لا يعتبر إشكالا كبيرا ونؤكد هنا على ضرورة إنشاء هيئة وطنية للأمان النووي تهدف إلى الرقابة في هذا المجال وإنشاء هيئة وطنية للطاقة النووية للنهوض بهذا المشروع على المستوى الوطني بالتعاون مع الوكالة الدولية والمصنعين.

نتنظر تفاعلكم سيدي الوزير، "ألا قد بلغت اللهم فاشهد".

رحم الله العالم التونسي محمد علي العنابي الذي كان عضو فاعل في الوكالة الدولية للطاقة الذرية ونظم سنة 1961 مؤتمرا بعنوان الوعود النووية في تونس ورحم الله البشير التركي الذي عمل منذ الستينات على مشروع إنشاء مشروع محطة للطاقة النووية لغرض مزدوج، توفير كهرباء وتحلية مياه البحر، "ألا قد بلغت اللهم فاشهد". شكرا.

السيد نائب رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا السيد شكري. شكرا لكل الزميلات والزملاء الأفاضل.

سنرفع الجلسة لمدة ربع ساعة أو عشرين دقيقة ثم نستأنفها مجددا.

(كانت الساعة الثالثة وخمسين دقيقة صباحا)

استئناف الجلسة

وبيانات وأجوبة السيد وزير التعليم العالي

والبحث العلمي

(كانت الساعة الرابعة والربع صباحا)

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

بسم الله الرحمن الرحيم،

استئناف الجلسة،

السيدات والسادة النواب الأفاضل من المجلسين، أجدد لكم التحية ونمر الآن إلى الاستماع إلى بيانات وردود السيد منذر بلعيد وزير التعليم العالي والبحث العلمي على استفسارات السيدات والسادة النواب من المجلسين، فليفضل.

السيد منذر بلعيد، وزير التعليم العالي والبحث العلمي

السيد رئيس مجلس نواب الشعب المحترم،

السيد رئيس مجلس الجهات والأقاليم المحترم،

أريد أن أشكر أيضا كل من السيد رئيس لجنة التربية والتكوين المهني والبحث العلمي والشباب والرياضة والسيد رئيس لجنة الخدمات والتنمية الاجتماعية وجميع أعضاء اللجنتين على التقرير الشافي والضافي والذي تم تحريره في وقت قياسي وكذلك السيدات والسادة النواب على مداخلاتهم وتفاعلاتهم الثرية.

في البداية أؤكد على أن لقائنا اليوم حقيقة هو ليس مجرد إجراء دستوري، بل هي فرصة مهمة لتبادل فيها الحوار بين الوزارة والسيدات والسادة النواب للتداول في أهم التوجهات والإصلاحات التي تعمل على تنفيذها، في إطار مشروع وطني ورؤية إستراتيجية تجعل من الجامعة محرك للتنمية ورافد للسيادة وفضاء للابتكار وتكوين الكفاءات.

وسأحاول أن أحوصل الإجابات حسب محاور، سأبدأ بالمداخلات المتعلقة بجودة التكوين وملابته لسوق الشغل، أذكر أن الهدف العام الذي نعمل على تحقيقه هو إرساء منظومة تكوين متطورة تستجيب للمعايير الدولية ولها دور ريادي في التنمية المجتمعية، لهذا خصصنا لمهمة التعليم العالي ما يقارب 69% من ميزانية المهمة.

فيما يخص إصلاح التكوين، التعليم العالي ومسارات التكوين كما تعلمون توقفت مسارات التأهيل وإعادة تأهيل عروض التكوين منذ ثلاث سنوات، وقمنا في الوقت نفسه بتقييم منظومة التأهيل في نظام أمد، وقمنا بأعمال ذات طابع هيكلية يمكن أن نلخصها خاصة في إعداد دليل مرجعي للتأهيل يمكن من إعادة صياغة جملة عروض التكوين.

كذلك نحن بصدد تكوين وتأمين تكوين الأساتذة الجامعيين في المجالات اللغوية والأفريقية والتعليمية، بما يمكن من دعم اكتساب كل خريج للمهارات الوظيفية والذاتية التي ستساعده على الاندماج المهني السريع.

كذلك بدأ الانطلاق في تنظيم حملات تحسسية وإعلامية خاصة بتأهيل عروض التكوين في مختلف المؤسسات الجامعية في القطاعين العام والخاص منذ موفى شهر أكتوبر وكذلك نقوم بمرافقة المؤسسات في صياغة محتوى عروض التكوين وإدارتها بالاعتماد على طرق تعليمية مرتبطة بالمهارات الأساسية للاختصاصات والمهارات الأفقية.

وكذلك تم الاعتماد باتخاذ هندسة التكوين كوسيلة باعتبارها منهجية علمية تربط أهداف وعروض التكوين بمتطلبات المهن وكذلك تم التوجه نحو دعم المجالات الواعدة مثلما طلب عدة نواب بما يسمح بالترفيه في نسبة تشغيلية خريجي التعليم العالي.

كما تم الترفيه كذلك في طاقات استيعاب الاختصاصات الواعدة على غرار شبه الطبي والتكوين التقني.

كذلك سعت الوزارة إلى إحداث مؤسسات المجال شبه الطبي وتم إقرار ثلاثة إن شاء الله سيدخلون طور الاستغلال السنة القادمة في كل من جندوبة والقيروان والقصرين والنصوص في طور النشر بالرائد الرسمي.

كذلك وقع رفع التجميد عن إحداث المؤسسات الخاصة للتعليم العالي في المجال شبه الطبي، تعرفون أن هذا القرار اتخذ منذ سنة 2011 وإلى الآن لم يقع اسناد أي ترخيص لأي مؤسسة خاصة في المجال شبه الطبي.

كذلك نواصل في تطوير وحوكمة شبكة مراكز المهن وإسناد الكفاءات المحدثة، تتمثل هذه الشبكة في مراكز تؤمن كل ما يتعلق بتكوين تكميلي يتطلب اكتساب المهارات اللازمة خاصة في بداية مساراته المهنية.

وكذلك في إطار التكوين الطلابي وفي الجامعات نقوم بتعزيز ثقافة المبادرة عند الطالب وتعميم أقطاب الطالب المبادر بجميع الجامعات التونسية.

كذلك نحن بصدد تعيين نظام خاص للطلاب المبادر الذي سيمكنه من عدة إمكانيات لكي يبلور أفكاره ويكون هو الإنسان المبادر.

كذلك نقوم بدور تدعيم الجامعة في بحث المشاريع وتجديدها بهدف تسجيل مفهوم الجامعة المبادرة، لا نريد أن تكون الجامعة مركز تكوين فقط، بل أن تكون محضنة يبلور فيها الطالب أفكاره ويقوم ببعث مشاريع واستنباط أفكار مشاريع.

كذلك في إطار الاستعدادات لدخول المجلس الأعلى للتربية والتعليم، عدة مشاريع قوانين جهزت في الوزارة، وإن شاء الله ستمرر على المجلس للنظر فيها ونذكر بالخصوص مشروع القانون المتعلق بالتعليم العالي الخاص، مراجعة الإطار القانوني المنظم للتعليم العالي الخاص، كذلك مشروع خاص باللجان القطاعية المتعلقة بالتأهيل ولديها مسؤولية تأهيل مسالك التكوين وكذلك مشروع أمر يتعلق بنظام التكوين الهندسي في العلوم والتكنولوجيا ويهدف إلى دعم ملائمة هذا التكوين مع الحاجيات الوطنية وكذلك مشروع أمر خاص بدراسات ومدارس الدكتوراه ونسعى من وراءه إلى دعم جودة التكوين في هذه المرحلة وخاصة تكريس مبدأ التميز وتسقيف عدد الطلبة لكل مؤطر وكل هذا حرص منا لكي نربط الجودة بالتكوين في مدارس الدكتوراه.

في ميدان التكوين كذلك على مستوى البنية التحتية، الوزارة لديها عدة مشاريع هي الآن في طور الإنجاز أو في طور الدراسة، ولكن أعلمكم أن مجموع المشاريع التي تخص البنية التحتية في قطاع التعليم العالي يبلغ عددها 144 مشروع، منهم مشاريع تخص بناءات مقرات المؤسسات بفضاءات مؤقتة حاليا بصدد الإنجاز لدينا سبعة مقرات سيقع تسليمهم، ثلاثة في قابس و2 في قفصة و1 بسوسة و1 بالقيروان، من المتوقع استلام خمسة مقرات قبل العودة الجامعية 2026-2027 وهي مقر المعهد العالي العالمية والمتيميديا بقابس، مقر المعهد العالي للدراسات القانونية بقابس، مقر المعهد العالي تكنولوجيا المياه بقابس، وكذلك مقر المعهد العالي للفنون والحرف بقفصة، ومقر المعهد التحضيري للدراسات الهندسية بقفصة.

وكذلك هناك مجهود موجه لإطار التدريس يخص أولا النظام الأساسي لإطار التدريس وهناك لجنة مكونة من مجالس الجامعات وتعمل على النظام إن شاء الله ترى النور في القريب العاجل وكذلك مشروع إحداث تعاونية مدرسي التعليم العالي تم تجاوز جميع العراقيل التي كان يتعرض لها وإن شاء الله سبرى النور في القريب العاجل.

كذلك الهدف من إحداث التعاونية هو تمكين وتوفير خدمات اجتماعية واقتصادية تفاضلية لمنخرطيها في إطار التعليم العالي، هذا فيما يخص التكوين.

فيما يخص النقطة المتداولة كثيرا التي تخص مناظرات الانتداب والترقية والدكاترة، أعلمكم أن في إطار تنفيذ مخرجات وقرارات سيادة رئيس الجمهورية فيما يخص الدكاترة، تم إسناد بالنسبة لسنة 2025 فتح 1350 خطة انتداب، وتم إصدار النصوص المنظمة للمناظرة بعنوان سنة 2025 وكذلك تم رصد 1350 خطة انتداب لحاملي شهادة دكتوراة على المستوى الوطني بعنوان ميزانية 2026 وهي تخص التدريس وكذلك البحث والإدارة، سيتم تباعا الإعلان عن المناظرات خلال السنوات القادمة بما يسمح بالاستجابة لحاجيات المؤسسات في إطار التدريس والبحث.

وكذلك تعاملت الوزارة مع مختلف العرائض الواردة فيما يخص لجان الانتداب، تعاملت الوزارة مع مختلف العرائض الواردة بالدراسة والعناية للزمتين، وسيتم الأخذ بعين الاعتبار مختلف الملاحظات الواردة وتحيين تركيبة اللجان المعنية، مع العلم أنه تم إعداد دليل إجراءات خاص بإجراء المناظرات وسيتم مرافقة اللجان في كامل المراحل من طرف الوزارة بما يسمح بتفادي تسرب أي اختلالات أو أخطاء مادية أو حصول انحرافات ممكنة.

وكذلك أؤكد لكم أن الوزارة حريصة كل الحرص على تطبيق وتكريس مبادئ الشفافية والنزاهة وتكافؤ الفرص أمام جميع المترشحين.

فيما يخص ميزانية قسم البحث العلمي أقول لكم أننا نثمن الاهتمام الكبير للسيدات والسادة النواب في هذا المجال المحوري وتعرفون رغم محدودية الإمكانيات وجميع الملاحظات كانت بخصوص الاعتمادات المخصصة للبحث العلمي التي تعتبر قليلة بالنسبة للميزانية بصفة عامة، نحن بصدد العمل على تطوير منظومة البحث والتجديد لتستجيب لأولويات التنمية المستدامة والاقتصاد للمعرفة، لأن البحث العلمي يمثل 50% من ميزانية الاستثمار للمهمة.

وكذلك في النص الذي تقدمت به اللجنة، أذكر أن في وزارة التعليم العالي لدينا 544 هيكل بحث وحدة أو مخبر بحث، نسجل 40 مركز بحث، 42 مدرسة دكتوراة وكذلك التقدم في العدد الهام من المنشورات العلمية للباحثين التونسيين الذي بلغ في سنة 2024 ما يناهز 11 ألف و590 منشور رغم الضعف المسجل إلا أن هذا لم يمنع أن ميزانية البحث العلمي عرفت تطوراً مهماً لأننا مررنا من 183 م د دينار سنة 2023 إلى 215.5 م د سنة 2026.

وكذلك تطور هياكل البحث تم بمختلف الوزارات بما قيمته 40 م د وهذا ما يمثل التضاعف خلال الأربع سنوات الأخيرة ونعمل للمستقبل لهذا تمثلت أولوياتنا خاصة في وضع وصياغة مشروع إستراتيجية وطنية للبحث العلمي، من نقاط الضعف التي كانت مسجلة عدة استراتيجيات موجودة وبحثنا لتوحيد ووضع إستراتيجية وطنية تكون جميع الوزارات مشاركة فيها ولها نفس الرؤية على المستوى الوطني، وكذلك في هذه الاستراتيجية شركنا النسيج الاقتصادي وإن شاء الله في اليوم الدراسي في الشهر القادم سيقع النشر والإعلان عن الانطلاق في الاستراتيجية الوطنية للبحث العلمي.

كذلك نعمل مع جميع الأطراف على إعادة النظر في خارطة البحثية ونحاول في مشروعنا إن شاء الله في 2026 إحداث 50 مخبر بحث جديد على المستوى الوطني وذلك في مجالات المياه، تميمين النفايات، التغييرات المناخية بالطاقة، تعزيز البحث في الجامعات الفتية. وتجدر المؤسسات في محيطها الجهوي.

كذلك نعمل على إعادة النظر في خارطة مدارس الدكتوراة حيث نبحت على توحيد المعايير المعتمدة في عملية التسجيل لمرحلة الدكتوراة بما يمكن الطلبة المتميزين من مواصلة مساهمهم الأكاديمي وأكد على الطلبة المتميزين في مرحلة الدكتوراة مع وضع آليات تحفيزية تدعم أشغالهم البحثية، وهي مقاربة ترسخ مبدأ التميز وتكفل جودة التأطير.

وكذلك نعمل على إحداث شبكات بحثية متميزة تتخذ شكل مجمعات بحث تمكن من تجميع الخبرات وتوحيدها بمقاربة تفاعلية متعددة الاختصاصات في ميادين ذات الأهمية الاستراتيجية، وهذه الشبكات تتمثل في إحداث مجمعات متخصصة في مجالات الأمن المائي والطاقي والتنمية المتكاملة للمناطق البحرية والانتقال الرقمي والصناعي والبيئي.

في نفس الوقت عملنا على مزيد حوكمة تمويل المخابر للبحث وتحسين أوجه التصرف في الموارد وأصدرنا منشور في الغرض وهذا تبعاً للملاحظات العدة التي تفضل بها السادة النواب.

فيما يخص التصنيفات وترتيب الجامعات على المستوى الدولي، تونس تصدرت الدول الإفريقية من حيث عدد الباحثين حسب مؤشر الابتكار العالمي لسنة 2024، كذلك احتلت بلادنا المرتبة الرابعة دولياً من حيث عدد خريجي العلوم والهندسة حسب نفس المؤشر وكذلك تم تحقيق نتائج مهمة في مجال الإنتاج العلمي مقارنة بعدد السكان والتصنيفات في حد ذاته، تمثل وسيلة كما قلنا في التقرير وليست غاية، لكن من المهم أن تعمل الجامعات التونسية على تحسين ترتيبها باعتبار أن ذلك يمكنها من الوقوف على نقاط القوة ونقاط الضعف والعمل على تجاوزها.

الوزارة بصدد مرافقة الجامعات وتحسين ترتيبها على المستوى الدولي، مع الإشارة إلى البعد الربحي لوكالات التصنيف والدليل أن العديد من الجامعات المرموقة دولياً انسحبت من هذه التصنيفات.

فيما يخص الخدمات الجامعية نعرف أن الظروف ما زالت طلب عديدة التحسينات حقيقة والطلبة يستحقون سكن نظيف وأمن فيه المرافق الأساسية، أيضاً لا بد من توفر مطاعم بجودة مقبولة وأنشطة ثقافية ورياضية وعلمية تصقل مواهبهم وتبني مسؤول الغد، فتحسين الظروف ليس رفاه، بل هو جزء أساسي من نجاح الطالب. لذلك أكثر من 50% من ميزانية المهمة دون اعتبار التأجيل هي مخصصة للخدمات الجامعية.

فكرة صغيرة حول المجهود على مستوى البنية التحتية، المشاريع التي بصدد الإنجاز تخص توفير 7000 سرير جديد للمبيلات الجامعية، بناء ستة مركبات رياضية، خمسة مراكز تنشيط ثقافي ورياضي، وكذلك ندعم في كل ما هو انتقال طاقي في استعماله في المبيلات وفي المركبات الجماعية وكذلك توفير عدة خزانات ماء لتلافي نقص الماء في ساعات الذروة بالنسبة للطلبة.

كذلك على مستوى السكن الجامعي، تعرفون أن مساهمة الطالب هي حقيقة رمزية عشرة دنانير، هذا الخيار انتهجته الدولة في إطار الدور الاجتماعي، عشرة دنانير في الواقع تمثل 10% من الكلفة الحقيقية.

بالنسبة إلى سنة 2024-2025 أمنا سكن ما يقارب 64 ألف طالب، نسبة الاستجابة لمطالب السكن بلغت 85% وكذلك عملنا على رقمنة مسار معالجة خدمة السكن بصفة كلية من طلب الانتفاع إلى الإعلام بالنتيجة وكذلك يتواصل تمكين 27% من المقيمين بعنوان السكن الاستثنائي لفائدة أبناء العائلات المعوزة وكذلك يتواصل تمكين مكفولي الدولة من السكن بصفة آلية.

وتتوجه الوزارة نحو ضم المبيلات الخاصة بمنظمة التربية والأسرة بشبكات المبيتات الجامعية الراجعة لدواوين الخدمات الجامعية بصفة نهائية.

فيما يخص الإطعام، مثلما تعلمون تكون مساهمة الطالب رمزية بـ 200 ملليم الخدمات الجامعية والإطعام يوفر سنوياً ما يقارب 14 مليون أكلة بمعدل 70 ألف أكلة يومياً وبكلفة جمالية سنوية تناهز 45 م د والوزارة تشجع على الانخراط في الإشهاد والحصول على علامات الجودة فيما يخص المطاعم الجامعية وكذلك نعمل على تعميم البطاقة الإلكترونية التي تمكن الطالب من الحجز المسبق للأكل وهذا من العوامل الأساسية التي ستمكن ترشيد التصرف وتفاذي التبذير في المواد الغذائية.

فيما يخص المنح والقروض بلغت جملة القروض والمساعدات المسندة سنة 2024 ما يناهز 227 م د وهذا ما يمثل 12% الخدمات الجامعية من الميزانية الجمالية للمهمة في التدخلات، وكذلك عدد المنفعين أكثر من 143 ألف طالب للانتفاع بالمنح والقروض.

كذلك عملت الوزارة على توفير أكثر شروط الإحاطة النفسية بدعم التعاقد مع الأطباء وتوفير محلات التمرير في المؤسسات الجامعية وفي المؤسسات الجامعية ومؤسسات الخدمات الجامعية وكذلك تعمل على دعم المواد البشرية المختصة، وبالتحديد أخصائيين نفسيين، وكذلك قامت بتطوير منصة خاصة للإحاطة النفسية لفائدة الطلبة وهذا لا يمنع أن تعمل الوزارة على تكثيف الفضاءات الحاضنة للأنشطة الثقافية والرياضية.

هناك نظرة خاصة تم إيلاؤها لحاملي الإعاقة وهذا على مستوى التوجيه الجامعي تم التفاعل لتلبية مطالبهم قدر الإمكان وكذلك تم

إقرار إجراءات خصوصية صلب منشور خاص يسهل ويؤمن لهم أكثر عدد ممكن من الخدمات.

على المجهود التشريعي فيما يخص الخدمات الجامعية، عملت الوزارة على إعداد عدة أوامر، نذكر منهم الأهم وهو تنقيح الأمر المنظم للحياة الجامعية الذي يخص توضيح حقوق الطالب وواجباته وعلاقاته بالمؤسسة.

كذلك تم تنقيح القرار المتضمن لمقاييس إسناد المنح التي تتمثل في الترفيع في الدخل السنوي للأولياء المستوجب وهذا سيسمح لنا توسعة قاعدة المتفيعين بالمنح وبالقرض وكذلك تم تنقيح القرار المنظم للسكن الجامعي الذي يهدف إلى الترفيع في مدة الانتفاع بالسكن الجامعي بالتساوي بين الإناث والذكور.

وكذلك تمت مراجعة كراس الشروط الذي ينظم استغلال المبيتات المعدة للسكن الجامعي وذلك بحثا عن دعم الاستثمار الخاص في هذا المجال وكذلك تم صياغة مشروع أمر خاص يهدف إلى تنظيم العلاقة بين مؤسسات الخدمات الجامعية والمنشطين الثقافيين والرياضيين وذلك لتأمين أكبر نشاط يخص الثقافة والرياضة في مؤسسات الخدمات الجامعية.

فيما يخص الحوكمة والانتقال الرقمي، نقول لكم أن الوزارة انخرطت في إنجاز النظام المعلوماتي القطاعي المندمج والذي سيتم إيواؤه بالسحاب الرقمي للتعليم العالي والبحث العلمي، كذلك قامت الوزارة بتركيز الحاسوب فائق الأداء والذي يعد الثاني من نوعه على المستوى الإفريقي من حيث قوة الأداء وهو ما سيعزز القدرات الوطنية في مجالات المعالجة الرقمية والبحث العلمي، كذلك قائمة بتطوير شبكات الربط بالإنترنت بالترفيع في سرعة التدفق بمختلف المؤسسات الجامعية.

وكذلك شهدت عملية التسجيل الجامعي في السنة الجامعية الجديدة بعد أن تم استكمال جميع الترتيبات الفنية والتنسيق مع الهياكل المتدخلة اعتماد وسائل تمكن الطالب ولأول مرة من دفع معاليم التسجيل باستخدام مختلف وسائل الدفع الإلكترونية لأنها في السابق كانت منحصرة في الدفع ببطاقة البريد.

استعمال جميع وسائل الدفع الإلكترونية مثل البطاقات البنكية الوطنية والدولية وهذا يدخل في إطار تشجيع وجعل تونس وجهة للطلبة الدوليين بإمكانية التسجيل بمقابل في المؤسسات العمومية.

كذلك دعم اللامركزية وتقريب الخدمات للمواطن تمثل في استحداث نسق استكمال الأطر الترتيبية اللازمة للنظام القانوني الخاص بالمؤسسات العمومية ذات الصبغة العلمية والتكنولوجية وذلك بحثا عن تعزيز استقلالية هذه المؤسسات واكتسابها مرونة التصرف وتعبئة المواد من ناحية، والانخراط في مسار الاعتماد الذي يقتضي تطوير طرق التسيير.

فيما يخص بعض الجوانب التي تعنى بعقود اسداء الخدمات، أقول للسادة النواب أن حسن سير العمل يقتضي مؤسسات التعليم العالي ومؤسسات البحث العلمي دعم الموارد البشرية العاملة بها وانتداب أعوان من حاملي الشهادات الجامعية وأعوان من مستويات تعليمية مختلفة للعمل بوحدة ومخابر البحث ومدارس الدكتوراة وإحداث مخابر خدمات مشتركة للبحث، مشاريع التعاون الدولي في مجال البحث والتجديد بالاعتماد على اسداء خدمات وذلك طبقا لمنشور وزير التعليم العالي للبحث العلمي مؤرخ في 19 أوت 2016.

وتم تكليف هذه الفئة الهامة من الموارد البشرية بالقيام بمهام تقنية وإدارية ولوجستية ضرورية لضمان سير مرفق البحث العلمي واستمرارية الهياكل والمشاريع وحيث اقتضت الضرورة والحاجة الملحة لهذه الموارد البشرية تجديد عقودهم من بصفه مسترسلة وتجاوزت في بعض المرات عشرة سنوات وهذا لم يمنع دخولنا في علاقة مع رئاسة الحكومة للنظر في طرق وسبل تسوية وضعيتهم وإن شاء الله في القريب العاجل يكون هناك رؤية واضحة في تسوية وضعيتهم.

فيما يخص المدرسين العرضيين، شبكة المعاهد العليا للدراسات، مثلما تفضل عديد النواب، العديد من العرضيين قاموا بالتدريس، في الواقع في المعاهد التكنولوجية يتم الانتداب في سلك المدرسين العرضيين عن طريق مناظرة تعتمد على اختبارات كتابية وشفاهية وذلك بين المترشحين المتحصلين على شهادة لا تقل مدة الدراسة عن خمس سنوات من التعليم العالي، استنادا لمقتضيات الأمر 314 لسنة 1993 المتعلق بضبط النظام الأساسي الخاص بسلك المدرسين، وعلى جميع النصوص التي نقحت. كل هذا لا يمنع أن نكون في تواصل مع رئاسة الحكومة ومع الوظيفة العمومية لإيجاد الحلول المثلى للعرضيين لتسوية وضعيتهم.

بعض الأسئلة تفضل بها السادة النواب ببسطها، فيما يخص الخدمات الجامعية حاولت حصرها مع الفريق، فيما يخص تطوير الأكلية الجامعية ومثلما تفضل السيد النائب المحترم فتحي العماري، أطمئن السادة النواب أن الأكلية الجامعية يتم إعدادها تحت أنظار ومراقبة فني الصحة للتغذية لضمان سلامتها الغذائية وتوازنها الغذائي إلى جانب الرقابة الجهوية للصحة أما بالنسبة إلى جودة الأكلية الجامعية تعمل مصالحنا بدواوين الخدمات على تنظيم دورات تكوينية لفائدة أعوان الطبخ في مجال السلامة والتوازن الغذائي وتنوع الأكلية وحرصت الوزارة على إعداد دليل إجراءات الإطعام من المرحلة التحضيرية، لإعداد الأكلية إلى مرحلة توزيعها وهو ما من شأنه تنظيم مختلف مسارات الإطعام وتشريك الطلبة في إعداد البرنامج الأسبوعي للأكلات، فضلا عن تجنب الاكتظاظ وتبذير المواد.

وكذلك حرصت الوزارة أيضا على تسريع عملية ربط المطاعم الجامعية بالإشهاد الدولي ISO 22000 وتمكينها من ربط 14 مطعم في انتظار استكمال ربط 31 مطعم خلال السنوات القادمة بالمواصفات المذكورة لإدارة سلامة الأغذية.

فيما يخص تطوير الرياضة الجامعية مثلما تفضل وسأل السيد النائب المحترم سالم الماكني، نستطيع أن نؤكد أن البنية التحتية الرياضية قد تطورت خلال السنوات الأخيرة سواء عبر تهيئة العديد من الملاعب الرياضية أو من خلال إحداث مركبات رياضية متنوعة في الاختصاصات وبرمجة مركبات جديدة.

كما تتجه سياستنا إلى تطوير ممارسة الرياضة بالجامعة إلى تشجيع رياضات جديدة وخاصة منها رياضة المشي والرياضيات الطبيعية ورياضة التسلق بحثا عن الرفع من عدد الممارسين للنشاط الرياضي ووقاية الطلبة صحيا وقد شرعنا في هذا الإطار في إبرام شراكات مع بعض الجامعات الرياضية المتخصصة في الرياضات المذكورة.

فيما يخص وضعية النقل الجامعي بجهة مدين وبنية النشاط الثقافي والرياضي، مثلما تفضل السيد النائب المحترم نور الدين العكروت نقول أنه تمت معالجة هذا الإشكال منذ منتصف السنة

الجامعية السابقة، حيث تبين أن الصعوبات تكمن بالأساس في التحليل المشترك لنقاط تجميع الطلبة ذهاباً وإياباً بين مؤسسة الدراسة والمبيت الجامعي وذلك بالتنسيق مع ديوان خدمات جامعية للجنوب ومؤسسات التعليم العالي بالجهة والشركة الجهوية للنقل بمدنين.

هذا وسوف يتم تجاوز كل الصعوبات مع تقدم استكمال مشاريع المركب الجامعي بالفحة وتفادي تنقل الطلبة لمسافات تفوت 22 كم وخاصة هناك مشروع بناء المبيت الجامعي الفحة بطاقة استيعاب ألف سرير، إلى جانب بناء مطعم جامعي جديد ومركب رياضي وثقافي. وبالنسبة إلى المراكز الجامعية للتنشيط الثقافي والرياضي عموماً، تم برمجة إحداث أربع مراكز جديدة إلى جانب المراكز الناشطة ومشاريع المراكز المتواصلة.

فيما يخص توفير سبل العلاج للطلبة بالفترة الليلية مثلما تفضل السيد النائب المحترم عمر الجعيدي أقول أنه يتم سنوياً عقد اتفاقيات بين مؤسساتنا الجامعية ومجموعة من أطباء الصحة، حيث يتم التعاقد إلى حد الآن مع 87 طبيب خاص للصحة لتقديم التدخلات العلاجية للطلبة خاصة بالمبيتات الجامعية خلال الفترات الليلية والعدد الجملي للمبيتات المعنية هو 93 مبيت.

فيما يخص تساؤلات السادة النواب فيما يخص البنية التحتية، حول تساؤل السيدة سيرين مرابط حول سور المعهد العالي للعلوم الإنسانية بآبن شرف، أطمئنها أن صيانة هذا السور مبرمج ضمن مشروع تهيئة المعهد وقد قامت المؤسسة بوضع العلامات التحذيرية اللازمة وهي بصدد الإعلان عن استشارة لهدم الأجزاء المتداعية لإزالة الخطر، في انتظار إنجاز مشروع تهيئة.

حول الجدار الساند بالمبيت الجامعي بالقصرين لتوسعة المبيت، هو مشروع جهوي أقرت لجنة تقييم العروض مقبولة العرض البالغ حوالي 4.5 م د وصادقت للجنة الجهوية لمراقبة مصاريف الصفقات على ذلك، وتم اختيار الفرضية التي سيتم اعتمادها لأسباب فنية ترجع للجنة الفنية للبنى التحتية المدنية بالجهة وارتأت أنها أكثر استقرار وبالتالي أكثر جدوى وهو ما أكدته اللجنة المنعقدة بتاريخ 11 نوفمبر لسنة 2025.

بالنسبة إلى توسيع المبيت الجامعي بالقصرين استجابت الوزارة للطلب وتمت برمجة المشروع بكلفة تقديرية 16 م د وتوسيع المبيت بما قدره 300 سرير إضافي وسيتم إحالة الملف المرجعي إلى المصالح الجهوية قبل نهاية هذه السنة.

فيما يخص طلب بناء وتوسيع المبيتات الجامعية وتهيئة وصيانة مختلف البنيات، بالنسبة إلى بناء وتوسعة المبيتات الجامعية بمختلف الجهات أعلمكم أن المشاريع المبرمجة في هذا القطاع ستمكن من تدعيم طاقة الاستيعاب بـ 7200 سرير بصفة تدريجية بالنسبة إلى عدد الأسرة الجدد وكذلك بالنسبة إلى تهيئة وصيانة مختلف البنيات تمت برمجة أغلب المشاريع المتعلقة بالصيانة بعد أن تم القيام بجزء في الوضعيات التي تتطلب ذلك.

فيما يخص قفصة والبنية التحتية والمقرات، في قفصة تم برمجة بناء خمسة مقرات جديدة للمؤسسات التي تشغل فضاءات مؤقتة، 2 مشاريع بصدد إنجاز الأشغال، المعهد التحضيري للدراسات الهندسية والفنون والحرف وثلاث بصدد تعيين مصممين وهم المدرسة الوطنية للمهندسين بقفصة و "ISSAT" و "ISCAE" هذا بالإضافة إلى مشروع بناء مبيت جديد بصدد تعيين المصممين.

كما تفضل السيد النائب يسري البواب بسؤال يتعلق بالبنية التحتية بالمنستير، أعلمه أنه تمت برمجة مشاريع الصيانة وجزء هام منها بصدد إعداد الدراسات على غرار كلية العلوم، كلية الطب والمعهد العالي للدراسات التكنولوجية بقصر هلال والمبيت الجامعي بسقانس والمبيت الجامعي فطومة بورقيبة.

وكذلك طلب تخصيص اعتمادات لتجهيز مركز بحوث تكنولوجيا النسيج، تمت برمجة اعتمادات لإتمام تجهيز مركز بحوث تكنولوجيا النسيج بقسط ثاني تم اقتناء القسط الأول سنة 2024 وسيتم للقسط الثاني سنة 2026.

فيما يخص المطعم الجامعي العمران مثلما تفضلت السيدة النائب مها عامر، تم الانطلاق في الأشغال بداية من هذا الشهر بكلفة جمالية بـ 5 م د.

فيما يخص السؤال الذي تفضل به السيد النائب المتعلق بإمكانية الوصول بالنسبة إلى المعاقين و "accessibilité" لفضاءات التدريس بالمبيتات الجامعية، بالنسبة إلى البنيات المشيدة بعد سنة 2007 تتضمن بالضرورة إمكانية الوصول للمعاقين، في حين البنيات القديمة يتم تدريجياً تهيئة المداخل في صورة تسمح البناية بذلك ويبقى الإشكال مطروحاً بالنسبة للفضاءات المسوغة والتي تعمل الوزارة للتخلي عنها تدريجياً.

فيما يخص الانتدابات ودعم المواد البشرية، أعلمكم أن في 2026 الوزارة لديها مشروع بعث سبع منازلات انتداب، الأولى تخص انتداب فنيين سامين للصحة العمومية والثانية انتداب مهندسين معماريين والثالثة انتداب أخصائيين نفسيين والرابعة 44 مهندس والمناظرة الخارجية بالاختبارات لانتداب 15 محللاً والمناظرة الخارجية لانتداب تقنيين 39 تقني سيتم انتدابهم كذلك انتداب 44 متصرف و39 عامل.

فيما يخص تسوية وضعية أعوان المناولة بالنسبة إلى جميع المؤسسات الراجعة لنا بالنظر، تم التسوية ما يقارب 52 ملف موزع 19 في الحراسة و32 اختصاص تنظيف وملف واحد يخص عون الاستقبال، وتم الاتفاق على إدماج 46 عون مناولة، ولكن تم رفض ست أعوان المناولة لعدم استيفائهم من شروط الأقدمية سنة عمل فعلياً دون انقطاع، هذا لا يمنع أننا أعدنا الأمر لوزارة الشؤون الاجتماعية لإيجاد حل ليتم إدماجهم.

فيما يخص عمال الحضائر بالنسبة لوزارة التعليم العالي في الدفعة الأولى تم إدماج 242 عون، في الدفعة الثانية تم إدماج 292 عون، في الدفعة الثالثة تم إدماج 243 عون وفي الدفعة الرابعة هناك 318 عون متخصص ونحن في انتظار فتح المنصة للمعنيين بالأمر قصد اختيار مكان عملهم.

فيما يخص التنفيل، نقطة ذكرها السادة النواب، التنفيل في التوجيه وفي علاقة مع وضعية ذوي الاحتياجات الخاصة وحدودهم بقطاع الخدمات الجامعية، تم طرح سؤالين من السيدة النائبة سيرين قزازه وعمر الجعيدي أريد أن أقول أنه على مستوى الانتفاع بالإيواء الجامعي يتم إسناد السكن بصفة آلية لذوي الاحتياجات الخاصة.

بالنسبة إلى المنح الجامعية تسند المنح آلياً لحاملي الإعاقة العميقة وتسند المنح لحاملي الإعاقة درجة 2 و3 وفق مقياس ثلاث مرات الأجر الأدنى ويتم تمكين حاملي الإعاقة من السكن في الطابق الأرضي بالمبيتات وضمان توفر الممرات والفضاءات الصحية المخصصة لهم بكل المبيتات الجامعية.

شكراً على حسن الانتباه، هذه جملة الأجابات.

رفع الجلسة

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

شكرا جزيلاً للسيد منذر بلعيد وزير التعليم العالي والبحث العلمي على كل الإفادات والبيانات التي تم تقديمها.

شكرا موصولاً لكافة أعضاء الوفد المرافق له، متمنيا لهم التوفيق والسداد في مهامهم.

الشكر لكل من لجنة التربية والتكوين المهني والبحث العلمي والشباب والرياضة بمجلس نواب الشعب ولجنة الخدمات والتنمية الاجتماعية بالمجلس الوطني للجهات والأقاليم،

شكرا جزيلاً لجميع السيدات والسادة النواب بالمجلسين وهكذا نأتي إلى نهاية أشغالنا المتعلقة بمناقشة مهمة التعليم العالي والبحث العلمي، على أن نواصل جلستنا العامة المشتركة صباحاً على الساعة التاسعة وثلاثين دقيقة بإذن الله للمرور إلى مناقشة بقية المهمات والمهام الخاصة وفقاً للبرنامج في الغرض والله ولي التوفيق. نرفع الجلسة إلى يوم الغد.

(كانت الساعة الرابعة وخمسين دقيقة صباحاً)

الأجوبة التكميلية لوزارة النقل

الموضوع : ردود كتابية على الأسئلة المطروحة خلال الجلسة العامة المشتركة ليوم 17 نوفمبر 2025 مهمة وزارة النقل لسنة 2026.

المصاحيب : حافظة وثائق تتضمن الإجابات .

تحية طيبة

وبعد،

أتشرف بموافاتكم طيّ هذا بالردود الكتابية، على الأسئلة التي توجه بها السيدات والسادة أعضاء مجلس نواب الشعب والمجلس الوطني للجهات والأقاليم خلال الجلسة العامة المشتركة المنعقدة بتاريخ 17 نوفمبر 2025 للنظر في ميزانية 2026 مهمة وزارة النقل

والسلام



ردود كتابية على أسئلة السيدات والسادة أعضاء
مجلس نواب الشعب والمجلس الوطني للجهات والأقاليم
الإطار: الجلسة العامة المشتركة (ميزانية 2026 - مهمة النقل - 17 نوفمبر 2025)

ولاية أريانة

الولاية	ع/ر	تدخلات النواب	الردود
أريانة	المجلس الوطني للجهات والأقاليم:		
	01	بلقاسم يعقوبي: - تحسين البنية التحتية للمحطات. - توفير أسطول حافلات كاف، خاصة في الأحياء الشعبية. - إيصال الحافلة B 38 من حدائق المنزه إلى محطة على بلهوان. - إحداث خط جديد من البساتين إلى وادي الليل مروراً بباردو إلى محطة على بلهوان - دعم الخط 14 c من المنيهلة إلى باب الخضراء - إحداث خطوط حافلات جديدة لربط مناطق الانطلاقة المنيهلة وباب الخضراء والبساتين.	- تم تجديد محطة برشلونة للحافلات خلال الثلاثي الأخير لسنة 2025، وتجدر الإشارة إلى أنه يتم التدخل بمناسبة العودة المدرسية وكل ما استوجب الأمر إطلاع وصيانة المحطات الرئيسية للحافلات أو الشبكة الحديدية على غرار محطات ثامر والجمهورية على البلهوان مع تهيئة وإيلاء العناية اللازمة ببقية المحطات. - تم تدعيم الخط 38 ب حافلة جديدة مزودة بداية من شهر سبتمبر. أما بالنسبة لإيصال هذا الخط إلى محطة بلهوان. فإنه يتعذر الاستجابة لهذا الطلب باعتبار بُعد المسلك الحالي عن هذه المحطة. - تبقى الاستجابة لهذا الطلب رهين إتمام أشغال الطريق الصينية خاصة عند مفترق شباو. - يمكن للراغبين في التنقل من منطقة المنيهلة إلى محطة الترابط الانطلاقة وباب الخضراء التنقل عبر الخط 14ت الذي تخصص له عدد 4 حافلات ثلاثة منها مزدوجة.
	02	رياض الدريدي: - إرجاع الخط 57 واحداث حافلة حي مسعودة سيدي مروان - التوعية للحفاظ على المعدات. - توضيح بخصوص مشروع مطار قلعة الأندلس.	- إن الخط 57 يربط بين المركب التجاري "جيان" ومحطة الانطلاقة ويمكن لمستعملي هذا الخط التنقل عبر الخطوط 44 و44ب و44ت المشتركة معه بنفس المسلك والتي وقع تدعيم عرض النقل بها بصفة ملحوظة. - يصعب جولان الحافلات بحي مسعودة خاصة مع تواجد مرتفع خطير وصعوبة ولوج الحافلات إلى طريق المنيهلة. - تحرص شركة نقل تونس بصفة دورية على القيام بحملات توعية للحفاظ على المعدات والتجهيزات. - بالنسبة لإحداث مطار بقلعة الأندلس، فإن الجهود تركز حالياً على توسعة مطار تونس قرطاج الدولي وتنشيط المناطق الداخلية، وبالنسبة لإحداث مطار جديد كمشروع من المشاريع الكبرى، فإنه يتطلب تمويلاً كبيراً واعتمادات مالية مهمة، إضافة إلى أن تنفيذ مشاريع جديدة في هذا المجال في الوقت الراهن محدود في ضوء الإمكانيات المتاحة، وعند توفر الإطار التمويلي الملائم وبما يتناسب مع الاستراتيجية الوطنية للنقل الجوي ومتطلبات التنمية الجهوية، ستتم دراسة إحداث مطارات جديدة.

مجلس نواب الشعب:		
03	أمين بن صالح:	في إطار حرصها على انتظامية وتواتر السفرات، حرصت شركة نقل تونس على: - تجديد الأسطول المبرمج على الخط C 35 بعد الإقتناءات الجديدة. كما تم تدعيم جميع الخطوط المستغلة بمنطقة سكرة بواسطة حافلات جديدة وهي: 18-47 ب-18 ت-18 أ- و6. - أما بالنسبة للخط 18 المحذوف منذ سنة 2010، فسيتم العمل على إعادة استغلاله بالتنسيق مع السلط المحلية بعد ترميم وتأهيل جزء من المسلك الرئيسي لهذا الخط. - بخصوص ملف تراخيص النقل غير المنتظم عموماً، فهي من اختصاص السادة الولاة ويتم ضبط الحاجيات من التراخيص من قبل اللجنة الإستشارية الجهوية لتحديد الحاجيات التي يتم الموافقة عليها من قبل الوزارة. علماً وأنه جاري تنقيح الترتيب الجاري بها العمل وشروط الإسناد، بإعادة مراجعة مقتضيات الأمر عدد 581 لسنة 2023 مؤرخ في 7 سبتمبر 2023 المتعلق بتنظيم النقل العمومي غير المنتظم للأشخاص على الطرقات بواسطة سيارات التاكسي الفردي والتاكسي الجماعي والتاكسي السياحي والأجرة "لواج" وتحديدًا فيما يخص شروط وإجراءات إسناد التراخيص وأحكام أخرى ذات صلة بتعاطي هذا النشاط. ولتنظيم قطاع النقل البري، يتم حالياً مراجعة القانون عدد 33 لسنة 2004 المؤرخ في 19 أبريل 2004 المتعلق بتنظيم النقل البري، وقد تم إرسال مشروع التنقيح إلى مختلف الهياكل المعنية من قبل رئاسة الحكومة لإبداء الرأي، وستتم دراسة الملاحظات لإعداد الصيغة النهائية، هذا إضافة إلى مسالة لتطبيقات التاكسي، حيث تم إعداد كراس التسيير في الغرض وستكون تونسوية وستراعي المقرة الشرائية للمواطن وسيصدر موزاة مع تنقيحات القانون عدد 33 لسنة 2004 المذكور.
	نجلاء اللحياتي:	- بالنسبة لوضعية شركة الخطوط التونسية، فقد استكملت إعداد قوانينها المالية لسنة 2021 على أن يتم ختم القوائم المالية لسنة 2022 و 2023 موفي سنة 2025، وتمت المصادقة على برنامج إعادة هيكلة الشركة 2026-2030 من قبل مجلس الإدارة بتاريخ 27 مارس 2025 وحالياً بصدد ضبط الصيغة النهائية من الملف. ولتقديم الخدمات المرجوة المسداة من قبل الناقل الوطنية الجوية، سيتم تعزيز الأسطول بـ 7 طائرات، حيث يتم حالياً استغلال بين 12 و 13 طائرة على أن يرتفع العدد إلى 14 طائرة مع موفي سنة 2025. وبالتوازي، ستشروع مصالح شركة الخطوط التونسية في إعداد مخطط أسطول 2030-2040. وقامت شركة الخطوط التونسية بإعداد ميزانية 2026 من خلال منح الأولوية لتحسين جودة الخدمات واحترام مواعيد الرحلات والتفاعل إيجابياً مع طلبات السوق. - بالنسبة لتحصيل مسؤولية الإخلالات وسوء التسيير، تحرص وزارة النقل على إحالة جميع الملفات التي ثبت بشأنها وجود إخلالات جسيمة وتجاوزات خطيرة في علاقة بإهدار المال العام أو الإضرار بالمصالح المالية للدولة، على الجهات القضائية المختصة سواء القضاء العدلي أو القضائي المالي، وعلاوة على ذلك فإنه يتم اتخاذ التدابير والإجراءات التأديبية المستوجبة إزاء المسؤولين والأعوان المخالفين في كل المؤسسات والمنشآت الزاجعة بالنظر لوزارة النقل. - بالنسبة لضمان حقوق العملة المتعاقدين، تم ترسيم 544 عون مناول و 447 عون متعاقد منذ 25 ماي 2025 طبقاً لمقتضيات القانون عدد 9 لسنة 2025 المؤرخ في 21 ماي 2025، المتعلق بتنظيم عقود الشغل ومنع المناولة وحقوقهم محفوظة، حيث يتمتعون حالياً بجميع امتيازات أعوان الشركة، ولا يوجد حالياً أي عون مناول أو متعاقد بشركة الخطوط التونسية.

- ربط معتمدة رواد بالمترو والسكك الحديدية وتحسين النقل المدرسي.
- زيادة عدد الرحلات اليومية لتسهيل تنقل المواطنين والطلبة من رواد في اتجاه محطة 10 ديسمبر.
- تركيز واقبات لمحطات النقل.
- توفير حافلة لتلاميذ إعدادية ومعهد رواد.
- إسناد الرخص وتنقيح تشريعات النقل والبطاقات المهنية وتنظيم القطاع غير المنتظم (شروط الممارسة).

- سيتم تحيين الدراسات لتوسعة خطوط المترو والسكة الحديدية بالتنسيق مع الشركة التونسية للشبكة الحديدية السريعة RFR ضمن مخطط النقل الحديدي بتونس الكبرى.
- تم خلال هذه السنة تدعيم أسطول الحافلات بشركة النقل بتونس، منها 300 حافلة جديدة، ما مكن الشركة من تحسين ظروف التنقل وجودة الخدمات بولايات تونس الكبرى منذ منتصف شهر سبتمبر 2025، كما تم تحسين العرض على خطوط الشبكة الحديدية بفضل عمليات الصيانة في انتظار الاقتناءات الجديدة.
- تعمل المصالح المعنية بشركة النقل بتونس حاليا على التنسيق مع السلطات الجهوية والمحلية لتركيز وصيانة وتجديد واقبات بالمحطات، كما سيتم تركيز عدد من الأعمدة الدالة على الخط بنقاط التوقف التي يصعب فيها تركيز واقبات لضيق أو غياب الرصيف.
- بخصوص ملف تراخيص النقل غير المنتظم عموما، فهي من اختصاص السادة الولاة ويتم ضبط الحاجيات من التراخيص من قبل اللجنة الإستشارية الجهوية لتحديد الحاجيات التي يتم الموافقة عليها من قبل الوزارة. علما وأنه جاري تنقيح الترتيب الجاري بها العمل وشروط الإسناد، بإعادة مراجعة مقتضيات الأمر عدد 581 لسنة 2023 مؤرخ في 7 سبتمبر 2023 المتعلق بتنظيم النقل العمومي غير المنتظم للأشخاص على الطرقات بواسطة سيارات التاكسي الفردي والتاكسي الجماعي والتاكسي السياحي والأجرة "لواج" وتحديد فيما يخص شروط وإجراءات إسناد التراخيص وأحكام أخرى ذات صلة بتعاطي هذا النشاط.
ولتنظيم قطاع النقل البري، يتم حاليا مراجعة القانون عدد 33 لسنة 2004 المؤرخ في 19 أبريل 2004 المتعلق بتنظيم النقل البري، وقد تم إرسال مشروع التنقيح إلى مختلف الهياكل المعنية من قبل رئاسة الحكومة لإبداء الرأي، وستتم دراسة الملاحظات لإعداد الصيغة النهائية، هذا إضافة إلى مسألة لتطبيقات التاكسي، حيث تم إعداد كراس التشرُوط في الغرض وستكون تونسية وستراعي المقدرة الشرائية للمواطن وسيصدر موازاة مع تنقيحات القانون عدد 33 لسنة 2004 المذكور .



ردود كتابيّة على أسئلة السيّدات والسّادة أعضاء
مجلس نواب الشعب والمجلس الوطني للجهات والأقاليم
الإطار: الجلسة العامة المشتركة (ميزانيّة 2026- مهمّة النّقل – 17 نوفمبر 2025)

ولاية القصريّـن

الولاية	ع/ار	تدخلات النواب	الردود
القصرين	المجلس الوطني للجهات والأقاليم:		
	01	محمد العايش الجامعي: - معالجة معاناة الفروع المحلية لشركات النقل ونقص الإمكانيات. - مراعاة تلاميذ التكوين فترات ما بعد نصف النهار. - حل أزمة النقل المدرسي والجامعي. - معالجة مشكلة العقود الهشة لعمال شركة الجهوية للنقل بالقصرين خاصة في الورشات. - مراجعة أوقات الرحلات بين المعتمديات (عين الدفلة وحيدرة ...) - إعادة إحياء مشروع السكك الحديدية وخاصة نقل البضائع وتغيير موقع محطة القصرين للقطارات.	تقوم الشركة الجهوية للنقل بالقصرين بتغطية عدد 99 خط نقل مدرسي وجامعي لتأمين تنقل حوالي 20 ألف مشترك خلال السنة الدراسية 2025-2026 وهو ما يمثل 80 % من نشاط الشركة. وستقوم بتعزيز العرض عند تنفيذ الاقتناءات الجديدة في إطار الصيغة العامة خلال سنة 2026، مما سيساهم في تحسين العرض لجميع الفئات ودعم بعض الفروع وفقا للاحتياجات التي يتم تحديدها بالتنسيق مع السلط المحلية والجهوية، وعند تحسن العرض وتنفيذ الانتدابات خلال السنة القادمة، ستتم مراجعة بعض الخطوط لتنظيم تواتر الرحلات بها. - بالنسبة لإعادة إحياء مشروع السكك الحديدية وخاصة نقل البضائع وتغيير موقع المحطة، فقد تمت إعادة تجديد 25 كلم من السكة على الخط تونس-القصرين وتم الانتهاء من أشغال الحماية من الفيضانات على امتداد حوالي 66 كلم في الجزء الأول بين تونس والقلعة الخصباء وسيتم في إطار القرض الممول من قبل البنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية تجديد 60 كلم من السكة والقيام بالمراجعة الشاملة لـ 110 كلم من السكة بين تونس والقلعة الخصباء. وتقوم الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية حاليا بالدراسات الفنية المتعلقة بتأهيل البنية التحتية (تدعيم أرضية السكة، تقوية المنشآت الفنية، إصلاح المسار...) للجزء من الخط بين القلعة الخصباء والقصرين وهو جزء مستغل حاليا فقط لتأمين نشاط نقل البضائع ولا يؤمن نشاط نقل المسافرين. أما بالنسبة لتغيير موقع المحطة، فتجدر الإشارة أن محطة القصرين هي محطة التقاء لثلاثة خطوط حديدية.

- توفير النقل المدرسي في المناطق النائية (عين سيدي محمود، حيدرة الأجرد).

- إحداث خطوط نقل قارة تربط المعتمدات بمرکز الولاية.

- المطالبة بتعديل خط فوسانة الذي ينطلق من باب سعدون الرابعة صباحا ليمر عبر العيون ثم تالة.

- إحداث خطي العيون تونس وحاسي الفريد - تونس.

- توقف خط العيون - المنستير إلى حين اصلاح طريق 84: ضرورة إيجاد حل عبر اتجاه آخر.

- خط السكك الحديدية 6 و 11.

- سيتم لطلب إحداث خط نقل خاص بتلاميذ سيدي محمود بحاسي الفريد، وبالنسبة لخط حيدرة - الأجرد فيتم تأمينه بصفة يومية خلال جميع أيام الدراسة ولا توجد أي إشكاليات مطروحة، والشركة الجهوية للنقل بولاية القصرين حاليا بصدد تأمين هذا خط النقل المدرسي وتم فك العزلة عن منطقة.

وبالنسبة للخط المدرسي الحمادة - فج تريح، فإن الشركة بصدد تأمينه بحافلتين وذلك كل أيام السبت والإثنين، نظرا لإقامة التلاميذ بالمعهد وسوف يتم إحداث الخط الخاص بالتلاميذ المعنيين لكامل أيام الأسبوع عند توفير الموارد البشرية واللوجستية اللازمة.

وبالنسبة لتأمين خط بين الفحيص وماجة، فإن الشركة حاليا بصدد تأمين هذا الخط المدرسي عبر الزلافة عين سلسة - ماجة - الفحيص.

وبالنسبة لإحداث خط قار يربط العيون بمرکز الولاية، فإن الشركة تقوم حاليا بتأمين عدد 2 خطوط تربط العيون بمرکز الولاية عبر منطقتان مختلفتان، العيون القصرين عبر الصخيرة والعيون القصرين عبر الصوانية للفترتين الصباحية والمسائية.

- سيتم المطالبة بتعديل خط فوسانة الذي ينطلق من باب سعدون الرابعة صباحا ليمر عبر العيون ثم تالة.

- سيتم إحداث خط جديد العيون - تونس و سيتم دراسة إمكانية إحداث خط جديد تونس - حاسي الفريد

- بالنسبة لطلب تغيير مسار وقتي لخط العيون - المنستير ليمر عبر خمودة - بوزقام سببيلة الى حين انتهاء اشغال الطريق الوطنية عدد 84، فلا يمكن تغيير مسار خط العيون المنستير عبر خمودة بوزقام لتداخلها مع بقية خطوط الشركة في اتجاه ولاية المنستير وعدم توفر الجدوى، باعتبار وأن المنطقة المدروسة للتأمين هي العيون، طربخانه، زاوية بن عمار، بير معمر، سببيلة. غير أن المسار المطروح يكون مؤمنا من طرف بقية خطوط الشركة.

- بالنسبة لطلب إحداث خط الساجل بلعباس - صفهس، فتقوم الشركة الجهوية للنقل بالقصرين بدراسة جدوى الخط والنظر في إمكانية إحداثه. وبالنسبة لطلب إحداث خط الساجل حاسي الفريد - تونس، فتقوم الشركة الوطنية للنقل بين المدن بدراسة جدوى الخط والنظر في إمكانية إحداثه عند تعزيز أسطولها وتدعيمه. وبخصوص لطلب إحداث خط جنليان - سوسة، فإن مصالح الشركة الجهوية للنقل بالقصرين تنتظر حاليا في إمكانية تغيير مسار خط العيون - سوسة نظرا للأشغال الموجودة بالطريق 84 والتي حالت دون مواصلة تأمين هذا الخط ليكون مساره العيون سببيلة جنليان الروحية حفوز القيروان سوسة.

- بالنسبة للخط الحديدي رقم 6 فإن مشروع تأهيله بصدد الإنجاز، أما بالنسبة للخط الحديدي رقم 11، فقد تم القيام بالدراسة الأولية للجزء الرابط بين القلعة الصغرى والقيروان وحاليا بصدد إتمام الدراسات المدققة. وأما الجزء الرابط بين القيروان والقصرين، فقد تم إنجاز الدراسات الأولية وسيتم التنسيق مع وزارة الاقتصاد والتخطيط لإيجاد التمويلات الضرورية لإستكمال الدراسات المدققة.

مجلس نواب الشعب:	
03	عبد العزيز شعباتي:
- يتم تأمين الخط المدرسي جدليان - سيبية بحافلتين كل أيام السبت والإثنين نظرا لإقامة التلاميذ بالمعهد. - إن الشركة الجهوية للنقل بولاية القصرين بصدد تأمين الخط سيبية - جدليان - القصرين كامل أيام الأسبوع ما عدا أيام الجمعة والسبت لتأمين النقل للتلاميذ كأولوية، وسيتم النظر في خط جدليان - الروحية عند توفر الإمكانيات اللوجستية والبشرية اللازمة. - بالنسبة لتوفير حافلة نقل مدرسي من سيدي محمود إلى بير حمودة، فستتم الإستجابة له في أقرب الأجل من خلال إحداث خط نقل خاص بالتلاميذ المعنيين. - بالنسبة لتوفير حافلة لتأمين تنقل تلاميذ مدرسة خنقة الجازية، يتم تأمين الخط بصفة يومية خلال جميع أيام الدراسة، وقد تم تمديد الخط في ثلاث مناسبات وصولا إلى "دوار الخوالدية". - بالنسبة لإحداث خط نقل مدرسي العويجة القصرين، يتم حاليا تأمين هذا الخط كل أيام السبت والإثنين نظرا لإقامة التلاميذ بمعهد الذغرة، وسوف يتم إحداث الخط الخاص بالتلاميذ المعنيين لكامل أيام الأسبوع عند توفر الموارد البشرية واللوجستية اللازمة. - بخصوص إحداث خط نقل مدرسي المحافير حاسي الفريد، يتم تأمين الخط بصفة يومية خلال جميع أيام الدراسة بحافلتين. - بالنسبة لفك العزلة عن تلاميذ منطقة قصر الطويل المناهضة، ستتم الاستجابة لهذا الطلب عند توفير حافلة إضافية لتجاوز إشكال طاقة الإستيعاب وتقليص توقيت العودة مساء. - بالنسبة لطلب إحداث خط فريانة - حاسي الفريد - تلايت لفك العزلة عن سكان القرش وأولاد غرس الله وإحداث خط سبيطلة - حاسي الفريد - الماغل بالعباس، لتسهيل تنقل المواطنين والتلاميذ، فهي خطوط تجارية وسيتم إحداثها عند توفر الموارد البشرية واللوجستية اللازمة. - بخصوص طلب توفير حافلة لكدية موسى والقرعة، فيتم تأمين خدمات النقل بكدية موسى من طرف فرع فريانة بواسطة 4 رحلات نقل مدرسي وعدد 6 رحلات تجارية، كذلك خط القرعة يتم تأمينه من طرف الدائرة المركزية للاستغلال بالقصرين بعدد 4 رحلات نقل مدرسي. - بالنسبة لطلب توفير حافلة نقل مدرسي إضافية لمنطقة فج النعام لضمان سلامة التلاميذ والحد من الاكتظاظ، يتم تأمين الخط بصفة يومية خلال جميع أيام الدراسة بطاقة استيعاب تتجاوز عدد التلاميذ المعنيين بما يضمن تأمين الخدمة في أفضل الظروف.	- التدخل العاجل لتوفير حافلات وخطوط نقل مدرسي لجدليان وسيبية والروحية. - إعادة تفعيل خط العيون - سوسة/المنستير، وخط العيون - القصرين، ومعالجة مشاكل النقل المدرسي بالعيون. - توفير حافلات لتلاميذ سيدي محمود، بير حمودة، خنقة الجازية، عماد العويجة، المحافير، قصر الطويل، الساهلة، كدية موسى، القرعة، فج عام، الشرب وبير الذبان. - تعديل توقيت خط الببات - بير الحفي لضمان سلامة التلاميذ. - توفير نقل بلدي بين القصرين المدينة وحاسي الفريد، وخط بوصفة - سنينة - سيدي عمار، وخط القصرين المدينة في اتجاه الذغرة. - فك العزلة عن فج عام والقصبات والطرش بخطوط نقل بلدي منتظمة. - إحداث خط يربط فريانة - حاسي الفريد - تلايت، وخط آخر يربط سبيطلة - حاسي الفريد - ماغل بلباس. - اعتبار "الكامور" نقطة ترابط لخطوط جديدة بين حسن الفريد وفريانة وماغل بلباس.

		- بالنسبة لطلب توفير حافلة نقل مدرسي لتلاميذ الشرب بئر أم الذبان، فإنه نظرا لطبيعة المنطقة الفلاحية والمسالك غير المهيأة، يجد التلاميذ أنفسهم مجبرين على المشي 1 كلم للاتحاق بالحافلة التي تؤمن تنقل تلاميذ خط الزاطلي - الكامور - حاسي الفريد. - بالنسبة لطلب تعديل توقيت الحافلة الاتيبات بئر الحفي، فإن الشركة الجهوية للنقل بولاية القصرين حاليا بصدد تأمين خط النقل المدرسي الاتيبات. - بالنسبة لطلب توفير حافلة من القصرين المدينة الى حاسي الفريد، فيتم حاليا تأمين هذا الخط. - بشأن توفير حافلة من بوصفة وسنيت سيدي عمار، فإنه نظرا لطبيعة المنطقة الفلاحية والمسالك غير المهيأة التي تحول دون تنقل الحافلات، فإن الشركة غير قادرة على تأمين هذا الخط إلا بتوفر البنية التحتية الملائمة لتجلب المخاطر والأعطاب. - بالنسبة لطلب إحداث خط نقل من القصرين المدينة إلى عيادة الذغرة، ستم الاستجابة له عند توفر الموارد البشرية واللوجستية اللازمة. - بخصوص طلب توفير حافلة لفك العزلة عن منطقة "فج النعام" - القصرين الجنوبية، فستتم الإستجابة لهذا الطلب في أقرب الآجال. - بالنسبة لاستكمال خط النقل البلدي الطرش، فإن هذا الخط البلدي متوفر ويربط الطرش بالقصرين ويتم الربط بينه وبين خط بوزقام - الطرش - هشير القصة - القصرين. - بالنسبة لتنظيم حركة النقل البلدي على خط القصرين - بوزقام - سيدي حراث، فيتم تنظيمه وتأمينه بتواتر 8 رحلات صباحية ورحلتين مسائيتين. - بالنسبة لإنشاء خط حاسي الفريد - فريانة - المايل بالعباس مع اعتماد الكامور نقطة ترابط، فستتم الاستجابة لهذا الطلب عند توفير الموارد البشرية واللوجستية اللازمة.
04	حاتم لباوي: - حق القصرين في حافلات جديدة. - مشاكل المتعاقدين بالشركة الجهوية للنقل بالقصرين والمفصولين بحاجة إلى مقاربة تأخذ بعين الاعتبار للجانب الإنساني والوضعيات الاجتماعية.	- في إطار الحرص على توفير العدد الكافي من وسائل النقل، قامت الشركة الجهوية للنقل بالقصرين بتنفيذ برامجها الإستثمارية بعنوان معدات النقل حيث استلمت خلال سنة 2023 عدد 10 حافلات (05 حافلات نقل حضري مزدوجة و05 حافلات نقل حضري عادية)، كما استلمت خلال سنة 2024 عدد 15 حافلة (09 حافلات نقل بين المدن مكيفة و06 حافلات نقل حضري عادية) هذا بالإضافة إلى إستلام عدد 04 حافلات مستعملة نقل حضري عادية خلال شهر أوت من سنة 2025. كما تقوم الشركة الجهوية للنقل بالقصرين بتغطية عدد 99 خط نقل مدرسي وجامعي لتأمين تنقل حوالي 20 ألف مشترك خلال السنة الدراسية 2025-2026 وهو ما يمثل 80 % من نشاط الشركة. وستقوم بتعزيز الأسطول عند تنفيذ الاقتناءات الجديدة في إطار الصفقة العامة خلال سنة 2026، مما سيساهم في تحسين العرض لجميع الفئات بالتنسيق مع السلط المحلية والجهوية لتحديد الطلبات والحاجيات. - بخصوص ملف المتعاقدين، فإنه عموما وبالنسبة لكلفة المؤسسات والهيكل، فإن التنسيق جار مع المصالح المعنية بوزارة الشؤون الاجتماعية في الغرض، وذلك في إطار تطبيق أحكام القانون عدد 9 لسنة 2025 المؤرخ في 21 ماي 2025 المتعلق بتنظيم عقود الشغل ومنع المناولة، أما بالنسبة لأنواع العقود الأخرى، غير عقود المناولة، فإنه لا يمكن الإدماج إلا عن طريق إجراء مناظرة وذلك وفقا لأحكام القانون عدد 112 لسنة 1983 المؤرخ في 12 ديسمبر 1983 المتعلق بضبط القانون العام لأعوان الدولة والجماعات العمومية المحلية والمؤسسات العمومية ذات الصيغة الإدارية، في إطار ضمان تكافؤ الفرص والمساواة بين الجميع.

			- بالنسبة للخط الحديدي رقم 6 فإن مشروع تأهيله بصدد الإنجاز، أما بالنسبة للخط الحديدي رقم 11، فقد تم القيام بالدراسة الأولية للجزء الرابط بين القلعة الصغرى والقيروان وحالياً بصدد إتمام الدراسات المدققة. وبالنسبة للجزء الرابط بين القيروان والقصرين، فقد تم إنجاز الدراسات الأولية وسيتم التنسيق مع وزارة الاقتصاد والتخطيط لإيجاد التمويلات الضرورية لإستكمال الدراسات المدققة. - بالنسبة للتساؤل حول انعدام مرافق النقل الجوي بالقصرين، فإن الجهود تتركز حالياً على توسعة مطار تونس قرطاج الدولي وتنشيط المناطق الداخلية، وبالنسبة لإحداث مطار جديد كمشروع من المشاريع الكبرى، فإنه يتطلب تمويلاً كبيراً واعتمادات مالية مهمة، إضافة إلى أن تنفيذ مشاريع جديدة في هذا المجال في الوقت الراهن محدود في ضوء الإمكانيات المتاحة، وعند توفر الإطار التمويلي الملائم وبما يتناسب مع الاستراتيجية الوطنية للنقل الجوي ومتطلبات التنمية الجهوية، ستتم دراسة إحداث مطارات جديدة.
			- إعادة تشغيل الخط الحديدي 6 والخط الحديدي 11 لفك العزلة عن الولاية - غياب مشاريع النقل الجوي بالقصرين. - مخاوف من افراغ إدارات السكك الحديدية من الخبراء الفنيين بالقصرين كخطوة تقوم بها SNCFT حالياً. - النقل الجوي في القصرين.
			محمد شعباني: - خطوط السكك الحديدية متوقفة منذ الاستقلال رغم أهميتها التاريخية. - مشروع إعادة تأهيل الخط 6 (القصرين-العاصمة) والربط بالقصرين-سوسة (الخط 11). - توفير حافلة نقل بلدي بفرانة تربط الحردوب بحي عبد الرحيم وصولاً إلى المستشفى. - ربط فرانة - المايل بالعباس بمرکز الولاية.
		05	- بالنسبة للإفادة بتوقف خطوط السكك الحديدية منذ الاستقلال رغم أهميتها التاريخية: فقد توقف الخط 11 (القلعة الصغرى القصرين) بسبب إحداث سد، علماً وأن مشروع الربط بين القصرين وسوسة على هذا الخط بصدد الدراسة. - بالنسبة لمشروع إعادة تأهيل الخط 6 (القصرين-العاصمة) فهو بصدد الإنجاز. - بخصوص توفير حافلة نقل بلدي بفرانة تربط الحردوب بحي عبد الرحيم وصولاً إلى المستشفى، فإن الشركة الجهوية للنقل بالقصرين بصدد تأمين هذا الخط كامل أيام الأسبوع بعدد 8 سفرات انطلاقاً من الساعة 6:00 صباحاً. - بشأن ربط فرانة - المايل بالعباس بمرکز الولاية، فإن الشركة الجهوية للنقل بالقصرين بصدد تأمين الخط كامل أيام الأسبوع من خلال خطي المايل بالعباس - فرانة - حيدرة والمايل بالعباس - فرانة القصرين - المنستير.
		06	محمد أمين مباركي: - توفير حافلة للنقل المدرسي جدليان - سببية - ربط خط سببية جدليان بمرکز الولاية - خط جدليان الروحية عبر تونس بنزرت. - إعادة تفعيل خط العيون سوسة المنستير. - إعادة تفعيل خط العيون القصرين.
			- يتم تأمين الخط المدرسي جدليان - سببية بحافلتين كل أيام السبت والإثنين نظراً لإقامة التلاميذ بالمعهد. - إن الشركة الجهوية للنقل بولاية القصرين بصدد تأمين الخط سببية - جدليان - القصرين كامل أيام الأسبوع ما عدا أيام الجمعة والسبت لتأمين النقل التلاميذي كولوئية. - سيتم النظر في إمكانية الاستجابة إلى هذا الطلب بعد دراسة جدوى إحداث خط جدليان - الروحية - بنزرت عبر تونس من قبل الشركة الوطنية للنقل بين المدن وذلك عند استلام الحافلات الجديدة سنة 2026. بالنسبة لإعادة تفعيل خط العيون - سوسة - المنستير، فإن الشركة الجهوية للنقل بولاية القصرين بصدد تأمين الخط غير أن البنية التحتية والأشغال الموجودة بالطريق 84 حالت دون مواصلة التأمين. - بالنسبة لإعادة تفعيل خط العيون - القصرين، ستتم الاستجابة لهذا الطلب.



ردود كتابيّة على أسئلة السيّدات والسّادة أعضاء
مجلس نواب الشعب والمجلس الوطني للجهات والأقاليم
الإطار: الجلسة العامة المشتركة (ميزانيّة 2026 - مهمّة النّقل - 17 نوفمبر 2025)

ولاية القيروان

الولاية	ع/ر	تدخلات النواب	الزبدود
الولاية	المجلس الوطني للجهات والأقاليم:		
	01	محمد علي البهروني: - دعم الأسطول: حافلات تتعطل باستمرار. - تعزيز النقل على الخط العلا وحفوز والقيروان في اتجاه تونس للأشخاص ذوي الإعاقة. - هرسة لذوي الهمم على بعض خطوط الحافلات. - إحداث مركز فحص فني بحفوز.	- سيتم دعم الأسطول، حيث ستستلم الشركة الجهوية للنقل بالقيروان عدد 09 حافلات جديدة موفى شهر ديسمبر 2025 و عدد 24 حافلة مزدوجة خلال شهر مارس 2026 ستساهم بشكل كبير في تحسين جودة خدمات النقل الحضري (مسافرين عاديين وتلاميذ وطلبة بمعتمديتي القيروان الشمالية والجنوبية) والنقل المدرسي والجهوي بالمعتمديات. - سيتم النظر إمكانية الاستجابة لطلب تعزيز النقل على الخط العلا وحفوز والقيروان في اتجاه تونس عند تنفيذ الاقتناءات الجديدة للشركة الوطنية للنقل بين المدن وتحسن نسبة جاهزية الأسطول خلال الثلاثي الأول لسنة 2026 بالإضافة إلى استكمال إجراءات إلحاق سائق من متساكني معتمدية العلا. - بالنسبة لهرسة ذوي الهمم، فهذا السلوك مرفوض تماما، وعند تعرض أي شخص إلى مثل هذه الممارسات الفردية بإمكانه تقديم شكاية في الغرض، وتتم اتخاذ الإجراءات التأديبية وفقا للترتيب الجاري بها العمل. علما وأنه يتم دوريا توعية الأعوان إلى التحلي بالانضباط ومعاملة الحريف وفقا لما يقتضيه القانون دون تجاوزه. - تقوم الوكالة الفنية للنقل البري بإجراء دراسات وإحصائيات دورية لإحداث مراكز الفحص الفني وفقا لطاقة استيعاب العربات في كل مركز وعددها حسب كل منطقة، وعلى هذا الأساس يتم إقرار إحداث مركز فحص فني من عدمه.

مجلس نواب الشعب:	
02	مراد البرقاوي: - تدعم أسطول الشركة الجهوية للنقل بالقيروان بحافلات جديدة. - دعم النقل المدرسي في المعتمديات البعيدة وخاصة المناطق الريفية. - دعم خطوط نصر الله ومنزل مهيري. - تنفيذ مشروع السكة الحديدية الخط 11 (القلعة الصغرى - القيروان). - التسريع في إسناد رخص التاكسي الفردي والجماعي وتنقيح الامر عدد 581 لسنة 2023.
03	نبيل الحامدي: - حل مشاكل النقل في الوسائطية وعين جلولة والسييخة (نقص الحافلات والتأخير). - توفير حافلات كافية للتلاميذ والمواطنين في ولاية القيروان. - إصلاح أسطول الحافلات والتأكد من استخدام الموارد بشكل فعال ومنع الفساد. - مسألة تبادل قطع الغيار بين الشركات.
	- تم تخصيص عدد 04 حافلات بالوسائطية لنقل 1008 مشترك من بينها 03 حافلات جديدة كما سيتم إضافة حافلة خلال الثلاثي الثاني من السنة الدراسية الحالية. - تم دعم معتمدية السييخة بحافلة إضافية منذ بداية السنة الدراسية ليصبح الأسطول مكون من عدد 17 حافلة كما تم تجديد عدد كبير من الأسطول بالمعتمدية. - بالنسبة لعين جلولة ومنذ سنة 2024، تم إحداث خط جديد خاص بتلاميذ الطفيلية ومقرة مع تخصيص حافلة لنقلهم. - تحرص الدائرة الفنية للشركة الجهوية للنقل بولاية القيروان على القيام بالإصلاحات اللازمة وفق الإمكانيات المتوفرة مع الحرص على جودة الإصلاح حفاظا على أسطول الشركة واحترام قواعد السلامة. كما تتوفر بالشركة منظومة إعلامية مندمجة تسهل متابعة التدخلات الفنية المنجزة، وسجل توفر قطع الغيار بالمغارة واستهلاكها، واستهلاك الوقود ومعطيات متابعة أخرى. - بالنسبة للتصريف في قطع الغيار الموجودة لدى مختلف الشركات والتي زال الإنقاع بها لدى البعض منهم يبقى رهين صدور الأمر المتعلق بالبيع عن طريق المراكنة.

04	كمال الكرعاني: - إحياء الخط الحديدي تونس-القيروان. - دعم النقل المدرسي في مناطق نصر الله، الشارقة بحافلات إضافية وحديثة. - تمديد خطوط النقل المدرسي وربط المعتمديات لتسهيل التنقل. - خط بير الوصفان - أولاد عاشور. - توفير خطوط وسفرات إضافية خلال المناسبات والأعياد.	- بالنسبة لإحياء الخط الحديدي تونس-القيروان، فقد تم القيام بالدراسة الأولية للجزء الرابط بين القلعة الصغرى والقيروان من الخط عدد 11 وحاليا بصدد إتمام الدراسات المتقدمة. - تتم الإستجابة كل سنة لمطالب التمديد في الخطوط وفق إمكانيات الشركة الجهوية للنقل بولاية القيروان وحالة الطريق وعدد التلاميذ. كما تم تجديد عدد من الحافلات بمعتمديات المهيري، نصر الله والشارقة. علما وأنه بالنسبة للسنة الدراسية الحالية، تم إحداث 03 خطوط جديدة بالعللا والحاجب وبوحجلة إضافة لتمديد بعض الخطوط المستغلة. - خط بير الوصفان وأولاد عاشور في وضعية استغلال حاليا. - يتم توفير خطوط وسفرات إضافية خلال المناسبات والأعياد، سواء من المعتمديات ذهابا وإيابا أو من مدينة القيروان ذهابا وإيابا.
05	مختار عيلاوي: - منح القيروان حقها في وسائل النقل، خاصة النقل المدرسي. - تحسين خطوط النقل في معتمديات بوحجلة (فرج الله) ونصر الله، منزل مهيري والشارقة ومنزل المهيري وبير الوصفان. - إنشاء مركز فحص فني في بوحجلة. - مراجعة رخص النقل الريفي وإعادة تنظيم قطاع الغيار. - قطع الغيار التي زال الانتفاع بها. - ضرورة تمكين أعوان وإطارات وزارة النقل من منحة الإشراف.	- تخضع مسألة توزيع الحافلات بين الجهات لتأمين النقل المدرسي والتجاري إلى توجه عادل وفقا لمنهجية مطبوعة تأخذ بالاعتبار خصوصية كل جهة وعدد سكانها وحاجيات معتمدياتها الفعلية. - تم إضافة حافلة بمعتمدية بوحجلة منذ بداية السنة الدراسية 2026/2025 وإضافة حافلة ثانية خاصة بالخط الجديد الذي تم إحداثه بداية من شهر نوفمبر 2025 والخاص بنقل تلاميذ أولاد فرج الله من معتمدية بوحجلة الذين يدرسون بإعدادية بئر الوصفان. - بالنسبة للتصرف في قطع الغيار الموجودة لدى مختلف الشركات والتي زال الانتفاع بها لدى البعض منهم يبقى رهين صدور الأمر المتعلق بالبيع عن طريق المراكنة. - إحداث مركز فحص فني ببوحجلة غير مبرمج حاليا، وستتم دراسة هذا الطلب. - تولت مصالح وزارة النقل منذ غرة سبتمبر 2014 إلى تاريخ 03 أفريل 2025 إحالة مشاريع أوامر وترجمتها إلى الهياكل المعنية، تتعلق بإحداث منحة متابعة الخدمات والسلامة بقطاع النقل لفائدة أعوان وعملة وزارة النقل، حيث يقع النظر في هذا الطلب لإيجاد حل لكل وزارة في نفس هذه القضية، والموضوع قيد الترس.

