

## محضر اجتماع

لجنة التخطيط الاستراتيجي والتنمية المستدامة

والنقل والبنية التحتية والتهيئة العمرانية

عدد 05

\* تاريخ الاجتماع: الاثنين 13 نوفمبر 2023

\* جدول الأعمال:

- الاستماع إلى السيد وزير النقل حول مهمّة النقل من مشروع ميزانية الدولة لسنة 2024.

\* الحضور:

- الحاضرون: 09

- المعتذرون: 01

- الغائبون: 00

- الحاضرون من غير أعضاء اللجنة: 21

\* افتتاح الجلسة: الساعة 10 و 05 دق

\* رفع الجلسة: الساعة 23 و 05 دق



## 1. مداولات اللجنة:

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

### 1- عرض السيد وزير النقل:

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

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

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

وبين أن ميزانية وزارة النقل لا يمكنها تغطية تمويل المشاريع في عديد مجالات النقل، حيث لا تتجاوز حصة ميزانية الدولة 12% من مجموع استثمارات القطاع في حين تقوم المؤسسات والمنشآت



العمومية (القطاع العام) بمجهود استثماري كبير رغم الوضعية الصعبة التي يمر بها جيلها، حيث تساهم بحوالي الثلثين من الاستثمارات الجمالية المنجزة في القطاع.

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

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

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

كما تساند الوزارة المجهودات الوطنية للإيفاء بالتعهدات الدولية في مجال التغيرات المناخية حيث يتم التركيز على تدعيم التنقل الإيكولوجي والتشجيع على توفير أسطول أقل استهلاكاً للطاقة وذي نسب منخفضة من انبعاث الغازات الدفيئة في كافة مجالات النقل واستعمال التكنولوجيات الحديثة ومواكبة التطورات في المجال.

ولتنفيذ هذه الرؤية الاستراتيجية، أوضح السيد الوزير أنه لا بد من العمل على تجسيم البرامج الاستثمارية والإصلاحات ذات الأولوية القادرة على المساهمة في الإنعاش الاقتصادي على المدى القريب والمتوسط، الإسراع في إعادة هيكلة المؤسسات العمومية التي تعاني صعوبات، إعطاء الأولوية للآليات



البديلة في تنفيذ البرامج الاستثمارية خاصة منها الشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص وكذلك تطوير الشراكات الاستراتيجية مع كبرى الشركات العالمية "partenariats stratégiques"، بالإضافة إلى التسريع في تحيين الأطر التشريعية والتنظيمية المنظمة لمختلف أنشطة النقل واللوجستية قصد مواكبة التطورات على المستوى الدولي.

## 2- مداخلات النواب وردود السيد وزير النقل:

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

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

التالية:

### أ- النقل البحري والموانئ:

جوابا عن استفسارات النواب حول استراتيجية الوزارة في مجال النقل البحري الدولي والموانئ التجارية وتوظيف الموقع الاستراتيجي لتونس على محور شرق-غرب البحر الأبيض المتوسط لجلب جزء من حركة المسافرين وتشجيع الاستثمار في هذا القطاع، أفاد الوزير أنه في إطار التوظيف الأمثل للبنية الأساسية المينائية الحالية وبعث وتطوير أقطاب مينائية اقتصادية وصناعية تستجيب للتطورات الهامة في مجال النقل البحري والنقل متعدد الوسائط واللوجستية، قام ديوان البحرية التجارية والموانئ ببرمجة إنجاز دراسة المخطط المديرى للموانئ البحرية التجارية في أفق 2040 وبعدها. حيث تمّ إمضاء عقد الصفقة المسندة لفائدة مجمع مكاتب دراسات تونسي وفرنسي وهولندي، وتمّ الشروع في إنجاز الدراسة بداية من شهر نوفمبر 2023 لمدة تعاقدية ب 15 شهرا. وتهدف هذه الدراسة إلى تحديد استراتيجية تطوير الموانئ التجارية البحرية وتنميتها واقتراح الحلول العملية وترشيد الاستثمارات اللازمة على المدى القريب والمتوسط والبعيد وذلك عبر ضبط خارطة طريق مستقبلية كمية ونوعية خاصة لكل ميناء ولكل نوعية من البضائع، وذلك أخذا بعين الاعتبار المشاريع الكبرى المبرمجة.

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



• على المدى القريب: اقتراح جملة من المشاريع والإجراءات على المستوى التنظيمي تهدف إلى ترشيد مثال استغلال الموانئ البحرية التجارية وتحسينه واقتراح جملة من مشاريع الاستثمار الواجب القيام بها مرفوقة بمؤيدات جدوى الإنجاز وبالخصائص الفنية، على غرار مشروع رصيف سفن الدّرجة والمسافرين وسفن الرّحلات السياحية المقترح إنجازها بميناء بنزرت في إطار مبادرة تلقائية،

• على المدى المتوسط: تحديد جملة الاستثمارات الواجب القيام بها مع تحديد الجدول الزمني للإنجاز والخصائص الفنية والكلفة التقديرية،

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

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

وفي هذا الإطار، تمّ تحيين الدّراسات الفنية للتأكد من الجدوى الاقتصادية للمشروع وإحداث شركة ميناء النفیضة سنة 2018 والإعلان عن طلب عروض دولي لإنجاز المرحلة الأولى من المشروع بطريقة الهندسة والبناء والتمويل EPCF، مع منح ضمان الدولة لقروض التّمول. وقد تجاوزت تقديرات كلفة المرحلة الأولى 1 مليار دولار (75% تمويل عمومي و 25% تمويل خاص).

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



وأمام هذه الوضعية، ولإنجاز هذا المشروع كضرورة قصوى للاقتصاد الوطني، أصبحت الفرضيات الممكن اعتمادها تتمثل في ما يلي:

- مواصلة البحث عن شريك استراتيجي لإنجاز المشروع في إطار تفاوض مباشر حسب ما تسمح به القوانين والتراتب الجاري بها العمل في تونس، وعند الاقتضاء وضع إطار قانوني خاص لإنجاز المشروع على غرار اتفاقية استثمار تتم المصادقة عليها بقانون؛
- وفي صورة عدم التوصل إلى اتفاق مع شريك استراتيجي، تتم مراجعة الخصوصيات الفنية للمشروع بما يتماشى مع حاجيات الحركة البحرية التجارية التونسية وتوقعات تطوّر الاقتصاد التونسي، قصد التقليل في مبلغ الاستثمار الأولي وتسهيل آليات توفيره، وإنجاز المشروع حسب الإجراءات المعمول بها ومن قبل الهياكل الوطنية المتعمّدة بتطوير البنية الأساسية المينائية بتونس.

وحول ما تقدم به النواب من استيضاحات بخصوص واقع مناطق الخدمات اللوجستية وسبل تطويرها، أفاد السيد وزير النقل أن الدراسات التي أنجزت منذ سنة 2007 أكدت على أهمية الموقع الاستراتيجي لتونس وضرورة جعلها قطبا لوجستيا للحركة البحرية شرق/غرب المتوسط وجنوب/شمال البحر الأبيض المتوسط/أفريقيا والبلدان المجاورة. كما أن مشروع الميناء بالمياه العميقة ومنطقة الخدمات اللوجستية سيمكّن من استقطاب أكبر شركات تشغيل الموانئ والمحطات والحاويات، بالإضافة إلى شركات النقل البحري العملاقة. وبالتالي فقد أصبح من الضروري مواكبة تطور الوظيفة الجديدة للوجستية والنقل متعدّد الوسائط في اتجاه دمج الأنشطة اللوجستية والخدمات ذات القيمة المضافة في إطار سلسلة متكاملة تتميز بالفاعلية والنجاعة على مستوى الكلفة والأجال وذلك من خلال التحكم في تدفق البضائع وتعميم استعمال التكنولوجيات الحديثة وتطوير قدرات المؤسسات العاملة في مجال اللوجستية وتفعيل النقل متعدد الوسائط ومزيد تطوير البنية التحتية اللوجستية.

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



فعلى مستوى تطوير البنية الأساسية، سيتم:

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

- ملاءمة المنظومة اللوجستية لنظام تصدير المنتجات الفلاحية من خلال إعداد برنامج مشترك مع الهياكل والفاعلين المعنيين يكون على الأمد المتوسط ويمكن من إحداث منصات لوجستية تجارية ببعض المناطق اللوجستية قريبة من موانئ التوريد ومناطق الإنتاج والاستهلاك تساعد على التحكم في تدفقات المنتجات الفلاحية وتطوير طاقة الخزن لمجابهة عدم انتظام الإنتاج الوطني لبعض المواد الفلاحية وترشيد الشراءات للتحكم في الأسعار التي تعرف عدم استقرار على المستوى الدولي على غرار مادتي الحبوب والسكر.
- استقطاب مستثمرين لتطوير النقل الجوي للبضائع انطلاقاً من تونس في اتجاه البلدان الإفريقية،
- العمل على تطوير سلسلة التبريد ببلادنا من خلال إعداد برنامج مشترك مع الهياكل والفاعلين المعنيين يكون على الأمد المتوسط ويمكن من تشجيع بعث مؤسسات لوجستية مختصة،
- تشجيع الاستثمار في بعث منصات وفضاءات لوجستية متخصصة ومخازن للتبريد واستعمال الشاحنات المبردة.

أما على مستوى تطوير النقل متعدد الوسائط، فسيتم:

- استكمال الدراسات لبعث نقاط ترابط متعددة الوسائط وتعميم استعمال عقد النقل متعدد الوسائط لنقل البضائع،
- استكمال الدراسات لبعث مشاريع نموذجية للنقل متعدد الوسائط.



وسيتم كذلك على مستوى تطوير الإطار القانوني والمؤسساتي:

- إرساء إطار قانوني ملائم للاستثمار في مجال اللوجستية والنقل متعدد الوسائط،
- إعداد ملف متكامل لإحداث وكالة تونسية للوجستية والنقل متعدد الوسائط،
- وضع نظام أساسي لمسدي الخدمات اللوجستية وإعداد سجل لمهن اللوجستية،

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

أما على مستوى تحسين جاذبية اللوجستية لتونس، فسيتم:

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

- تطوير وتعصير البنية التحتية المينائية والجوية والطرقية والحديدية،
- تحسين الخدمات اللوجستية بنقاط العبور البرية والبحرية والجوية،
- تأهيل مسدي الخدمات اللوجستية،

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

وبخصوص الإسراع في تجسيم مشروع منطقة الخدمات اللوجستية بمنطقة "قرفور"، أورد السيد الوزير أن هذه المنطقة تعتبر منطقة لوجستية ذات أولوية وسيتم العمل على إنجازها ضمن النواة الأولى لبعث المناطق اللوجستية ذات الأولوية والتي سيعهد إنجازها للهيكل التنفيذي لتطوير اللوجستية الذي سيتم إحداثه في إطار إرساء إطار قانوني ومؤسساتي لتطوير اللوجستية والنقل متعدد الوسائط. وتجدر الإشارة أنه تمّ الانتهاء من صياغة النسخة النهائية لمشروع قانون تطوير اللوجستية والنقل متعدد الوسائط ومشروع امرين لإحداث هيئة عليا للوجستية والنقل متعدد الوسائط وهيكل تنفيذي لتطوير اللوجستية والنقل متعدد الوسائط والذي سيتم عرضه على أنظار جلسة عمل وزارية خلال سنة 2024.





وبخصوص تساؤل عدد من النواب عن مدى تنسيق وزارة النقل مع الوزارة المكلفة بالبحث العلمي في المشاريع وفي استعمال التكنولوجيات الحديثة، أوضح السيد الوزير أن قطاع النقل يشهد تطوّرًا سريعًا على مستوى التكنولوجيا المستعملة في وسائل النقل وفي أساليب التصرف بحثًا عن التّجاعة وتقليص التّكاليف والآثار السلبية، خاصّة فيما يتعلّق باستعمال الطّاقة النّظيفة.

وأكد أن قطاع النقل في تونس يفتتح على البحوث الجديدة من خلال اختيار مواضيع ختم الدّروس من طرف الطّلبة بالأكاديمية البحرية بمنزل بورقيبة وبمدرسة الطّيران ببرج العامري بالتنسيق مع المشرفين على برامج التكوين من وزارتي الدفاع الوطني والتعليم العالي والبحث العلمي، وعادة ما يتمّ اختيار مواضيع نهاية التكوين تتعلّق بالتكنولوجيا العالية والاختراعات الجديدة، بالإضافة إلى احتضان المؤسّسات التابعة لوزارة النقل لمهندسين ومتصرّفين وتقنيين للقيام بترتّصات أو بحوث في مجال تكوينهم في مواضيع تهتمّ أحدث التّكنولوجيات المستعملة في مجال المعدّات أو البنية التحتية في النقل، هذا علاوة على التّنسيق المباشر مع وزارة تكنولوجيا الاتصالات في عديد المشاريع على غرار مشروع رقمنة البطاقة المهنية، ومشروع رقمنة مسار الحصول على الاشتراكات المدرسية بالشركات الجهوية للنقل "النموذجية"، ومشروع مراجعة الإجراءات الإدارية المستوجبة على المتعاملين مع الإدارة، ومشروع بوابة الخدمات الإدارية الموجهة إلى المواطن والتي تتضمن حاليًا خدمات الوكالة الفنية للنقل البرّي.

وتفاعلا مع بعض المداخلات التي تعلقّت بالشركة التونسية للشحن والترصيف ومدى قدرتها على الاستثمار في معدّات قادرة على تحقيق المردوديّة المطلوبة، أفادت الوزارة أن هذه الشركة تعتبر من أهم الشركات الوطنية في مجال النقل البحري من خلال الدور الريادي الذي في عهدتها لتطوير الاقتصاد الوطني. وقد انكبت الشركة التونسية للشحن والترصيف على إيجاد الحلول المناسبة ومنها:

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

- ترشيد استغلال معدّات المناولة باستخدام تكنولوجيا المعلومات المتطورة.

- بداية من سنة 2011، تحملت الشركة التونسية للشحن والترصيف تحت ضغوطات عديدة انتدابات تفوق طاقة استيعابها (حوالي 569 عونا) لم تهيأ لها الشركة، كان أغلبها فوق الحاجة ودون المستوى المهني المطلوب. وقد تمّ توزيع أغلبهم على الوكالات (خاصة بمينائي رادس وحلق الوادي). وعلى هذا الأساس، تعمل الشركة على خطة عمل لتفعيل برنامج تطهير ابتداء من سنة 2025 يستند لفرضية تسريح 477 عاملا الذين يفوق معدل أعمارهم 45 سنة وتفعيل برنامج انتداب مدروس على قاعدة الحاجيات الفعلية والتقنية لتطوير خدمات الشحن والترصيف بالموانئ التونسية.



- تمّ تنفيذ برنامج استثماري من سنة 2021 إلى سنة 2023 بحوالي 40 مليون دينار.  
 - تمّ إعداد برنامج استثماري يمتد إلى سنة 2035 بكل الموانئ التونسية وحسب خصوصية كل ميناء، مع العلم أنّ هذا البرنامج يركز على تحرير أسعار مناولة السّلع بالموانئ أو التّرفيع فيها بمقادير مدروسة لتضاهي أسعار خدمات الموانئ المجاورة بالبحر الأبيض المتوسط، علما وأن أسعار المناولة بالموانئ التونسية تعتبر الأدنى في البحر الأبيض المتوسط والتي أصبحت عائقا أمام تطوير الموانئ وتحسين الخدمات وتنمية الاقتصاد الوطني.

وجوبا عن السؤال المتعلق ببرنامج التعاون مع "الوكالة الأمريكية لتحدي الألفية" « MCC »

« **Millennium Challenge Corporation** » حول توسعة ميناء رادس، أوضح السيد الوزير أنه تم القيام بكل الدراسات الاقتصادية والفنية ودراسات الجدوى وتحديد كل مكونات المشروع وأن وزارة النقل وديوان البحرية التجارية والموانئ بصدد البحث عن حلول بديلة وشراكات ناجعة لتطوير وتوسعة البنية الأساسية بميناء رادس وبالخصوص لإحداث محطة حاويات بهدف الفصل بين نشاط الحاويات والمجمرات.

من جهة أخرى، حظي موضوع الصحة والسلامة المهنية بالموانئ باهتمام النواب، ونهبوا خلال مداخلاتهم إلى تکرّر الحوادث المينائية وإلى وجود عديد الاخلالات بالإضافة إلى النقص الحاصل في معدّات السلامة.

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

- التعاقد مع مكتب مختص في مجال المراقبة التنظيمية وحسب المعايير الدولية لكل تجهيزات الشركة ومعدّاتها في طور الاستغلال لمراقبة جاهزيتها وتقليص المخاطر التي يمكن أن تتسبب فيها.

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



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

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

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

وبالنسبة لمنظومة السّلامة، يتمّ الإعلان عن دراسة لتركيز منظومة المراقبة الإلكترونية للموانئ بكل من قابس وجرجيس وسوسة و صفاقس خلال هذا الشهر (نوفمبر 2023).

وعن ظاهرة الكلاب السّائبة، وقع توجيه مراسلات إلى البلديات في الغرض، وبتفاهم هذه الظاهرة تقريبا بكلّ الموانئ، يتمّ حاليا التنسيق مع مصالح وزارة الداخلية لإيجاد حلّ جذري لهذا الإشكال.

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

وحول تنشيط الميناء التجاري بجرجيس وربطه بالسّكة الحديدية وبالمطار وبمعبّر راس جدير، أبرز أن المشاريع الهيكلية للربط ستساهم في تطوير نشاط هذا الميناء. أمّا بالنسبة لتنشيطه في الوضعية الحالية، فقد برمجت وزارة النقل وديوان البحرية التجارية والموانئ يوما دراسيا لتطوير نشاط هذا الميناء ودفع الاستثمار به (مخزون عقاري، أفكار مشاريع، أنشطة الرّحلات السياحية...). وبهدف حمايته من الجهة الجنوبية من الترسّبات الرملية، تمّ القيام بسبر الأعماق خلال سنة 2023 وتجديد كميات الجهر كما تمت أيضا برمجة عمليّة الجهر خلال سنة 2024، علما وأنّ عمليّة الجهر تتمّ كلّ 7 سنوات بالنسبة



لهذا الميناء نظرا لسرعة ترسب الرمال به. وأوضح السيد الوزير أنه ستمّ برمجة أشغال الجهر حال التوصل بموافقة وكالة حماية المحيط حول دراسة التأثيرات البيئية التي هي في طور طلب العروض. كما أشار إلى أن سفن المسافرين وبالتحديد "قرطاج" لا تتطلب أعماقا كبيرة، موضحا أن الإشكال الحاصل يتمثل في وجود نوع من الطحالب البحرية يتسبب في صعوبات تقنية لمحركات السفينة وقد تم أخذ التدابير العملية لسلامة الرسو.

وفي جانب آخر من النقاش، وحول ما لاحظه عدد من النواب من ارتفاع في أسعار تذاكر السفر وخاصة بالنسبة إلى العائلات ودعوتهم إلى اعتماد أسعار منخفضة بالنسبة للتونسيين بالخارج ومتابعة تنفيذ الإجراءات المتعلقة بها، أوضح السيد الوزير أن تعريف الشركة التونسية للملاحة تتميز بالديناميكية حيث أنّها تتغيّر حسب قاعدة العرض والطلب. فغالبا ما تكون التعريف عند الانطلاق منخفضة وتبدأ في الارتفاع تدريجيا حسب نسبة الحجز على متن السفن، ويكون هذا التدرج في الارتفاع حسب سلم يتراوح من 1 إلى 7.

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

- تعريف العائلات متعدّدة الأفراد: تمتّع الشركة العائلات المتكوّنة بين 03 و 07 أفراد مع أو دون سيارة بنسبة تخفيض تتراوح بين 27% و 48% خلال الموسم الصيفي،
- تعريف الحجز المبكر: بنسبة تخفيض تتراوح بين 32% و 52% صالحة على مدار السنة،
- تعريف مرجان: بنسبة تخفيض بين 18% و 45% صالحة على مدار السنة،
- تعريف خاصة بالمترجلين خارج فترة الذروة: بنسبة تخفيض بين 50% و 64%،
- تعريف الطلبة: يتمّتع الطلبة التونسيون الذين يزاولون تعليمهم بالخارج بنسبة تخفيض تقدّر بـ 50% على كامل السنة.

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



## ب- النقل البري:

تفاعلا مع المداخلات المتعلقة باستراتيجية الوزارة لتطوير النقل الحديدي، أفاد السيد الوزير أن هذه الاستراتيجية تركز أساسا على تعصير البنية الأساسية وتأهيل معدات النقل المتوقرة ثم تجديدها في مرحلة ثانية. هذا وقد تم اقتراح المشاريع المعنية على أنظار وزارة الاقتصاد والتخطيط قصد البحث عن التمويلات اللازمة للدراسات والتنفيذ، حيث تم إجراء ما يلي:

- عرض مشروع تجديد شبكة نقل الفسفاط في جزئه الأول المتمثل في تجديد 190 كلم من السكة الحديدية في جويلية 2023 - بالتنسيق مع وزارة الاقتصاد والتخطيط- على أنظار ممثلي بعض الصناديق العربية الممولة (السعودية والكويتية وأبو ظبي) والتي أبدت استعدادا لتمويله سنة 2019،

- إحالة بعض المشاريع التي تم تحديدها في إطار التعاون مع البنك الأوروبي للتنمية من ضمنها: مشروع إعادة تأهيل وتعصير الخط "أ" الرابط بين محطة تونس ومحطة "الرياض"، ومشروع إعادة تأهيل الخط 5 الرابط بين تونس وقابس، ومشروع إعادة تأهيل الخط عدد 01 الرابط بين الجديدة وبنزرت، ومشروع إعادة تأهيل الخط الرابط بين تونس والحدود الجزائرية، إضافة إلى مشروع اقتناء المعدات لنقل المسافرين على الخطوط البعيدة، مع العلم وان البنك الإفريقي للتنمية أبدى استعدادا للمشاركة في التمويل إلى جانب البنك الأوروبي للتنمية وذلك خلال الاجتماعات المنعقدة مع ممثليه بمقر وزارة الإشراف خلال شهر سبتمبر 2023 أو عن بعد خلال شهر أكتوبر 2023.

وفي إطار التعاون الثنائي بين تونس والجزائر في مجال النقل والرّبط بين أصناف النقل، اقترحت تونس تجميع اللجنة الثنائية لمواصلة النّظر واقتراح الحلول الممكنة للرّبط بين شبكات النقل السّككي بين البلدين وإعادة تنشيط الخطّ لنقل المسافرين والبضائع.

وفيما يتعلق بتجسيم النقل السّككي المغربي، بيّن السيد الوزير أن الأمانة العامة لاتحاد المغرب العربي أشرفت على "دراسة الجدوى الخاصّة بإعادة تأهيل وتحديث بعض مقاطع خطّ السكك الحديدية للقطار المغربي" والتي تمّ تمويلها بهبة من طرف البنك الإفريقي للتنمية. وقام مكتب الدراسات المكلف "Italferr" بتسليم مخرجات الدراسة إلى الشبكات الأعضاء (المغرب- الجزائر- تونس) في تونس بتاريخ 27 مارس 2019. وتجدر الإشارة إلى أنّ التّعاون التّونسي الجزائري في مجال النّقل الحديدي يندرج ضمن أشغال اللّجنة المغربية للنّقل السّككي المتمثل نشاطها في عدّة مجالات ذات اهتمام مشترك بين الشّبكات المغربية والتي يتمّ التّباحث فيها صلب لجان متخصصة (لجنة المسافرين، لجنة البضائع واللوجستية، لجنة البنية التحتية والسلامة والأمان، لجنة الموارد البشرية، لجنة الرقمنة).



وأضاف أنه رغم أنّ النقل الحديدي بين تونس والجزائر يكتسي أهمية استراتيجية للبلدين إلا أنّ استغلال هذا الخطّ توقّف بالنسبة لنقل المسافرين منذ ديسمبر 1995 لأسباب أمنية في تلك الفترة وتمّ إعادة تشغيله لمدة شهرين (جويلية وأوت 2003) قبل توقّفه مجدداً لعدم التطابق في الأجهزة التّقنيّة لمعدّات الجرّ. أمّا بالنسبة لنقل البضائع فقد تواصل إلى حدود سنة 2020 وتوقف لأسباب فنية تهم أساساً عدم توقّف المعدّات من الجانب التونسي.

ومن جهة أخرى، أورد أنه يتمّ النقاش بين تونس والجزائر خلال المناسبات الثنائية للتعاون في مجال النقل حول الاستعدادات اللازمة لإعادة تشغيل خطّ السكة الحديدية بين البلدين وأنّ هذا الرّبط مُدرج كذلك على مستوى مشروع القطار المغاربي الذي تعمل الأمانة العامة لاتحاد المغرب العربي على إنجاز الدّراسات الخاصّة به.

وحول تساؤل النواب عن خطة الوزارة لإنقاذ الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية،

أكد الوزير أنه تم وضع استراتيجية في الغرض تركز على المحاور الأساسية التالية:

1- تحسين نوعيّة الخدمات والاستجابة لحاجيات الاقتصاد الوطني وتنقّلات الأشخاص باعتبار النقل السككي كخيار استراتيجي من ناحية الكلفة والسّلامة والمحافظة على البيئة،  
2- تطوير البنية التحتية للسكك الحديدية وملاءمتها مع مستلزمات التكنولوجيا الحديثة في مجال النقل السككي،

3- اقتناء عربات وقاطرات متطوّرة تستعمل الطّاقة التّظيفية،

4- تأمين سلامة المعدّات والسكك والأشخاص بتركيز منظومات التّشوير والمراقبة الإلكترونيّة وضمان السّلامة الشاملة،

5- تأهيل العنصر البشري وتمكينه من الرّسكلة والتكوين المتطوّر لمواكبة التكنولوجيات الحديثة المعتمدة في النقل السككي،

6- البحث عن موارد التمويل وتطوير الشّراكة مع أصحاب البضائع والموانئ ومناطق الخدمات اللوجستية،

7- إعادة هيكلة المؤسّسة وإحداث وحدات تصريف مستقلّة تعمل حسب عقود برامج وأهداف محدّدة وفق الأنشطة الأساسية (تركيز وصيانة البنية الأساسية والسكك، صيانة العربات والقاطرات والشبكات، نقل المسافرين، نقل البضائع)،

8- مراجعة العلاقة مع الدولة فيما يتعلّق بالتصرف في الملك العمومي للسكك وتثمين العقارات.

وحول المقترح المتعلق بالتركيز على اقتناء المعدّات الأكثر ملاءمة مع واقع شركة السكك

الحديدية وظروف النقل، خاصّة على مستوى نوع عربات نقل الفسفاط، أفاد أنه سيتم تجديد أسطول



العربات مع انجاز تجديد السكة بالتنسيق مع شركتي فسفاط قفصة والمجمع الكيميائي التونسي قصد توفير آليات الشحن والتفريغ التي تتماشى مع خاصيات العربات التي سيتم اقتناؤها، وذلك تجنباً لما تم تسجيله من نقص في استغلال العربات (200) ذات التفريغ المركزي حيث تستغل بصفة حصرية من قبل شركة "TIFERT" والتي تشهد اضطرابات على مستوى نشاطها.

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

وبالنسبة لإيجاد الحلول المناسبة للنقص المسجل في عدد الأعوان الذي تشكو منه الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية وإيجاد الحلول للمطرودين منهم، بيّن أن الشركة شرعت في دراسة ملفات بعض المطرودين في إطار محضر الاتفاق مع الطرف التقابي حيث تمت دراسة عدد من الملفات وإحالتها الى وزارة النقل لمزيد التدقيق في الجوانب القانونية. وأضاف أنه تمّ انجاز انتدابات من سنة 2016 الى سنة 2022 وسيتم استكمال باقي التراخيص بالتوازي مع تطور النشاط.

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

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

وأضاف أنه تمّ إنجاز مكونات الشبكة المتمثلة في:

- نفق السيدة المنوبية (جديد) بطول 280 متراً،
- محطة توليد الكهرباء بالقبّاعة،
- مركز قيادة والتحكّم في سير القطارات،
- مستودع الصيانة بسيدى فتح الله،



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

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

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

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

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

- صيغة إنجاز المشروع في إطار الشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص والتي تتطلب إنجاز جملة من الدراسات الإضافية التي تزامنت مع جائحة الكوفيد 19 واستغرقت آجالاً تعتبر نسبياً هامة لإنجاز الدراسة الأولية ودراسة الإنعكاسات المالية للمشروع، بالإضافة إلى إجراءات المصادقة وآجال إبداء رأي الهيئة العامة للشراكة بين القطاع العام والقطاع





الخاص ووزارة المالية مثلما تنصّ عليه النصوص التشريعية الجاري بها العمل في هذا الصدد. مع الإشارة إلى أنّه يتمّ لأوّل مرة في تونس اعتماد آليات الشراكة بين القطاع العامّ والقطاع الخاصّ لمشروع من هذه النوعية ومن هذا الحجم؛

- على مستوى تحرير الحوزة العقارية للمشروع: تمّ تسجيل تأخير على مستوى إصدار تقارير الإختبارات الخاصة بالعقارات المشمولة بحوزة المشروع والمعنية بالانتزاع وهي إشكاليات في طريقها إلى الحلّ بصفة تدريجية؛

- على مستوى تحويل شبكات المستلزمين العموميين المتداخلة مع مسار الخط الأوّل للمetro الخفيف: رفض الديوان الوطني للتطهير واتصالات تونس التعهّد بدراسات تحويل شبكاتهما وطلبا من شركة المترو الخفيف بصفاقس إنجاز هذه المهمة على عكس باقي المستلزمين العموميين والخواص الذين تعهّدوا بالمهمة باعتبار اختصاصهم في الغرض. ورغم كافة المحاولات والتدخّلات، فإنّ شركة المترو الخفيف بصفاقس لم تجد منذ سنة 2020 تفاعلا إيجابيا سواء من طرف المصالح الجهوية أو المركزية للهياكل المتداخلة. ولتجاوز هذا الإشكال، وبحثا عن حلول عملية وفقا للإجراءات الجاري بها العمل وحتى لا يتحمّل المشروع المزيد من التأخير، بادرت شركة المترو الخفيف بصفاقس بنشر إعلان طلب عروض بتاريخ 06 جوان 2023 قصد التعاقد مع مكتب دراسات لاستكمال الدراسات المتعلقة بتحويل الشبكتين المذكورتين أنفا على أنّ يتمّ عرض مخرجات هذه الدراسات وجوبا على مصادقة المستلزمين العموميين المعنيين اللذان قبلا بهذا التمشي. كما يتمّ العمل حاليا على تذليل الصعوبات التي تعترض الإنجاز وإيجاد الحلول العملية الكفيلة بالتسريع في تجسيم المرحلة الأولى من المشروع. ونذكر من بين الإجراءات المتخذة:

- إحداث لجنة على مستوى وزارة النقل تضمّ جميع الهياكل المعنية يعهد إليها تقديم الدعم والمساندة لشركة المترو الخفيف بصفاقس في تنفيذ المرحلة الأولى من المشروع وخاصة تذليل الصعوبات التي يمكن أن تعترض الإنجاز؛
- التّباحث مع بعض المؤسسات المالية الدولية بخصوص تقديم الدعم والمساندة الفنية لمرافقة هذا المشروع وفقا لصيغة الشراكة. وتجدر الإشارة في هذا الصدد إلى أنّ البنك الإفريقي للتنمية عبّر مؤخرا عن رغبته في تقديم الدعم الفني لشركة المترو الخفيف بصفاقس ووزارة النقل في مسار إنجاز المشروع ضمن شراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص، وقد تمّ توجيه طلب في الغرض لمصالح وزارة الاقتصاد والتخطيط قصد الاستفادة من آليات المساندة التي يوفرها هذا البنك. ويمكن، في صورة تظافر جهود الجميع، العمل على الإعلان عن طلب التعبير عن الرغبة لإنجاز القسط الأوّل من مشروع مترو صفاقس خلال السداسي الأوّل من سنة 2024.



وتوضيحا لاستراتيجية الوزارة حول التنقلات الحضرية، أفاد السيد الوزير أنه على إثر التشخيص المعمق لمنظومة النقل الحضري والوقوف على أهم الصعوبات والإشكاليات، خاصة منها المتعلقة بمستوى الخدمات المسداة ومعضلة الاكتظاظ المروري والتأثيرات البيئية ومستويات السلامة والأمن، التي تبرز من خلال العديد من المؤشرات الاقتصادية والاجتماعية، بات من الضروري إرساء منظومة متكاملة للتنقلات الحضرية، تستجيب لمتطلبات التطور العمراني والديمقراطي.

وفي هذا الصدد، تمت بلورة السياسة الوطنية للتنقلات الحضرية وهي تركز على 9 عناصر استراتيجية. ولتحقيق هذه الأهداف الاستراتيجية، تم إعداد برنامج عمل على المستوى القريب والمتوسط يضم حوالي 40 عنصرا يغطي الجوانب المؤسسية والفنية والمالية من خلال ضبط العناصر ذات الأولوية والمتمثلة أساسا في:

1- **الحوكمة:** من خلال إرساء إطار مؤسسي وذلك بإنشاء هياكل حوكمة التنقلات الحضرية والمتمثلة في الوحدة المركزية للمساندة الفنية (UTAC) في شكل وحدة تصرف حسب الأهداف بوزارة النقل واللجنة الوطنية للتنقلات الحضرية (CNMU) والسلط الجهوية للتنقلات الحضرية (AMMU) على مستوى التجمعات العمرانية الكبرى وإدارة التنقلات الحضرية (DMU) على مستوى البلديات الأصغر حجما.

2- **التمويل:** عبر إحداث صندوق للتنقلات الحضرية Fonds National de la Mobilité Urbaine والشروع في الاستجابة لمتطلبات التنقلات الحضرية عبر مراحل انطلاقا من استكمال الدارسات ومساندة الهياكل المحدثة على حسن سير برنامج عملها لبلوغ الأهداف المرسومة.

3- **تطوير الكفاءات:** من خلال تنفيذ برنامج لتطوير الكفاءات تمت بلورته بالتعاون مع الشركاء على المستوى الوطني والدولي للنهوض بالعنصر البشري في مجال التنقلات الحضرية وتوفير الكفاءات الضرورية للمنظومة الجديدة للتنقلات الحضرية سواء على المستوى المركزي أو المحلي.

وتفاعلا مع تدخلات النواب الداعية للتوجه نحو اقتناء حافلات مستعملة كحلّ وقّتي للاستجابة لحاجيات التنقلات الحضرية وخاصة نقل التلاميذ والطلبة، أفاد السيد الوزير أن اللجوء إلى الحافلات المستعملة يبقى حلاً ظرفياً واستثنائياً سيساهم في مساندة شركات النقل العمومي للمسافرين لتأمين هذا المرفق العام والحيوي وخاصة تأمين الموسم الدراسي في ظروف حسنة. وبالتوازي مع هذا البرنامج، فإن الشركات الجهوية للنقل تسعى جاهدة لتجسيم مختلف البرامج التي هي بصدد الإنجاز والمتعلقة بالصيانات الكبرى للعتاد والاقتناءات الجديدة.



كما أكد عدد من النواب على ضرورة العمل على استغلال قطع الغيار الجديدة والقديمة وتكثيف تبادلها بين الشركات الجهورية للنقل بما يمكن من حل عديد الإشكاليات الميكانيكية المعطلة وكذلك للضغط على المصاريف المكلفة لإصلاح الأعطاب. وفي هذا السياق، أوضحت الوزارة أنه تمّ خلال جلسة عمل وزارية بتاريخ 6 سبتمبر 2022 الترخيص للشركات الوطنية والجهورية للنقل بالتفويت فيما بينها في قطع الغيار الجديدة منها والقديمة الخاصة بالحافلات التي زال الانتفاع بها، وفي إطار تطبيق هذا الإجراء، تمّ إصدار المنشور عدد 178 بتاريخ 11 جويلية 2023 وتمّ توجيهه إلى الشركات الجهورية والوطنية للنقل البري للعمل به. وتمّ ضبط مختلف الأحكام المتعلقة بعملية تنظيم التصرف في قطع الغيار ضمن هذا المنشور والمتمثلة أساسا في ما يلي:

- ✓ تحديد صنف قطع الغيار حسب الشروط التالية:
    - التأكد من زوال الانتفاع بقطع الغيار من طرف الشركة المفوتة مع بيان الحاجة إليها من قبل الشركة المقتنية،
    - عدم ورود قطع الغيار ضمن عناصر الأصول والتي ينتج عن التفويت فيها تراجعا في نشاط الشركة،
    - ورودها ضمن عناصر الأصول التي لا تستوجب التمتع بامتيازات.
  - ✓ المصادقة على عملية التفويت: يتولّى مجلس الإدارة المفوتة المصادقة على قرار التفويت وتتعهد باحترام المقتضيات المتعلقة بالسلامة والجودة وحسن التصرف في قطع الغيار موضوع عملية التفويت،
  - ✓ عملية تقييم قطع الغيار: تتمّ عملية التقييم من طرف المصالح المختصة لوزارة أملاك الدولة والشؤون العقارية،
  - ✓ آلية التفويت المعتمدة: يمكن للشركات الجهورية والوطنية للنقل البري وبصفة استثنائية إحالة قطع الغيار الجديدة أو المستعملة الخاصة بالحافلات والتي لم تعد بحاجة إليها إلى الشركات التي تحتاجها وذلك على وجه البيع عبر آلية التفاوض المباشر طبقا للترتيب الجاري بها العمل،
  - ✓ متابعة ملف التفويت: إبرام عقود كتابية بين الشركة المفوتة والشركة المقتنية وتتضمن هذه العقود تحديدات تتعلق بالخصائص الفنية لقطع الغيار، وأثمانها، وحالتها، ووجهاتها. كما يتعين على الشركات تأمين متابعة دقيقة لجميع مراحل التفويت.
- وتجدر الإشارة إلى أنّ وزارة النقل بصدد التنسيق مع الشركات الوطنية والجهورية للنقل ومع مصالح أملاك الدولة والشؤون العقارية للإسراع في تفعيل هذا الإجراء المتعلق بتبادل قطع الغيار الجديدة والقديمة بين الشركات الجهورية للنقل.



وبخصوص منح الدعم المسندة للشركات الوطنية والجهوية للنقل لاقتناء وسائل نقل، أفاد

السيد الوزير أن المبلغ الجملي لدعم النقل لسنة 2023 يُقدر بحوالي 640 م.د، ويتوزع كالاتي:

- الشركات الجهوية للنقل: 393 م.د،

- شركة النقل بتونس: 141 م.د،

- الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية: 76 م.د،

- الشركة الجديدة للنقل بقرقنة: 17 م.د،

- شركة الخطوط التونسية السريعة: 10 م.د،

- الشركة الوطنية للنقل بين المدن: 3 م.د،

ولدعم اقتناء الحافلات، فقد تم تخصيص 25 م.د ضمن ميزانية 2023 للمساهمة في تمويل الاقتناءات الجديدة لفائدة هذه الشركات. وتجدر الإشارة إلى أن مساهمة الدعم عمومًا تُستخدم لتغطية ما بين 15 و20% من الاستثمارات (فيما يتعلق بالتسبقة المدفوعة للوكلاء)، ويتم تمويل الباقي عن طريق القروض البنكية للشركات الجهوية للنقل.

وفيما يتعلق بتكاليف تأهيل مستودعات شركة النقل بتونس، أوضح أن تكلفة المشاريع المبرمجة والمرسمة بميزانية الدولة تتوزع كالتالي:

1- مشروع تجديد السقف المعدني للورشات بكل من الزهروني وبئر القصعة بكلفة 5 م.د: في مرحلة ختم الدراسات التنفيذية، وعلى أن يتم الإعلان عن طلب العروض خلال موفى السنة الحالية 2023.

2- مشروع متواصل يتعلّق بتجديد تجهيزات السّوائل والحماية من الحرائق بمستودع الزهروني بكلفة 1.8 م.د: نسبة التقدم في الإنجاز 40%.

3- مشروع تجديد تجهيزات السّوائل والحماية من الحرائق بمستودع السيجومي بكلفة 3 م.د: في انتظار تسجيل العقد.

4- مشروع بصدد الإنجاز يتعلّق بإعادة تهيئة التّجهيزات والمرافق الصحية بمستودع البكري بكلفة 350 أ.د: نسبة تقدّم الإنجاز 70%.

5- مشروع تجديد تجهيزات التّسخين وتهيئة المرافق الصحية بمستودع الشرقية بكلفة 2 م.د: في مرحلة إعداد الدراسات التنفيذية.



## وبالنسبة للتساؤل حول مآل لزمة شركة النقل المريح وكيفية التعامل مع الشركات الخاصة

لنقل المسافرين، أورد السيد الوزير أنه تمّ بتاريخ 05 جانفي 2004 إبرام اتفاقية شراكة بين الشركة الوطنية للنقل بين المدن وشركة النقل المريح بين المدن والتي تمّ اختيارها على إثر طلب عروض وفقا لمقاييس فنية تتعلق بالكفاءة المهنية ونوعية الحافلات وطريقة الاستغلال وعلى أساس مبلغ الإتاوة (الذي حدّد بـ 455 أ.د سنويا كما ورد بعرض الناقل الخاص) الذي سيدفعه العارض إلى الشركة الوطنية للنقل بين المدن، وذلك لاستغلال خمسة (05) خطوط منتظمة طبقا لكراس شروط يضبط كيفية استغلالها وبتعريفه تساوي التعريف الرسمية المطبقة من قبل المنشآت العمومية للنقل، مشيرا إلى أن صلوحية اتفاقية الشراكة تنتهي بتاريخ 24 جانفي 2024 بما أنه تم التمديد فيها سنة 2014 لمدة 10 سنوات وأصبحت غير قابلة للتمديد أو التجديد بمقتضى هذه الاتفاقية.

كما أشار إلى أنه يمكن لشركة النقل المريح بين المدن من خلال وكالة الأسفار الراجعة لها مواصلة تأمين نقل العملة وعمليات النقل العرضي والذي يمثل حاليا نشاطها الأساسي (يتمّ استغلال غالبية الأسطول في تأمين عمليات النقل العرضي والكرات)، وبالتالي واستنادا إلى المعطيات التي تمّ تقديمها، فإن الإشكاليات الممكنة إثارها بخصوص الجوانب الاجتماعية واليد العاملة التي توفرها فإنه يمكن توظيفها بوكالة الأسفار الراجعة لها بالنظر.

وفي هذا السياق، أوضح أن تعاطي نشاط النقل العمومي الجماعي المنتظم بالنسبة للناقلين الخواص يخضع لأحكام الفصل 20 من القانون عدد 33 لسنة 2004 المؤرخ في 19 أفريل 2004 حيث نص على ما يلي: "تسند الدولة لمنشآت عمومية للنقل البري مهمة القيام بالنقل العمومي الجماعي المنتظم. وتضبط شروط تنفيذ هذه المهمة بعقد استغلال بين الدولة والمنشأة المعنية. ويمكن لهذه المنشآت بطلب أو بموافقة الدولة إبرام عقود مناولة مع ناقلين خواص يتم اختيارهم طبقا لقواعد المنافسة لتقديم خدمات للنقل العمومي الجماعي المنتظم. ويمكن للدولة إسناد مهمة تقديم خدمات للنقل العمومي الجماعي بمقتضى عقد لزمة لناقلين خواص يتم اختيارهم طبقا لقواعد المنافسة".

وفيما يتعلق بدعم النقل بين منطقة المنهله وباردو ووسط العاصمة والمراكز الجامعية بالجهة، أوضح أن شركة النقل بتونس توفر لفائدة متساكني مناطق المنهله والانطلاق والتضامن 26 حافلة مستغلة على 8 خطوط، إضافة إلى خط المترو رقم 5. هذا وسيتم تدعيم العرض على هذه الخطوط إثر استلام ما تبقى من صفقة الحافلات المستعملة وبالتالي تحسين وتيرة السفرات والتقليص من مدة الانتظار. وتجدر الإشارة إلى أن هذه الشركة منكبّة على ملف إعادة هيكلة الخطوط أخذًا بعين الاعتبار الكثافة السكانية لتلبية طلبات النقل المتزايدة.



وحول مسألة الأمنيين الذين يتنقلون على متن حافلة شركة النقل بباجة في اتجاه بنزرت والتي تتسبب في عدم وجود أماكن شاغرة بصفة مستمرة، بين السيد الوزير أن عملية تنقل الأمنيين على خطوط الشركات العمومية للنقل البري للمسافرين ينظّمها أمر ترتيبي واتفاقيات مشتركة مبرمة بين وزارة الداخلية وكل شركة للنقل بما في ذلك الشركة الجهوية للنقل بباجة، إلا أنّ الضغط المتنامي لعدد المسافرين على هذا الخط يتسبب في عدم القدرة على مجابهة كل الطلبات، موضّحا ولئن تعمل هذه الشركة على توفير الحافلات اللازمة لتأمين سفراتها بشكل منتظم وأحيانا بسفريات إضافية لتغطية هذه الطلبات باعتبار تناميها فإن هذا الإشكال لا يزال قائما بالرغم من أنه سبق إثارته على مستوى الوزارة. وتعمل الإدارة العامة للنقل البري حاليا على التنسيق مع مختلف المتدخلين بما في ذلك شركات النقل البري للمسافرين الأخرى -التي تؤمّن خطوطا في اتجاه بنزرت وتمرّ عبر باجة- من أجل تكثيف سفراتها والمحافظة على انتظامها، مما سيؤدي إلى تجاوز الإشكاليات المسجلة على هذا الخطّ.

### وحول فكّ العزلة عن المناطق الحدودية والداخلية وتوفير خطوط النقل والوسائل الكافية،

أوضح السيد الوزير أن الشركة الوطنية للنقل بين المدن تؤمّن حاليا سفرة ليلية منتظمة يوميا انطلاقا من تونس العاصمة إلى مدينة الذهبية مرورا بمدينة رمادة ذهابا وإيابا، مبرزا أن هذه الشركة بصدد دراسة إحداث خطوط جديدة -في إطار برنامجها الاستثماري- منها خط تونس-رمادة وذلك في انتظار استكمال اقتناء الحافلات الجديدة.

ومن جهة أخرى وفي إطار إعداد حاجيات الجهة من تراخيص النقل العمومي غير المنتظم للأشخاص، تم إعطاء الإذن للسادة الولاية لتوفير خدمات النقل للمواطنين من خلال اسناد تراخيص لممارسة نشاط النقل العمومي غير المنتظم بهذه المناطق وذلك أخذا بعين الاعتبار فكّ العزلة عنها.

وبخصوص وضع التنقل بالحافلات بولاية سيدي بوزيد في علاقة بالشركة الجهوية للنقل "القوافل" بقفصة، أورد الوزير أنه وقع تخصيص كافة أسطول الشركة الجهوية للنقل "القوافل" المتوفر بولاية سيدي بوزيد للنقل المدرسي والجامعي نتيجة أنه تم غلق العديد من الميئات والمطاعم المدرسية في السنوات الأخيرة، ممّا أدى الى ارتفاع ونموّ مطّرد في عدد المسافرين من التلاميذ والطلبة حيث قارب عدد الاشتراكات في السنة الحالية قرابة 13 ألف مشترك مقابل 7 آلاف مشترك قبل 5 سنوات.

وقد أدّى هذا الارتفاع إلى استغلال الحافلات المخصّصة للنقل الجهوي والنقل بين المدن (حافلات رفاهة مكيفة) في نقل التلاميذ والطلبة عبر مناطق ريفية ومسالك وعرة ومسافات طويلة، تكون مُعظمها (kilométrage à vide) نظرا لعدم توقّر مأوى للحافلات في هذه المناطق، وهو ما انجرّ عنه توقّف استغلال الخطوط الطويلة الرابطة بين المدن (على غرار سوسة - الكاف - القيروان - قابس). هذا



بالإضافة إلى صعوبة استغلال الخطوط الجهوية الرابطة بين المعتمديات ومركز مدينة سيدي بوزيد. وقد نتج عن هذه الصعوبات ضعف المداخليل ومردودية النشاط بجهة سيدي بوزيد.

وعن ضعف خطوط النقل من سيدي بوزيد في اتجاه العاصمة وضعف التواتر وعدم توقّر الربط مع الجهات الأخرى، يّين أن الشركة الوطنية للنقل بين المدن تؤمّن حاليا سفرة منتظمة يوميا تنطلق صباحا من سيدي بوزيد في اتجاه تونس العاصمة، وخطّ ينطلق من مدينة قفصة في اتجاه تونس العاصمة مروراً بسيدي بوزيد، مشيراً إلى أن هذه الشركة بصدد دراسة إعادة تشغيل بعض الخطوط المتوقّفة ومنها خطّ تونس-سيدي بوزيد، في انتظار استكمال اقتناء الحافلات الجديدة في إطار برنامجها الاستثماري.

أمّا بالنسبة لضعف التواتر وعدم توقّر الربط مع الجهات الأخرى، فيرجع ذلك إلى عدم توقّر الإمكانيات اللازمة وتخصيص الأسطول الخاص بالنقل بين المدن لتأمين تنقل التلاميذ والطلّبة، باعتباره أولوية قصوى. علماً وأنّ مدينة سيدي بوزيد، تعتبر منطقة عبور تمرّ بها كل الخطوط التي تنطلق من نفطة وتوزر وقفصة، بالإضافة إلى الشركات الجهوية والوطنية الأخرى في اتجاه المدن الساحلية والعاصمة.

وبخصوص مقترح إحداث شركة جهوية للنقل بسيدي بوزيد باعتبار أهميّة هذه الولاية، أوضح السيد الوزير أن إحداث شركة جهوية عمومية لنقل الأشخاص يتطلّب إنجاز دراسة جدوى تُقدّر الطّلب والخطوط المزمع استغلالها حسب التهيئة العمرانية بالولاية والتجمّعات السكنية والمرافق، وتُحدّد حجم العرض ومبلغ الاستثمار، مع التأكّد من الجدوى الاقتصادية.

وتجدر الإشارة إلى أنّ بعض الولايات عبّرت أيضاً عن رغبتها في إحداث شركات جهوية للنقل مثل المهديّة والمنستير وزغوان وسيدي بوزيد وتوزر وقبليّ وتطاوين دون القيام بدراسات جدوى، وأنه منذ سنة 1963 تاريخ إحداث الشركات الجهوية للنقل، لم يتمّ إحداث شركة جديدة باستثناء الشركة الجهوية للنقل بسليانة سنة 2017 في شكل شركة ذات مساهمة عمومية.

وأضاف أنه سيقع تقييم التجربة التي تمّ اتباعها بالنسبة للشركة الجهوية للنقل بولاية سليانة، خاصّة على مستوى الجدوى الاقتصادية، والتنسيق والتكامل بين الولايات، وترشيد الاستثمار، وتحسين الخدمات، والنظر في إمكانية الاستجابة للرغبات التي عبّرت عنها بعض الولايات.

وبالنسبة لوفرة خدمات النقل وجودتها بولاية المهديّة وما تكتسبه من أهمية في دفع التنمية بالجهة، أوضح السيد الوزير أنه نظراً للامتداد الجغرافي لهذه الولاية وتباعد المناطق الداخليّة بها، وعلى الرغم من محدودية الامكانيات وخاصة المادية (توفر الحافلات)، وعلى الرغم من أنّ كل الجهود حالياً موجهة لتأمين كل الخطوط المدرسية والجامعية، فإنّ شركة النقل بالساحل تؤمّن عدد 80 خطّاً حضرياً وجوهياً و5 خطوط بعيدة تربط ولاية المهديّة بكل من ولايات نابل والقيروان و صفاقس. وأشار إلى أن هذه



الشركة تحرص قدر الإمكان على تحسين نوعية الخدمات الحالية المذكورة، والنظر في إمكانية تدعيم عرضها بالجهة وغيرها من الجهات المجاورة عند تحسن نسبة جاهزية الأسطول، وتدعيم الإمكانيات مع الحرص على إعطاء الأولوية المطلقة لتأمين النقل المدرسي والجامعي.

وحول إحداث خطّ حافلة ينطلق من معتمدية "قصور السّاف" نحو مركز الولاية باعتبار أنّ كلّ الخطوط التي تمرّ بها مكتظة، خاصّة في توقيت بداية أو نهاية العمل، أبرز الوزير أن هذه المعتمدية تعتبر من أهمّ المعتمديات الحيوية في ولاية المهديّة، وبما أن شركة النقل بالسّاحل تؤمّن خدمات النقل من وإلى مدينة قصور السّاف، فإنّ جُلّ الخدمات المتعلّقة بولاية المهديّة تمرّ عبر قصور السّاف، علما وأنّ الإدارة العامة لشركة النقل بالسّاحل في تواصل مستمر مع النواب والسلط الجهوية المحلية والمجتمع المدني وذلك للعمل على حلحلة جميع الإشكاليات المطروحة وتلبية المقترحات في حدود إمكانياتها.

أما فيما يتعلق بملاحظة تواصل وجود 6 حافلات معطّبة بمحطّة سليمان وإلغاء الرّحلات، أوضحت الوزارة أن عدد 26 حافلة موضوعة على ذمّة مدينة سليمان، منها 06 معطّبة (02 حافلتان تتطلبان إصلاحات كبرى و04 حافلات سيتمّ إصلاحها في القريب العاجل). كما تمّ اقتراح التعامل مباشرة مع الشركة التونسية للفلولاد والشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية في انتظار الترخيص في ذلك. وبخصوص توقّف الخطّ بين قرية ونابل وبين قرية وتونس بواسطة الحافلة، أفادت أنه بالنسبة لخطّ قرية - نابل، يتمّ تأمين هذا الخطّ بمعدّل تواتر رحلات كل نصف ساعة في أوقات الذروة وبمعدّل ساعة في الأوقات العادية. أما بالنسبة لخطّ قرية - تونس، فسيتمّ تأمين هذا الخطّ ما بين موقّ شهر نوفمبر وبداية شهر ديسمبر 2023، نظرا لإجراء عمليات صيانة على الحافلة المعدّة لهذا الغرض، علما وأنه سيتمّ تعزيز فرع قرية بحافلة جديدة عند استلام أول قسط من الحافلات المبرمج استلامها خلال شهر ديسمبر من سنة 2023.

وبالنسبة لغياب خطّ خاصّ بمتساكني بئر علي بن خليفة ببعض المناطق على غرار ولاية قابس، أفاد أنه نظرا للنقص الحاصل في الحافلات، اضطرت الشركة الجهوية للنقل بولاية قابس إلى حذف بعض الخطوط بين المدن وتخصيصها للنقل المدرسي، ومن المنتظر ارجاع هذه الخطوط تدريجيا مع تحسّن جاهزية الأسطول.

وبخصوص تغيير مسار الحافلات بصفة متواصلة، يبيّن أن الشركة الجهوية للنقل بولاية صفاقس تُنجز 27 سفرة صباحية يوميا باستعمال 9 حافلات أي بمعدّل 3 سفرات لكل حافلة، وتنطلق أولى السفرات على الساعة 06:15 من نهاية الخطوط وليس الساعة الرابعة صباحا للتمكّن من إنجاز باقي السفرات بالنظر للإمكانيات المحدودة، وذلك لتأمين وصول التلاميذ في الموعد لمقاعد الدراسة





وتجنّب أي تأخير قد يطرأ، وهذا الاجراء معمول به في بقية المعتمديات حيث ان نشاط هذه الشركة يقتصر على النقل المدرسي داخل المعتمديات والنقل الجهوي الذي يربط المعتمديات بمركز الولاية لنقل الطلبة وبقية مستعملي النقل العمومي، في حين ان النقل العمومي لبقية الحرفاء داخل المعتمديات يتطلب امكانيات اضافية من حافلات واعوان غير متوفرة حاليا بهذه الشركة وسيتم العمل على تحقيق ذلك عند توفر الامكانيات .

وتجدر الإشارة إلى أنه يتم ضبط أوقات السفرات بالتنسيق مع السلط المحلية بالمعتمديات والمندوبيات الجهوية للتربية ومديري المدارس والمعاهد الثانوية. وقد تمت مراسلة الرؤساء المديرين العامين للشركات الوطنية والجهوية للنقل لضرورة الالتزام بالمسار المنصوص عليه بكراس الشروط.

وفيما يتعلق بمشروع تهيئة محطة النقل البري للمسافرين بقفصة، أفاد السيد الوزير أن الملف تتعمّد به ولاية قفصة وأنه بتاريخ 10 نوفمبر 2023 انعقدت جلسة عمل تحت اشراف والي قفصة للنظر في مشروع محطة النقل البري وذلك بحضور كل الاطراف المتداخلة في المشروع، بالإضافة الى ممثلي وزارة التجهيز، مضيفا أنه تم اسناد قطعة ارض إثر حلحلة كل الاشكاليات العقارية والقانونية بجانب مطار قفصة-القصر. وأشار إلى أن هذا المشروع يضم مجمع المحطات لكافة شركات النقل الجهوية والوطنية المعدّة للنقل بين المدن، بالإضافة إلى سيارات الأجرة. وقد تم تكوين لجنة فنية لتحديد كافة حاجيات هذه الشركات وتحديد كلفة المشروع.

وبالنسبة لمقترح تأمين التنقل المريح لمتساكني جهة قفصة في اتجاه سوسة و صفاقس لتلقي العلاج لدى طبّ الاختصاص، أوضح الوزير أنه بالنسبة للشركة الوطنية للنقل بين المدن -ونظرا للنقص الحاصل في أسطولها- فقد تم توقيف نشاط الخط الرابط بين نفطة وسوسة مرورا عبر مدينة قفصة منذ سنوات عديدة، مبيّنا أن هذه الشركة ستعمل على إعداد دراسة لإعادة تشغيل بعض الخطوط المتوقّفة، منها خط سوسة-نفطة، وإحداث خطوط جديدة منها خط قفصة-صفاقس-سوسة، وذلك في انتظار استكمال اقتناء الحافلات الجديدة في إطار برنامجها الاستثماري.

هذا وتعمل الشركة الوطنية للنقل بين المدن على تلبية طلبات السلط الجهوية والوطنية، وتوفير الربط لجميع جهات الجمهورية بصفة تدريجية حسب الإمكانيات المتاحة، إضافة إلى أنها توفّر المعدات والأعوان والأولويات من حيث الحاجيات.

ومن جهة أخرى، أضاف أن الشركة الجهوية للنقل "القوافل" بقفصة تؤمّن التنقل على عدّة خطوط طويلة باستغلال حافلات رفاة مكيّفة في اتجاه كل من سوسة، والمنستير، و صفاقس، ونابل.

وبخصوص الإسراع في تركيز مركز للفحص الفنيّ وتوسعة محطة النقل البري، أورد السيد الوزير أنه بالنسبة لمركز الفحص الفنيّ، ستتمّ برمجة الإنجاز سنة 2025 خاصّة وأنّ مراكز الفحص



الفني جربة -مدنين- بن قردان لم تبلغ 40 % من طاقة استيعابها، مضيفاً أنه تمّ الانتهاء من الدراسات المتعلقة بتهيئة محطة النقل البري وسيتمّ قريباً الإعلان عن طلب العروض الخاص بالأشغال.

وحول إمكانية إحداث محطة للنقل البري بقابس (حافلات ولواج)، أوضحت الوزارة أن الالتزامات المالية والقانونية للوكالة الفنية للنقل البري تنحصر في إنشاء محطات لحافلات الشركات الوطنية والجهوية للنقل (تبلغ كلفة مشروع محطة النقل البري بقابس 4 مليون دينار)، مشيرة إلى أنّ المساحة المخصصة لإنشاء هذه المحطة تتوفر على جزء يمكن للولاية أو القطاع الخاص استغلاله لاحقاً كمحطة لواج وفقاً لصيغ يتمّ الاتفاق عليها مع الوكالة الفنية للنقل البري (مساحة 1935 م<sup>2</sup>). وفي سياق متصل، أفاد السيد الوزير أن الوزارة بصدد المراجعة الشاملة للقانون عدد 33 لسنة 2004 المؤرخ في 19 أفريل 2004 والمتعلق بتنظيم النقل البري أخذاً بالاعتبار التطوّرات والأنماط الجديدة والتوجّهات الاستراتيجية في مجال النقل بالتنسيق مع كلّ الأطراف المتداخلة.

وعن برنامج النقل الريفي المدرسي في الجهات، أورد السيد الوزير أنه في إطار معاضدة مجهود المنشآت العمومية للنقل في المناطق الريفية لمجابهة الطلب في مجال النقل المدرسي والتحكم في كلفة هذه الخدمات، قامت الوزارة منذ سنة 2002 بتجربة أولى من نوعها في ولاية سيدي بوزيد تتمثل في تكليف ناقلين عموميين ريفيين بتأمين خدمات النقل الريفي المدرسي بهذه الولاية وذلك بالتنسيق مع المجلس الجهوي والناقلين. وقد ساهمت وزارة النقل سنوياً في تمويل هذا البرنامج وقامت بإحالة الاعتماد لهذا المشروع من ميزانيتها إلى المجلس الجهوي بالولاية المعنية.

ونظراً لنجاح هذه التجربة، فقد تمّ تعميمها على عدّة ولايات خاصة منها التي تكتسي صبغة فلاحية ومسالك وعرة، مما ساهم في فكّ العزلة وتأمين النقل المدرسي لفائدة التلاميذ القاطنين بمناطق ريفية نائية والذين يواجهون صعوبات في التنقل للالتحاق بمدارسهم.

هذا وقد تمّ منذ بداية هذه التجربة تخصيص مبلغ قدره 100 أ.د. سنة 2002 ليصل لـ 1.000 أ.د. سنة 2018. ولمزيد إنجاح هذه التجربة وتدعيمها لتشمل ولايات أخرى تُسجّل نسباً مرتفعة للانقطاع المبكر عن الدراسة، تمّ ابتداء من سنة 2019 الترفيع في المنحة المخصّصة للبرنامج من 1.000 أ.د. إلى 1.500 أ.د.، إلا أن هذه المنظومة تشهد بعض التعطيلات وعزوف الناقلين للانضمام إليها.

وحول تدعيم النقل المدرسي على خطوط غنوش - المطوية - وذرف ومنزل الحبيب، أفاد أن الشركة الجهوية للنقل بقابس توفر حالياً 16 حافلة متكوّنة من 08 حافلات مزدوجة و08 حافلات عادية لتغطية المناطق المذكورة بمعدل 189 سفرة يومية، مبيّناً أن المناطق المذكورة تشكو من نقص بـ 06 حافلات (02 حافلات مزدوجة و04 عادية) لتتمكن هذه الشركة من إنجاز جميع السفرات المبرمجة



والمقدرة بـ 236 سفرة يوميا. وفي انتظار تنفيذ البرنامج الاستثماري في عتاد النقل والذي سيسمح بتجديد الأسطول وتوفير العدد الكافي من الحافلات، أكد أن المصالح الفنية للشركة الجهوية للنقل بقابس تسهر على توفير الجاهزية اللازمة للحافلات، مشيرا إلى أن الاستثمارات المبرمجة لهذه الشركة لاقتناء حافلات بعنوان سنة 2024 تتمثل في 29 حافلة جديدة و25 حافلة مستعملة.

وبخصوص دعم النقل المدرسي بولاية صفاقس وخاصة منزل شاكر – الأعشاش، تم التأكيد أن تلاميذ منطقتي "الأعشاش" و"العوادنة"، كانوا يزاولون دراستهم بالمعهد الثانوي بمنزل شاكر ويتمتعون بالإقامة في المبيت، إلا أنه منذ شهر أكتوبر 2017، تقدّمت السلط المحلية بطلب توفير خدمة النقل المدرسي بصفة ظرفية لهؤلاء التلاميذ إلى حين الانتهاء من أشغال تهيئة وصيانة المبيت المذكور علما وأنّ هذه الأشغال تواصلت لحوالي 4 سنوات. وخلال هذه السنة الدراسية 2023-2024، تمّ توجيه هؤلاء التلاميذ إلى معهد البرمكي. وبطلب من السلط المحلية، تمّ يوم 28 سبتمبر 2023 إحداث عدد 2 خطّ مدرسي: خطّ وادي الظل-مركز كمون-البرمكي وخطّ "العوادنة-الأعشاش-مركز كمون-البرمكي" لتأمين تنقّلات تلاميذ هذه المناطق إلى المؤسسة التربوية البرمكي من خلال 3 سفرات صباحية و3 سفرات مسائية.

أمّا بالنسبة للسّفرات التي تربط معتمدية منزل شاكر بمركز مدينة صفاقس، يتمّ يوميا تأمين عدد 14 سفرة على 7 خطوط بواسطة 07 حافلات وهي التي تربط مدينة صفاقس بمنزل شاكر، بئر المولي، الليتيم، الأعشاش بوجربوع، كمون، بوثدي و المراعية على امتداد 690 كلم.

وتؤمّن الشركة الجهوية للنقل بولاية صفاقس سفرات بجميع المعتمدات التابعة للولاية من خلال سفرات صباحية لإيصال التلاميذ إلى المؤسسات التربوية وسفريات مسائية إثر انتهاء الدروس وعند الاقتضاء سفريات على الساعة الثالثة والرابعة بعد الظهر، ولا يمكن تأمين سفريات ذهابا وإيابا في منتصف النهار وذلك لضيق الوقت وعدم توحيد مواقيت فترات الراحة بمختلف المؤسسات التربوية، هذا بالإضافة إلى محدودية إمكانيات الشركة من عتاد وأعوان، حيث يتمّ استغلالها لتأمين سفريات نقل جهوي على كامل الشبكة طيلة اليوم.

من جهة أخرى، بلغ معدّل أعمار أسطول الشركة في 15 سبتمبر 2023 حوالي 15 سنة، وقد انجرّ عن ذلك ارتفاع نسبة احتمال الأعطاب على الطريق. وتسعى المصالح الفنية للشركة الجهوية للنقل بولاية صفاقس إلى إصلاح الحافلات المعطّبة وإعادة استغلالها في أسرع وقت ممكن بالإضافة إلى التنسيق اليومي بين الإدارة الفنية ودائرة التزويد لتحديد وتوفير قطع الغيار ذات الأولوية في أقرب الأجال، مع العمل على وضع أكبر عدد ممكن من الحافلات على ذمة مصالح الاستغلال. هذا وتعمل الشركة على استكمال إنجاز صفقتي اقتناء حافلات جديدة تعزّز بها أسطولها وهو ما من شأنه تحسين جودة الخدمات المقدمة من طرفها.



وفيما يتعلق بغياب النقل الجماعي بصفاقس، أفاد أن مسألة إسناد تراخيص التاكسي الجماعي ترجع بالنظر إلى السلطة الجهوية وفقا للقوانين الجاري بها العمل، وستقوم الإدارة العامة للنقل البري بدعوة الولاية إلى دراسة الإمكانيات المتاحة لإسناد تراخيص في إطار فكّ العزلة.

وفيما يتعلق بدعم النقل المدرسي بعقارب وبجهة المحروقة، أوضح السيد الوزير أنه بخصوص هذا الطلب يجب الأخذ بعين الاعتبار المعطيات التالية، حيث تبعد منطقة "المحروقة" عن معتمدية عقارب حوالي 24 كلم على مركز "بن مفتاح" و28 كلم على منطقة الصويدات (مفترق طريق منزل شاكر) ولإنجاز هذه السفارة في الوقت الحالي يتطلب ذلك إحداث خطّ جديد، أي إضافة حافلة وسائق وقابض، وهذا غير متوفّر حاليا حسب إمكانيات الشركة الجهوية للنقل بصفاقس ولا يمكن إنجازه بتمديد أحد الخطوط الموجودة، مؤكداً أن هذه الشركة ستحرص على تحقيق هذا المطلب عند استكمال برنامج الانتدابات الجارية والاقتناءات المبرمجة.

من جهة أخرى، استأثر موضوع الظروف الكارثية والخطيرة التي يتم فيها نقلعاملات الفلاحيات عبر وسائل النقل الخاصة التي لا تتوفر فيها أدنى شروط السلامة بالإضافة إلى كل ما تتعرض له هذه الشريحة من مضايقات وهرسلة واستغلال في تعدد صاخر على قوانين الدولة، استأثر هذا الموضوع بحيز هام من مداخلات النواب حيث شددوا على ضرورة أن تقوم كل الجهات الرسمية وأولها وزارة النقل بكل المساعي الجدية لتوفير الحلول العملية الناجعة لمثل هذه الإشكاليات، متسائلين عن خطتها وعن الإجراءات التي اتخذتها لتأمين نقلعاملات الفلاحيات في ظروف لائقة ومضمونة.

وحول هذا الموضوع، أوضح السيد الوزير أنه على مستوى الإطار القانوني، تولّت الوزارة إصدار القانون عدد 51 لسنة 2019 المؤرخ في 11 جوان 2019 المتعلّق بإحداث صنف "نقل العملة الفلاحيين"، والذي تضمّن:

- تعريف النشاط واعتباره ضمن أنشطة النقل العمومي غير المنتظم للأشخاص،
- تنظيم النشاط بمقتضى أمر حكومي،
- تنقيح النصوص القانونية والاورام الترتيبية ذات العلاقة بتعاطي نشاط نقل العملة الفلاحيين،
- تطبيق نفس الامتيازات الجبائية المعتمدة بالنسبة للسيارات المعدّة للنقل الريفي على العربات المعدّة لنقل العملة الفلاحيين،
- ضبط التعريف بحساب المقعد والمسافة المقطوعة.



- إصدار الأمر الحكومي عدد 724 لسنة 2020 المؤرخ في 31 أوت 2020 المتعلق بضبط شروط تعاطي نشاط نقل العملة الفلاحيين وشروط الانتفاع بهذه الخدمة،
- إمكانية تعاطي النشاط من قبل شخص طبيعي أو معنوي،
- إمكانية تعاطي النشاط من قبل المتحصلين على تراخيص ممارسة أنشطة النقل العمومي غير المنتظم للأشخاص والتنصيص على شروط تعاطي النشاط بالاعتماد على الشروط الخاصة بأنشطة النقل العمومي غير المنتظم للأشخاص،
- إمكانية تعاطي النشاط بسيارات خاصة أو مزدوجة أو حافلات، وعرض ملفات طلب الحصول على رخصة تعاطي نشاط نقل العملة الفلاحيين على أنظار لجنة استشارية جهوية مخصصة لهذا النشاط.

ولتفعيل هذا الأمر الحكومي، تم إصدار المقرر المشترك بين وزير النقل واللوجستيك ووزير التجارة وتنمية الصادرات عدد 258 بتاريخ 8 فيفري 2021 المتعلق بضبط تعريفه نقل العملة الفلاحيين الذي تم تنقيحه بالمقرر عدد 316 بتاريخ 29 نوفمبر 2022 والمتعلق بضبط التعريفه. كما تمت مراسلة الولاية بخصوص اعتماد النموذج المقيس من طرف مصالح وزارة الداخلية لـ "بطاقة نقل عامل فلاحى" بما يساهم في تفعيل المنظومة لممارسة نشاط نقل العملة الفلاحيين. وبالرغم من هذه الإجراءات المبسطة فإنه لم يتم إسناد إلا عدد قليل من التراخيص.

وفي هذا الصدد، أكد السيد الوزير أن وزارة النقل تولت استكمال كامل الإطار القانوني وتمت دعوة الولاية لاستحثاث الطلب للحصول على التراخيص اللازمة، علما وأن المنظومة تتطلب مقاربة أخرى منها المسائل المتعلقة بالامتيازات الجبائية للتشجيع على ممارسة هذا النشاط، وكذلك التغطية الاجتماعية وحفظ كرامة العامل الفلاحي فضلا عن المقاربة الثقافية والسوسولوجية لهذا القطاع الهام.

وفي مداخلات أخرى، طالب بعض النواب بالإسراع في إعداد النصوص التطبيقية للأمر عدد 510 لسنة 2021 المؤرخ في 18 جوان 2021 المتعلق بضبط أصناف رخص السياقة وشروط تسليمها وصلوحيتها وتجديدها. وأفادت الوزارة في هذا الخصوص أن أحكام هذا الأمر الحكومي بصدد التطبيق وذلك حسب الإمكانيات البشرية واللوجستية المتوفرة لدى مصالح الوزارة. وتسعى هذه المصالح حاليا لإيجاد الحلول الكفيلة لتجاوز الصعوبات والإشكاليات المرتبطة بالتطبيق بما في ذلك تنقيح هذا الأمر جزئيا بغاية، خاصة، التسريع في إصدار النصوص التطبيقية لهذا الأمر وتيسير التطبيق وإضفاء المرونة على بعض الإجراءات ورقمنتها وتبسيطها والتقليص من الوثائق.



أما فيما يتعلق بمناظرات الحصول على شهادة الكفاءة المهنية في مجال تعليم سياقة السيارات، فقد تمّ تنظيم امتحانات الحصول على شهادة الكفاءة المهنية في مجال سياقة العربات بعنوان سنة 2023 في إطار مقارنة تشاركية وبالتنسيق مع المهنيين. وللغرض، عقدت مصالح الوكالة الفنية للنقل البري سلسلة من الاجتماعات مع المهنيين لتحديد رأيها النهائي بخصوص هذا الموضوع. غير أنّه رغم كل المساعي لتقريب وجهات النّظر، لم يتمّ التوصل إلى اتفاق يحظى بإجماع المهنيين وبالخصوص بين أصحاب مؤسسات التكوين والأجراء. حيث أبدى ممثلو الغرفة النقابية الوطنية للمراكز المختصة في التكوين في مجال النقل على الطرقات تخوفهم، في صورة إقرار تنظيم مناظرة رئيس مؤسسة، من الرفض الكلي للمترشحين الذين تتوفر فيهم الشروط المطلوبة للمشاركة في هذه المناظرة وعدم تقديمهم ترشحاتهم، وبالتالي، سيؤثر ذلك سلبيا على الجانب الاقتصادي للمراكز ويهدد ديمومتها. وعليه، تمّت دعوة المعنيين بهذا الموضوع من جديد للسعي لتقريب وجهات النظر والتوافق بما يخدم صالح القطاع بخصوص تنظيم هذه الامتحانات.

من جهة أخرى، وفيما يتعلق بإجراءات إسناد رخص التاكسي الفردي واللواج وتوضيح تطبيق إجراءات الأمر عدد 581، أكد أنه تم بمقتضى مكتوب وزير النقل عدد 2023-15-21-2670 بتاريخ 13 نوفمبر 2023 موافاة السادة الولاية بوثيقة توضيحية تتضمن رأي وزارة النقل بخصوص بعض أحكام الأمر عدد 581 لسنة 2023 المؤرخ في 7 سبتمبر 2023 المتعلق بتنظيم النقل العمومي غير المنتظم للأشخاص على الطرقات، وضبط هذا الأمر شروط وإجراءات اسناد تراخيص ممارسة أنشطة النقل العمومي غير المنتظم للأشخاص. كما بين أنه يتم اعتماد أصل البطاقة عدد 3 وليس الوصل استنادا إلى قرار وزير النقل المؤرخ في 22 جويلية 2016 المتعلق بضبط شروط وأساليب إسناد بطاقات الاستغلال للعربات المستخدمة في أنشطة النقل العمومي للأشخاص والنقل السياحي وكراء السيارات الخاصة وكراء عربات نقل البضائع على الطرقات التي يفوق وزنها الجملي المرخص فيه 12 طنا ونقل البضائع على الطرقات لحساب الغير بواسطة عربات يفوق وزنها الجملي المرخص فيه 12 طنا.

وجوابا عن الأسباب التي حالت دون إسناد 86 رخصة لواج "خط أحمر" لطالبيها بسيدي بوزيد، أفاد السيد الوزير أنه استنادا إلى الأحكام القانونية المنظمة لإسناد تراخيص ممارسة أنشطة النقل غير المنتظم للأشخاص، تتولى وزارة النقل تجسيم مقترح اللجنة الاستشارية الجهوية للنقل (بالولاية) بخصوص إسناد رخصة لواج خارج حدود الولاية. وبالتالي، فإنه يمكن استشارة مصالح الولاية في الغرض، هذا مع العلم وأن عملية الاسناد كانت معطلة منذ شهر جويلية من سنة 2021 في انتظار صدور الأمر 581 لسنة 2023 المؤرخ في 7 سبتمبر 2023 الذي ألغى وعض الأمر عدد 2202 لسنة 2007 المؤرخ في 3 سبتمبر 2007 المتعلق بتنظيم النقل العمومي غير المنتظم للأشخاص على الطرقات.



وفي جانب آخر من المداخلات، تقدم عدد من النواب بجملة من الاستفسارات حول إجراءات استعمال الغاز البترولي المسيل بسيارات التاكسي وسيارات تعليم السّياقة وإلغاء المنشور عدد 19 لوزارة النقل. وبين السيد الوزير، في هذا الإطار، أن وزارة النقل تولت خلال سنة 2002 إصدار النصوص التطبيقية المتعلقة بتجهيز العربات التي تستعمل غاز البترول المسيل كوقود ولم يتمّ تسجيل أيّ تشكّيات من قبل أصحاب السيارات المستعملة لهذا النوع من الوقود. غير أنّه، بداية من شهر أوت 2005، وعلى إثر صدور منشور من الوزارة المكلفة بالصناعة والطاقة يقضي بالتوقيف الطّرفي لتوريد خزّانات غاز البترول المسيل لاعتبارات اقتصادية، افتُقدت هذه الخزّانات من السوق المحلية (وذلك إلى حدّ هذا التاريخ).

وتفاقت تدريجيّاً الإشكاليات المتمثّلة أساساً في استعمال هذا الغاز بطرق غير قانونية سواء باستعمال قوارير غاز البترول المسيل المعدة للاستعمال المنزلي والمدعّمة أو خزّانات لا تستجيب للشروط الفنيّة المطلوبة وهو ما يُمثّل تهديداً متواصلاً لسلامة وسيلة النقل ومستعملي الطريق والمواطنين بصفة عامة. وكان ذلك، خاصّة، من قبل أصحاب سيارات التاكسي الفردي الذين يقدر عددهم بعشرة آلاف (10.000) سيارة على الأقلّ (وهو ما يُمثّل حوالي ثلث العدد الجملي لسيارات التاكسي بالبلاد التونسية) ومن قبل سيارات تعليم السّياقة (بضع مئات). ويُفسّر الإقبال المتزايد للمهنيين على استعمال قوارير الغاز المنزلي بسعر بيعها المنخفض وبالعدد المحدود لمحطات التزوّد بغاز البترول المسيل كوقود وبالكميات المحدودة من هذا الغاز والمخصّصة للاستعمال كوقود حيث تمكّن القارورة الواحدة (المستعملة بصفة غير قانونية) للسيارة بقطع حوالي 200 كم بكلفة تُقدّر بـ 8 دنانير في حين أنّه عند استعمال الغاز، تُقدّر التكلفة لقطع نفس المسافة بحوالي 30 ديناراً، وهو ما يُمثّل منافسة غير شريفة وغير متكافئة بين بقية المهنيين من نفس القطاع.

علاوة على ذلك، وباعتبار أنّ معدّل استهلاك السيارات المعنية يناهز ثلاث (3) قوارير في اليوم، فإنّه يتمّ يوميّاً استعمال حوالي 30 ألف (30.000) قارورة غاز والحال أنّها معدة للاستعمال المنزلي ومدعمة عند بيعها للعموم.

ولمعالجة هذه الإشكاليات تمّ، منذ سنة 2005، عقد العديد من الاجتماعات مع جميع الأطراف المعنية. ويجدر التذكير، في هذا الإطار، أنّ الفصل 87 من مجلة الطرقات ينصّ على أنّ إدخال تغييرات جوهرية على عربة دون ترخيص يصنف كجناحة يعاقب مرتكبها بالسجن لمدة أقصاها 6 أشهر وبخطية تتراوح من 200 إلى 500 دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط.

وبغاية ضمان السلامة على الطرقات، وفي إطار التوقّي من المخاطر والتهديدات المحتملة لاستعمال هذا الغاز بصفة غير قانونية، وقصد الرجوع إلى الوضعية القانونية، تمّت بتاريخ 8 أوت 2023 مراسلة مصالح الوكالة الفنية للنقل البري لمنع العربات المجهزة بصفة غير قانونية لاستعمال الغاز من إجراء الفحص الفني.



وقد انجرّ عن الرجوع إلى الوضعية القانونية والتقيد بتطبيق الترتيب والأحكام القانونية النافذة احتقان واحتجاج أصحاب العربات المعنية خاصة بولاية صفاقس أين يوجد حوالي 3000 سيارة تستعمل أغلبها قوارير الغاز.

أمّا بخصوص توفير الخزانات والتثبّت في مدى مطابقتها لقواعد السلامة الجاري بها العمل والكميات اللازمة من هذا الغاز والعدد الكافي من محطات التزويد، فإنّ هذه المسائل تندرج ضمن مشمولات وزارة الصناعة والمناجم والطاقة التي تمّت دعوتها لإيجاد الآليات والحلول المناسبة لحلّ هذه الإشكاليات في أقرب الآجال الممكنة بالتنسيق مع مصالح الوزارة والهياكل المعنية بالموضوع.

وفي إطار متابعة هذا الملف، تمّ عقد جلستي عمل بوزارة الصناعة والمناجم والطاقة بتاريخ 10 أكتوبر و14 نوفمبر 2023 لإيجاد الحلول العمليّة والمناسبة مع العمل على الترخيص لمحطّات تزويد جديدة والترفيغ في عددها، مع الإشارة أن جلسات العمل متواصلة في الغرض لحلّ الإشكاليات بصفة جذرية وتسوية الوضعية الحالية.

### ت- الطيران المدني:

كمجال من المجالات الحيوية التي تلعب دورا هاما في تنشيط الاقتصاد الوطني وفي التسويق لصورة تونس كوجهة سياحية وثقافية، استأثر كذلك مجال الطيران المدني بحيز هام من تدخلات النواب، وتوجهوا في هذا الإطار بجملة من الاستفسارات والأسئلة إلى الوزارة حول عدد من المواضيع الهامة.

ففيما يتعلق باتفاقية "السماء المفتوحة" ومآلها، أوضح السيد الوزير أن اتّفاق فتح الأجواء مع الاتحاد الأوروبي شهد تأخيرا في التوقيع عليه ودخوله حيز التنفيذ خاصّة بعد ختم المفاوضات في ديسمبر 2017 بسبب مسألة حسم خروج بريطانيا من الاتحاد الأوروبي وتأخر ردّ الجانب الأوروبي حول مسألة تعريف الإقليم، والذي تمّت إفادتنا به خلال شهر سبتمبر 2020.

وتبعاً لاستيفاء شروط التوقيع على الاتفاقية واعتماد التريث قصد مزيد إحكام التشاور بين جميع الأطراف التونسية المعنية، وقع عقد اجتماع في الغرض برئاسة الحكومة خلال شهر نوفمبر 2021، تم خلاله الاتفاق على عرض الملف على جلسة عمل وزارية.

وفي نفس السياق، تمّ عرض الموضوع على رئاسة الحكومة من خلال مراسلة وزارة النقل بتاريخ 05 جانفي 2023. كما تمّت مراسلة وزارة الشؤون الخارجية والهجرة والتونسيين بالخارج بتاريخ 17 فيفري 2023 بشأن المستجدّات في هذا الخصوص.

وتتمثل أبرز المعطيات المتعلقة بهذه الاتفاقية في:





- فتح المجال الجوي أمام الشركات الأوروبية للطيران بكل حرية بالمجال الجوي التونسي (باستثناء النقل الداخلي (cabotage)، مقابل فتح المجال الجوي لهذه الدول أمام شركات النقل الجوي التونسية،
- التقارب التشريعي في مجال الطيران المدني (أمن وسلامة الطيران، إدارة الحركة الجوية وحماية البيئة والمستهلكين).
- ستعوض هذه الاتفاقية الاتفاقيات الثنائية في مجال النقل الجوي المبرمة مع بلدان الاتحاد الأوروبي كل على حدة وتهدف إلى تحرير خدمات النقل الجوي ورفع القيود للنفوذ إلى الأسواق بين تونس والاتحاد الأوروبي،
- تحرير حقوق النقل الجوي (مسافرين وبضائع) ورفع القيود على سعة الطائرات وعدد الرحلات وتحرير تعريفات النقل الجوي،
- توسيع دائرة تعيين الناقلات الجوية بحيث يمكن لأي دولة اتحادية تعيين ناقلة ترجع ملكيتها ومراقبتها الفعلية لدولة اتحادية أخرى،
- إدراج حق الناقلات الجوية في تأمين خدماتها الأرضية الذاتية بمطارات الطرف الآخر طبقاً للتشريعات الوطنية الجاري بها العمل.

ومن جهة أخرى، تتمثل أهم الأحكام التجارية والتشريعية والتنظيمية لهذه الاتفاقية في:

- ✓ إدراج مفهوم الشركة الجوية الاتحادية (la compagnie communautaire) بحيث يمكن لأي دولة تابعة للاتحاد الأوروبي تعيين ناقلة ترجع ملكيتها ومراقبتها الفعلية لدولة أخرى من الاتحاد الأوروبي لاستغلال خطوط جوية (بينما تنص الاتفاقيات الثنائية على أن تكون الملكية والمراقبة الفعلية للناقلات بيد الجانب الذي قام بالتعيين فقط)،
- ✓ تحرير حقوق النقل الجوي بالحريتين الثالثة والرابعة (مسافرين وبضائع) ورفع القيود على ساعات الطائرات وعدد الرحلات وجدول الطرق الجوية ومطارات الانطلاق والوصول،
- ✓ تحرير تعريفات النقل الجوي،
- ✓ التزام الطرفين بمبادئ المنافسة العادلة والشفافة والمساواة،
- ✓ إدراج تدابير وقائية استثنائية لحماية مصالح الشركات الوطنية،
- ✓ تحقيق التقارب التشريعي خاصة في مجال السلامة وأمن الطيران المدني وإدارة الحركة الجوية وحماية البيئة والمستهلكين،



- ✓ دعم التعاون في مجال الملاحة الجوية بهدف إرساء فضاء جوي مشترك وتشريك تونس في المشاريع الأوروبية للملاحة الجوية،
- ✓ إنشاء لجنة مشتركة دائمة وواسعة المشمولات تعنى بالحفاظ على التوازن وفض الإشكاليات، إن وجدت، وتجتمع في أي وقت،
- ✓ وضع آلية لفضّ النزاعات تحت إشراف منظمة الطيران المدني الدولي.

وفيما يتعلق ببرنامج إعادة هيكلة وإصلاح التوازنات المالية لشركة الخطوط التونسية خاصة برنامج التسريح، أكد السيد الوزير أن الشركة تعتزم تسريح حوالي 1000 موظفاً، علماً وأن عدد الأعوان بالمجمع يتوزع كما يلي:

- 3150 عون بشركة الخطوط التونسية،

- 2100 عون بشركة الخطوط التونسية للخدمات الأرضية،

- 750 عون بالخطوط التونسية الفنية،

- 210 عون بالخطوط التونسية السريعة.

هذا وتستغلّ شركة الخطوط التونسية 16 طائرة في سنة 2023، وتؤمن 7 وجهات افريقية: السنيغال، موريتانيا، مالي، النيجر، غينيا، ساحل العاج، وبوركينا فاسو وهي تعتزم فتح خطوط جديدة. كما تعتزم هذه الشركة فتح خطوط مباشرة في اتجاه لبريفيل، دوالا، نيويورك، وبيكين.

وبالنسبة لإشكالية تأخير الطائرات، أفاد أن الخطوط التونسية عرفت خلال موسم 2023 تحسّناً ملحوظاً في مؤشر انتظام الرّحلات مقارنة بصائفة سنة 2022، موضحاً أنه يُتوّقع مزيد تحسّن هذه المؤشّرات نحو الأفضل وذلك باستكمال برنامج تجديد الأسطول الذي انطلق بدخول 5 طائرات من صنف "إيرباص 320 نيو"، و2 طائرات "إيرباص 320" حيز الاستغلال الفعلي، إلى جانب برمجة استقبال 2 طائرات من صنف "إيرباص 320" قبل موفّي سنة 2023.

هذا وتجدر الإشارة إلى أنّ تحسّن مؤشّرات النقل الجوّي إثر جائحة كوفيد 19 تسبّب في أزمة كبيرة في مختلف المطارات الأوروبية نظراً للنقص الحاد في عدد الموظّفين المؤهّلين وفي جاهزيّة الطائرات للكراء، ممّا نتج عنه العديد من الإضرابات وتوقف النّشاط في العديد من المطارات لعدّة أيام متواصلة وأضرّ بمؤشّر انتظام الرّحلات لكلّ شركات الطّيران التي تقوم بتسيير رحلات نحو هذه المطارات.

وفيما يتعلق باقتراح التسريح كحلّ لوضعية شركة الخطوط التونسية، أبرز السيد الوزير أن هذه الشركة قامت بتحيين برنامج إعادة الهيكلة وفق المؤشّرات والمعطيات الجديدة، وسيتمّ عرضه



للمصادقة عليه من قبل سلطة الإشراف. وتجدر الإشارة إلى أنّ هذا البرنامج يتضمّن مخطّطاً لتدعيم وتطوير استغلال الموارد البشرية بالتكوين والرسكلة والتسريح.

وحول ارتباط استغلال المطارات بالّلزمات، أوضح أنه باستثناء مطاري المنستير والنفیضة، المستغلّان في إطار عقد لُزمة، والذي تتمّ متابعة بنوده من طرف الجانب التونسي، يقع استغلال بقيّة المطارات من طرف ديوان الطيران المدني والمطارات، مؤكداً أنه بعد تقييم تجربة لُزمة مطاري المنستير والنفیضة مع شركة "تاف-تونس"، سيتم ضبط التوجّهات بخصوص اللّزمات الخاصّة بالمطارات في المستقبل.

وعن وضعيّة مطار قفصة-القصر ونقص أسطول الخطوط السريعة، أفاد أنه سيتمّ تنشيط الحركة الجوية الداخلية بعد الاتفاق مع الشركات والمؤسّسات العاملة بالجهة لضمان حدّ أدنى من المردودية. كما ستتمّ دراسة مردودية خاصيات جهة قفصة-القصر (فلاحة، صناعة...) للنظر في إمكانية تطوير حركة الشّحن الجوي.

وبخصوص إمكانية تحويل جزء من مطار رمادة إلى مطار مدني، أفاد السيد الوزير أنّ أزمة كوفيد 19 والوضعيّة المالية لديوان الطّيران المدني والمطارات من أسباب تأجيل عدّة مشاريع من بينها مشاريع مطار رمادة والتي تتمثّل أساساً في: تجهيزات الملاحة الجوية، ومحطّة المسافرين، مشيراً إلى أنه ستتمّ إعادة برمجة هذه المشاريع بناء على تحسّن الوضعيّة المالية للديوان.

### ث- برنامج الوزارة في مقاومة الفساد:

في هذا الخصوص، نبّه عدد من النواب المتدخلين إلى تكرّر رواج معلومات حول وجود شهبات فساد ببعض الملفات الراجعة بالنظر للوزارة مطالبين إياها بالتعامل بالجديّة والصرامة اللّازمة في معالجتها حفاظاً على المال العام وضماناً لجودة الخدمات التي ينتظرها المواطن.

وفي هذا الإطار، وفيما يتعلق بالشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية، أكد السيد الوزير أن عديد الملفات تعهّد بها القضاء كما أن العرائض تصل الوزارة من قبل المبلّغين وتتكفّل بها إدارة الشركة بالتنسيق مع المصالح المختصّة ويتمّ التحري فيها وإجراء عمليات البحث والتدقيق من قبل هيكل الرقابة والتفقد. كما أكد بالمناسبة أن التحقيق في حادث القطار بمساكن أثبت أنه ناتج عن خطأ بشري من خلال تجاوز السّرعة بصفة ملحوظة وعدم احترام تعليمات السلامة مما أسفر عن وفاة عونين تابعين للشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية.

وعن مآل ملف الشركة الجهوية للنقل "القوافل" في علاقة بتقرير محكمة المحاسبات، أكد أن هذا الملف يتعهّد به كلّ من القطب القضائي للجرائم المالية والاقتصادية بالقرجاني والنيابة العمومية بقفصة، مضيفاً أن التحقيقات والأبحاث في هذا الملف قد انطلقت منذ مدّة مع عدّة أطراف



بهذه الشركة. كما أضاف أن إدارة الشركة أذنت بإجراء عمليّات تدقيق اعتمادا على ما ورد في تقرير محكمة المحاسبات ووضع برنامج إصلاحى يشمل كل هياكل الشركة.

وفيما يتعلق بشبهات الفساد المتعلقة بإسناد رخص السياقة، أبرز أن نسبة النّجاح في امتحانات رخص السيّاقة تقدر بـ 50% وأن أهمّ المشاريع العاجلة التي تعمل عليها الوزارة في الغرض هي: اعتماد نظام Tracking عند الاختبار التطبيقي لرخص السيّاقة واعتماد كاميرات مراقبة داخل العربات المعدّة لإجراء الامتحان التطبيقي.

أمّا بخصوص شبهات الفساد حول الحصول على شهادة الفحص الفئّي دون تدقيق، أفاد أن نسبة العربات المتحصّلة على شهادة فحص فئّي منذ العرض الأول تبلغ 38% لتصبح في حدود 59% بعد إعادة إجراء الفحص وأن أهمّ المشاريع العاجلة التي سيتم اعتمادها في الغرض هي: اعتماد كاميرات ذكية موجّهة إلى اللوحات المنجمية داخل مراكز الفحص الفئّي، وتوزيع أعوان الفحص داخل أروقة المراكز بصفة عشوائية aléatoire، إضافة إلى إجراء فحص فئّي مضاد من طرف رئيس المركز.

وبالنسبة للاستفسار حول الشكوك المتعلقة بإسناد رخص تاكسي لأشخاص غير متواجدين بتونس، وضّح أن تراخيص النقل العمومي غير المنتظم للأشخاص تُسند للمهنيين الممارسين للمهنة، وبالتالي لا تتوفر شروط الاسناد بالنسبة للمقيمين بالخارج، مضيفا أنه يقع إحالة المتحصلين على تراخيص الذين تثبت إقامتهم بالخارج على اللجنة الجهوية للتطهير ويتم الغاء الترخيص. كما ذكّر أن إسناد تراخيص التاكسي الجماعي بما فيها المتعلقة بحالات اجتماعية ترجع بالنظر إلى السّلطة الجهوية وفقا للقوانين الجاري بها العمل، وقد تمّت دعوة الولاية لتحديد الحاجيات من رخص تعاطي أنشطة النقل غير المنتظم للأشخاص في إطار فكّ العزلة.

وحول المنظومات الإلكترونية للنقل غير المنتظم في علاقة بالردّع وتنظيم هذا المجال، أوضح أنّ أعوان مراقبة النقل البرّي بوزارة النقل الذين عددهم 150 مراقبا، موزعون على كامل تراب الجمهورية، مشيرا إلى أنهم يتولّون باستمرار -رغم قلّة عددهم- مراقبة أنشطة النقل البرّي وتحرير محاضر ضدّ كلّ المخالفين، وذلك من خلال دوريات منفردة أو مشتركة مع المصالح المعنية بوزارة الداخلية التي لديها إمكانيات للزّدع والتصديّ للمخالفين. وأضاف أنه تمّ إعداد مشروع نهائي لقرار يتعلّق بالمصادقة على كراس شروط تُنظم استخدام المنظومات والمنصّات الالكترونية في نشاط النقل العمومي غير المنتظم للأشخاص على الطرقات.

### ج- النصوص القانونية المنظمة لقطاع النقل:

فيما يتعلق بهذا الجانب، أشار عدد من النواب إلى أن عددا من النصوص القانونية الحالية المنظمة لقطاع النقل لم تعد ملائمة لمتطلبات القطاع ولتطور حاجيات المواطن وكذلك لما نشهده من



تطورات علمية وتكنولوجية في المجال، مؤكدين على ضرورة مراجعة هذه النصوص سواء بتنقيحها أو بتجديدها.

وأوضح السيد الوزير في هذا الإطار أنه يتمّ حاليا العمل على المراجعات الشاملة أو تنقيح بعض النصوص القانونية لتكون ملائمة ومتناغمة مع الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية وذلك في إطار مقارنة استشرافية لممارسة أنشطة قطاع النقل البري والبحري والجوي وفي مجال اللوجستية.

ولتحقيق المتطلّبات الدولية التي فرضها تطور هذا المجال، تمّ إعداد مشاريع نصوص تشريعية وترتيبية تهدف إلى مراجعة وتحيين النصوص النافذة وذلك كما يلي:

- بالنسبة إلى مجال النقل البري: تمّ إعداد مشروع قانون يتعلق بتنقيح وإتمام مجلّة الطرقات وذلك بهدف ملاءمة أحكامها مع الاتفاقيات الدولية، وخاصّة منها اتفاقيتي فيانا لسنة 1968 المتعلقة بالجولان على الطرقات وعلامات الطريق والتي صادقت عليهما الجمهورية التونسية بمقتضى القانون عدد 64 لسنة 2002 المؤرخ في 23 جويلية 2002 وبمقتضى الأمر عدد 2102 لسنة 2002 المؤرخ في 23 سبتمبر 2002.

ويهدف المطابقة مع المعايير الدولية المتعلقة بالتكوين في مجال قواعد الجولان والسّلامة على الطرقات وفي مجال الحصول على رخص السيّاقة، تمّت مراجعة بعض النصوص التطبيقية لهذه المجلّة، حيث صدر الأمر الحكومي عدد 510 لسنة 2021 المؤرخ في 18 جوان 2021 المتعلّق بضبط أصناف رخص السيّاقة وشروط تسليمها وصلوحيتها وتجديدها والذي تضمّن إجراءات تتعلّق بكيفية إجراء الاختبارات النظرية والتطبيقية للحصول على مختلف أصناف رخص السيّاقة بهدف الرّفح من مستوى الكفاءة والتكوين في هذا المجال.

- بالنسبة إلى مجال الطيّران المدني: تمّ إعداد مشروع قانون يتضمّن مراجعة شاملة لمجلة الطيّران المدني وذلك في إطار ضمان الملاءمة مع المعايير والقواعد الفنية المعتمدة من قبل منظمّة الطيّران المدني الدولي، كما تهدف هذه المراجعة إلى تطبيق الأحكام الواردة بالاتفاقيات الدولية، وخاصّة التعديلات المتعلقة باتفاقية الطيران المدني الدولي الممضاة بشيكاغو في 7 ديسمبر 1944 وملاحقها والتي انخرطت فيها الجمهورية التونسية بمقتضى القانون عدد 122 لسنة 1959 المؤرخ في 28 سبتمبر 1959.

- بالنسبة إلى مجال النقل البحري والموانئ البحرية التجارية: وفي إطار العمل على ملاءمة التّشريع والتراتب التي تنظّم هذا المجال مع الاتفاقيات الدولية، تتولّى المصالح المختصة لوزارة النقل حاليا مراجعة بعض النصوص الترتيبية النّافذة، حيث تمّ إعداد مشروع قرار يتعلّق بضبط أنموذج شهادة التّأهيل الطّبي لرجال البحر المباشرين لوظائف على متن سفن البحر الملزمة بمسك دفتر للطاغم ومدّة صلوحيتها وشروط الحصول عليها وذلك تطبيقا



للأحكام الواردة باتفاقية العمل البحري MLC المصادق عليها بمقتضى القانون الأساسي عدد 44 لسنة 2016 المؤرخ في 6 جوان 2016.

هذا، وتجدر الإشارة إلى أنه سبق وأن تمّ إصدار الأمر الحكومي عدد 365 لسنة 2017 المؤرخ في 1 مارس 2017 المتعلّق بضبط شروط مباشرة الوظائف لرجال البحر على متن سفن البحر الملزمة بمسك دفتر للطاقيم والمراقبة المتعلّقة بها والذي يتلاءم في محتواه مع الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين STCW المصادق عليها بمقتضى القانون عدد 46 لسنة 1994 المؤرخ في 9 ماي 1994، علما وأنّه تمّ تنقيح وإتمام هذا الأمر بمقتضى الأمر عدد 836 لسنة 2022 المؤرخ في 14 نوفمبر 2022.

- وبالنسبة إلى قطاع اللوجستية والنقل متعدد الوسائط: تمّ بمقتضى مقررّ وزير النقل عدد 145 بتاريخ 23 جوان 2022 إحداث فريق عمل تطوير اللوجستية والنقل متعدّد الوسائط لتقديم التصورات والمقترحات والبرامج لتطوير اللوجستية والنقل متعدّد الوسائط بالتنسيق مع الهياكل المعنية والفاعلين الاقتصاديين.

وحول سؤال تعلق ببرنامج الوزارة للتأقلم مع ما يمليه التقسيم الجديد إلى أقاليم، أوضح السيد الوزير أن التهيئة العمرانية هي عنصر من العناصر التي تقوم عليها الاستراتيجية الوطنية للتنقلات الحضرية، كما أنّ مراجعة أمثلة التهيئة العمرانية تتعمّد بها وكالة التعمير لتونس الكبرى بالتنسيق مع البلديات، ويتمّ تشريك وزارة النقل في مختلف الاجتماعات التحضيرية ولجان القيادة التي تلتئم لهذا الغرض.

وتجدر الإشارة أيضا أنّه بالنسبة لبقية الجهات، فإنّ إنجاز المخطّطات يتمّ بين البلديات والوكالة الوطنية للتحكّم في الطّاقة بمساهمة من هذه الأخيرة إلى حدود 70% ولديها برنامج كامل للمساهمة في المخطّطات الاستراتيجية الوطنية للتهيئة العمرانية، ويتمّ تشريك وزارة النقل في الاجتماعات بالجهات متى توصّلت بدعوة في الغرض.

أما بالنسبة إلى التساؤل المتعلق بمدى تأثير إحداث الشركات الأهلية في مجال النقل على مهني القطاع، أوضحت الوزارة أنه تمّ عقد سلسلة من الاجتماعات بوزارة النقل وبوزارة الشؤون الاجتماعية، آخرها يوم 20 سبتمبر 2023 لبحث مختلف أوجه هذا الملف. وقد تمّ التأكيد لممثلي الشركات الأهلية على أن أبواب وزارة النقل وإداراتها الجهوية مفتوحة على ذمتهم للاستفسار بخصوص ممارسة نشاط نقل الأشخاص وتوضيح الإطار القانوني المنظّم وتفسير بعض الجوانب المهمة بخصوص الاستثمار في هذا القطاع. إلّا أنه لم ترد على المصالح المركزية أو الجهوية للنقل أية استفسارات علما بأنه تم التأكيد



على ضرورة تقديم دراسات جدوى تضمن إنجاز مشروع شركة أهلية في مجال النقل العمومي المنتظم (نظرا لأهمية الاستثمارات المستوجبة) قادرة على تأمين الديمومة والاستمرارية لهذا المرفق في ظل عدم ربحية هذا القطاع ومساهمة الدولة فيه لحماية جانبه الاجتماعي.

وفي إطار مزيد النقاش والحوار حول مختلف النقاط والجوانب ذات الصلة بهذا الموضوع، تمّ اقتراح تنظيم ملتقى حول الرؤية والتوجّه الاستراتيجي لقطاع النقل واللوجستية وسيكون من ضمن أحد محاوره متطلبات إنشاء الشركات الأهلية في قطاع النقل.

وفي ختام الجلسة، عبر السيد وزير النقل عن انفتاح الوزارة للتفاعل الإيجابي مع كل ملاحظات واستفسارات النواب واستعدادها التام للعمل مع اللجنة في إطار من الشفافية والتعاون والشراكة والتكامل بما يذلل العراقيل والصعوبات وييسر عمل الجميع ويساهم في ضمان تحقيق الأهداف المنشودة.

## II. قرار اللجنة:

قرّرت لجنة التخطيط الاستراتيجي والتنمية المستدامة والنقل والبنية التحتية والتهيئة العمرانية إنهاء النظر في مهمة النقل من مشروع ميزانية الدولة لسنة 2024.

مقرر اللجنة

صالح السالمي

رئيس اللجنة

شفيق الزعفروري

