

الشركة الجهوية للنقل بقفصة "القوافل"

أحدثت الشركة الجهوية للنقل بقفصة "القوافل"، فيما يلي "الشركة"، بتاريخ 9 مارس 1963 في شكل شركة خفية الاسم برأسمال قدره 143,5 أ.د. وهي منشأة عمومية تخضع إلى أحكام القانون عدد 9 لسنة 1989 المؤرخ في غرة فيفري 1989 والمتعلق بالمساهمات والمنشآت والمؤسسات العمومية وإلى إشراف وزارة النقل ومرتبّة بالصّف "أ" بمقتضى قرار الوزير الأول بتاريخ 18 فيفري 2010.

وتؤمن "الشركة" خدمات النقل البري للأشخاص وفقا للقانون عدد 33 لسنة 2004 المؤرخ في 19 أفريل 2004 المتعلق بتنظيم النقل البري ويغطي نطاق تدخلها ولايات قفصة وسيدي بوزيد وتوزر من خلال استغلال 200 خط توزع على 26 خطا بين المدن و 108 خطوط جهوية و 66 خطا حضريا بالاعتماد على أسطول يضم 202 من الحافلات في موفى سنة 2010 بمعدل عمر بلغ 8,32 سنة ويوفر طاقة استيعاب ناهزت 16557 مقعدا.

وباعتبار منحة الاستغلال البالغة 9,3 م.د، حققت "الشركة" في سنة 2010 مداخيل ناهزت 19,653 م.د، صرفت منها أجورا قدرها 9,579 م.د لفائدة 467 عوناً موزعين بين 81 عوناً إداريا و 96 عوناً فنيا و 290 عون استغلال. واتسمت هيكله مداخيل الاستغلال بأهمية الحصة الراجعة إلى النقل العادي بأصنافه الحضرية والجهوية وبين المدن التي مثلت 68,79 % فيما مثلت حصّة الاشتراكات المدرسية والجامعية والنقل التعاقدى على التوالي 13,32 % و 17,89 %.

وبعد تسجيل نتائج سلبية خلال الفترة 2007-2009 بلغت على التوالي 1,587 م.د و 2,097 م.د و 0,169 م.د. تمكّنت "الشركة" في سنة 2010 من تحقيق ربح صاف ناهز 0,474 م.د.

وتركّزت الأعمال الرقابية التي تولّت دائرة المحاسبات إنجازها على مجالات التصرف الإداري والاستغلال والصيانة والتصرف المالي خلال الفترة الممتدة من سنة 2006 إلى موفى شهر جوان 2011.

I - التصرف الإداري

مكّن النظر في هذا الجانب من النشاط من الوقوف على نقائص تعلّقت بالتنظيم وبنظام المعلومات وبالتصرف في الموارد البشرية.

1- التنظيم ونظام المعلومات

في إطار الحرص على تجسيم التوجهات والأهداف القطاعية الكمية والنوعية الواردة بمخططات التنمية الاقتصادية والاجتماعية، تتولى المنشآت العمومية إعداد برامج عمل تتضمن إجراءات تحسين التصرف ومؤشرات حسن الأداء وتخضع إلى مصادقة سلطة الإشراف القطاعي.

وقد لوحظ أنه خلافا لأحكام القانون عدد 9 لسنة 1989 المؤرخ في غرة فيفري 1989⁽¹⁾ لم تتولّى وزارة الإشراف إلى موفى شهر جوان 2011 المصادقة على مشروع عقد برامج عمل "الشركة" للفترة 2007-2011 رغم عرضه عليها منذ 26 جويلية 2007.

كما تبين أنه بالرغم من مصادقة مجلس إدارة "الشركة" بتاريخ 5 أكتوبر 2004 على مشروع الهيكل التنظيمي وعلى شروط التسمية في الخطط الوظيفية لم يتم إلى موفى جوان 2011 إصدار الأمرين المتعلقين بهما طبقا لمقتضيات القانون عدد 9 لسنة 1989 سالف الذكر. وأضح أن قانون الإطار المعتمد منذ سنة 2008 لم ينل بعد مصادقة وزارة الإشراف.

وقد تضمّن الهيكل التنظيمي المعتمد إدارتين و13 مصلحة و6 أقسام و17 مكتبا إلا أنه لم يتم إحداث الإدارتين إلى جانب إحدى المصالح و 5 أقسام و 8 مكاتب. وتجدر الإشارة إلى أن 50 % من مجموع الخطط الوظيفية بالهيكل المحدثة بقيت شاغرة مما جعل معدل نسبة التأطير لا يتجاوز 3,7 % خلال الفترة 2006-2010.

(1) المتعلق بالمساهمات والمنشآت والمؤسسات العمومية.

ولئن برجت "الشركة" انتداب 9 إطارات خلال الفترة 2008-2010 وتحصلت لهذا الغرض على موافقة وزارة النقل ومصادقة الوزارة الأولى فإنها لم تنجز ذلك إلى موفى جوان 2011 وهو ما انعكس سلباً على تسيير بعض أنشطتها خاصة فيما يتعلق باستعمال المعلوماتية والتصرف الإداري والمالي والصيانة.

من جهة أخرى، برجت وزارة النقل في إطار تعصير التصرف بالشركات الجهوية للنقل إعداد نظام معلوماتي مندمج يمكن من توفير معطيات حينية وتأليفية ويتكوّن من 17 تطبيقاً⁽¹⁾ تغطي جل مجالات التصرف لدى الشركات. وقد تمّ تحديد مدّة 24 شهراً لتركيز هذا النظام.

ولئن شرعت "الشركة" منذ نوفمبر 2008 في إنجاز هذا المشروع فإنها لم توصّل إلى استكمال بعض مكوناته إلى موفى جوان 2011 حيث لم يتمّ تركيز سوى 3 تطبيقات فقط ولم يقع ربط مراكز الاستغلال الخارجية بكلّ من سيدي بوزيد وتوزر ونقطة والمكناسي والمتلوي بالشبكة الداخلية المركزة بمقرّ "الشركة" كما لم يتسنّ توفير الموارد البشرية المختصة اللازمة للتصرف في هذا المشروع والمتمثلة في مهندسين وتقنيين. و في ظل هذه الوضعية بقي اعتماد "الشركة" على وسائل الإعلامية محدودة حيث أنّ إدارة أنشطة الاستغلال والصيانة والفوترة ما زالت تتم بصفة يدوية.

كما واصلت "الشركة" استغلال ثلاث تطبيقات تم اقتناؤها منذ سنة 1991 تغطي مجالات الحاسبة والتصرف في الأعوان والتأجير ومتابعة المداخل، تبين أنّها غير مندمجة فيما بينها وأنّ بعض الوظائف التي تتيحها غير مستغلة على غرار متابعة المسار المهني ومتابعة الإجازات والعطل وحوادث الشغل والمداخل المتأتمية من بيع التذاكر اليدوية. وفضلاً عن عدم توفر أدلة استعمال وملفات فنية بشأن التطبيقات الثلاث انضح أنّ تطبيق التصرف في الأعوان والتأجير تشكو خلافاً على مستوى كيفية احتساب المبالغ المطروحة بعنوان الأبناء في الكفالة.

على صعيد آخر، لم تتولّ "الشركة" إعداد برنامج للتصرف في الأرشفة وجدول مدد استبقاء الوثائق طبقاً لمقتضيات الأمر عدد 1981 لسنة 1988 المؤرخ في 13 ديسمبر 1988⁽²⁾. وقد بينت المعاينات الميدانية أنّ الحالات المخصصة للأرشفة تفتقر إلى مقومات الحفظ السليم من نظافة وتهوئة وحماية من الرطوبة والحرائق.

⁽¹⁾ تطبيقات : التصرف في الصيانة - التصرف في المخزون - التحكم في الطاقة - التصرف في الميزانية ومراقبة النفقات - الحاسبة التحليلية - التصرف في الاستغلال - التصرف في الاشتراكات - التصرف المالي والحاسبي - التصرف في الموارد البشرية - الشؤون القانونية والنزاعات - التأمينات - التدقيق الداخلي والتفقد - مراقبة الخطوط - الفوترة - التصرف في الأرشفة - مكتب الضبط - الإحصائيات.

⁽²⁾ المتعلق بضبط شروط وتراتب التصرف في الأرشفة الجاري والأرشفة الوسيط وفرز وإتلاف الأرشفة وتحويل الأرشفة والإطلاع على الأرشفة العام كما تم تنقيحه بالأمر عدد 2548 لسنة 1998 المؤرخ في 28 ديسمبر 1998.

وبسبب غياب التنظيم، لم يتسنّ للشركة توفير بعض الوثائق المتعلقة بالفترة 2006-2009 على غرار البرامج اليومية للاستغلال وبعض وثائق حركة المخزون من قطع الغيار.

2- التصرف في الموارد البشرية

يخضع أعوان "الشركة" إلى أحكام القانون عدد 78 لسنة 1985 المؤرخ في 5 أوت 1985⁽¹⁾ وإلى النظام الأساسي الخاص بأعوان الشركات العمومية للنقل البري للمسافرين عبر الطرقات⁽²⁾.

وقد لوحظ أنّ "الشركة" تولّت خلال سنتي 2009 و2011 انتداب 3 أعوان بصورة مباشرة بصيغة التعاقد دون الالتزام بقاعدة المناظرة المنصوص عليها بالقانون عدد 9 لسنة 1989 آف الذكر ولم تسع إلى الحصول على ترخيص من سلطة الإشراف طبقاً لمقتضيات الأمر⁽³⁾ عدد 567 لسنة 1997 وتجاوزت فترة التعاقد القانونية المحددة بسنة واحدة غير قابلة للتجديد⁽⁴⁾ بالنسبة لـ 12 شخصاً. وقد أفادت "الشركة" في ردّها على هذه الملاحظات بأنّه تمّ انتداب كاتبة للرئيس المدير العام إثر قيامها بتربص مهني لمدة سنة بمقتضى عقد يتم تجديده كلّ ثلاثة أشهر وتمّ انتداب كاتبة ووضعها على ذمّة الإدارة الجهوية للنقل بقفصة تبعاً لمكثوب وزير النقل عدد 827/16 بتاريخ 20 ماي 2009.

وتبيّن من خلال النظر في نتائج مناظرة انتداب أعوان الاستغلال بتاريخ 18 جويلية 2006 ومناظرة انتداب مهندس في الإعلامية بتاريخ 6 سبتمبر 2007 عدم تقيّد الشركة بتنظيم عملية الانتداب بالترتيب التفاضلي الذي أقرته لجان الانتداب.

⁽¹⁾ المتعلق بضبط النظام الأساسي العام لأعوان الدواوين والمؤسسات العمومية ذات الصبغة الصناعية والتجارية والشركات التي تمتلك الدولة أو الجماعات العمومية المحلية رأس مالها بصفة مباشرة وكليا والنصوص المنقحة له.

⁽²⁾ المضبوط بمقتضى الأمر عدد 1730 لسنة 1999 المؤرخ في 9 أوت 1999 والنصوص المنقحة له.

⁽³⁾ المتعلق بضبط شروط وصيغ الإلتداب المباشر بالمنشآت العمومية والمؤسسات العمومية التي لا تكسي صبغة إدارية.

⁽⁴⁾ الأمر عدد 567 لسنة 1997 سالف الذكر.

كما تمّ الوقوف على عدم التزام "الشركة" بالتراتب الجاري بها العمل فيما يتعلّق بالتدرج والترقيات وخاصة منها النظام الأساسي لأعوان الشركات العمومية للنقل البري للمسافرين حيث تولت خلال الفترة الممتدة بين سنتي 2007 و2011 تمتيع عونا بالترقية بالاختيار دون أخذ رأي لجنة التدرج ودون توفر شرط⁽¹⁾ الأقدمية اللازم لذلك والمتمثل في قضاء العون مدة ثلاث سنوات في السلم المصنّف به. كما تولت "الشركة" تمتيع 13 عونا بأكثر من ترقيتين بالاختيار خلال حياتهم المهنية وأفادت لتبرير ذلك بأنّه تمّ إسناد تدرّج في السلم سنتي 2009 و2011 لبعض الأعوان الفنيين لتحفيزهم على مزيد البذل والعطاء وللحفاظ على المناخ الاجتماعي بالشركة.

فضلا عن ذلك وخلافا لأحكام الفصل 35 من النظام الأساسي سالف الذكر التي تنص على أنّ الترقية تتم من رتبة إلى الرتبة الأعلى التي تليها مباشرة والمدرجة في نفس الصنف أو في الصنف الموالي تمت خلال سنة 2010 ترقية 3 أعوان إلى رتب لا تلي مباشرة رتبهم الأصلية ودون التقيد بجدول تصنيف الخطط والرتب الملحق بالنظام الأساسي للشركة.

كما تبين أنّ "الشركة" لم تحترم في بعض الحالات جدول المنح والامتيازات الملحق بالنظام الأساسي الخاص بأعوان الشركات العمومية للنقل البري حيث تم خلال الفترة 2006-2010 إسناد بعض الأعوان منحا مختلفة بوجه غير قانوني على غرار منحة المسكن ومنحة التنقل ومنحة القفّة ومنحة المداخل الخاصة بالقباض بلغت حوالي 7 أ.د.

وتعتمد "الشركة" في إسناد الخطط الوظيفية على منشور الوزير الأول عدد 38 لسنة 1997 المؤرخ في 25 أوت 1997⁽²⁾ لكنّها لم تول إلى غاية موفى شهر جوان 2011 إحالة خمسة قرارات تسمية في الخطط الوظيفية تمّ اتخاذها خلال الفترة 2005-2008 للتأشير عليها من قبل وزارة الإشراف قبل إدخالها حيز التنفيذ. وقد تبين أنّ ثلاثا من هذه التسميات لا تستجيب للشروط الواردة بهذا المنشور.

على صعيد آخر وخلافا لأحكام الفصل 59 من النظام الأساسي الخاص بأعوان الشركات العمومية للنقل، تحمّلت "الشركة" دون موجب أجورا بلغت إلى موفى جوان 2011 حوالي 319 أ.د لفائدة 5 أعوان تم

⁽¹⁾ الفصل 34 فقرة "ب" من النظام الأساسي الخاص بأعوان الشركات العمومية للنقل البري آف الذكر.

⁽²⁾ حول المساهمات والإشراف على المنشآت والمؤسسات العمومية.

إلحاقهم بالوكالة الفنية للنقل البري وبالإدارة الجهوية للنقل بقفصة وبالإدارة الجهوية للنقل بتوزر وقد أفادت الشركة بأنها تتحمل تأجير هؤلاء الأعوان بتعليمات من وزارة الإشراف.

وتتولى "الشركة" احتساب الساعات الإضافية المسندة إلى أعوان الاستغلال على الخطوط بين المدن والأعوان الفنيين بالورشة بصفة جزافية ودون التقيد بكراسات شروط خطوط النقل العمومي بالنسبة إلى الصنف الأول. وبمقارنة تكلفة الساعات الإضافية المسندة جزافيا مع المعطيات المضمنة بكراسات الشروط خلال الفترة 2006-2010 تبين أن "الشركة" تحمّل أعباء زائدة بلغت ما يناهز 67 أ.د. بخصوص 8 خطوط فحسب.

وتمثل هذه الوضعية خرقا لأحكام مجلة الشغل في ما يتعلق بمدة العمل الأسبوعية التي لا يمكن أن تتجاوز 60 ساعة حيث تم خلال الفترة المذكورة تمتيع على التوالي 309 أعوان و304 أعوان و311 عونا و297 عونا و286 عونا بساعات إضافية تجاوزت الحد الأقصى المسموح به وتراوحت بين 62 ساعة و75 ساعة أسبوعيا.

وتجدر الإشارة في هذا الصدد إلى أن نسبة الساعات الإضافية قد تراوحت خلال الفترة المذكورة آنفا بين 25,53 % و32,26 % من جملة ساعات العمل المنجزة بكلفة تراوحت بين 360 أ.د. و742 أ.د.

وخلافا لمقتضيات الأمر عدد 1855 لسنة 1990⁽¹⁾، يتمتع الرئيس المدير العام لـ"الشركة" منذ شهر جانفي 2010 بالإضافة إلى السيارة الوظيفية بسيارة ثانية موضوعة على ذمته لأغراض شخصية. وتتولى "الشركة" زيادة عن ذلك خلاص معينات كراء مستودع خاص لإيوائها بلغت 3,5 أ.د. إلى موفى جوان 2011.

وتشكل الممارسات المتمثلة في القيام باتدابات دون ترخيص من وزارة الإشراف أو من غير اعتماد التناظر عند تنظيم بعضها وفي عدم الالتزام بالترتيب التفاضلي الذي تقره لجان الانتداب بالنسبة إلى بعض المناظرات وعدم التقيد بالتراتب الجاري بها العمل في مجال التدرج والترقيات وفي إسناد منح وامتيازات عينية لبعض الأعوان دون موجب قانوني خروقات لمبدأي المساواة والشفافية وأفعالا تلحق الضرر بمالية "الشركة" ويمكن أن تشكل أخطاء تصرف على معنى القانون عدد 74 لسنة 1985 المؤرخ في 20 جويلية 1985.

(1) المتعلق بضبط نظام تأجير رؤساء المؤسسات والمنشآت العمومية والشركات ذات الأغلبية العمومية.

II- الاستغلال والصيانة

أفضى تقييم هذا الجانب من نشاط "الشركة" إلى الوقوف على نقائص أثرت سلباً على تأمين خدمات النقل وجودتها .

1- الاستغلال

رغم الأهمية الحيوية التي يكتسبها نشاط الاستغلال في ضمان ديمومية المؤسسة وتواصل إمداء خدماتها، ظل التصرف فيه يفتقر للنجاعة اللازمة حيث شابه ضعف في مستوى تنظيم العمل والأساليب المعتمدة في التسيير .

فقد لوحظ أن "الشركة" شرعت في استغلال 10 خطوط نقل حضري دون إعداد كراسات الشروط المنصوص عليها بالأمر عدد 2480 لسنة 2008 المؤرخ في 1 جويلية 2008⁽¹⁾ وهو ما من شأنه أن يعرضها للعقوبات المنصوص عليها بالقانون عدد 33 لسنة 2004 آف الذكر .

وقامت "الشركة" خلال سنتي 2010 و2011 بإحداث 3 خطوط نقل حضري دون إعداد دراسات المردودية الاقتصادية مثلما كان يقتضيه احترام منشور وزير النقل المؤرخ في 17 جانفي 1997 . وأمنت "الشركة" منذ شهر أفريل 2009 وإلى غاية جوان 2011 نقل أعوان إحدى الشركات الخاصة بالجهة دون إبرام عقد في الغرض وذلك خلافا لأحكام الفصل 16 من الأمر عدد 2202 لسنة 2007⁽²⁾ .

ويقتضي الفصل 20 من القانون عدد 33 لسنة 2004 المتعلق بتنظيم النقل البري أن تبرم "الشركة" مع الدولة عقد استغلال يتم بموجبه إسنادها مهمة النقل العمومي الجماعي المنتظم داخل مناطق تدخلها غير أنها لم تحقق ذلك إلى موفى شهر جوان 2011 ولم تقم إلى غاية جوان 2011 باستصدار قرارات تحديد دوائر النقل الحضري⁽³⁾ بولايي قفصة وتوزر مرجع نظرها مثلما ينص عليه الفصل 17 من القانون عدد 33 سالف الذكر .

⁽¹⁾ يتعلق بضبط الوثائق الخاصة باستغلال عربات النقل على الطرقات المخصصة لتعاطي الأنشطة المذكورة بالقانون عدد 33 لسنة 2004 المؤرخ في 19 أفريل 2004 .

⁽²⁾ المؤرخ في 3 سبتمبر 2007 والمتعلق بتنظيم النقل غير المنتظم للأشخاص على الطرقات .

⁽³⁾ يصدر عن الوالي إذا لم تتجاوز دائرة النقل الحضري حدود الاختصاص الترابي للسلطة الجهوية المنظمة للنقل البري .

كما لوحظ ضعف أعمال المتابعة والتقييم حيث لا تتولى مصالح الاستغلال إعداد دراسات حول مردودية الخطوط المستغلة ووضع لوحات قيادية حول مؤشرات استغلالها. وفي هذا السياق يذكر أن "الشركة" واصلت استغلال 9 خطوط تجارية للنقل بين المدن خلال الفترة الممتدة من سنة 2006 إلى جوان 2011 رغم أن المعطيات المتوفرة لديها تؤكد انعدام الجدوى الاقتصادية لهذه الخطوط.

وقد أفادت "الشركة" بأنها ستعمل على توفير تطبيق خاصة تمكن من النهوض بنشاط الاستغلال ومن إحكام برمجة السفرات وتساعد على دراسة مردودية الخطوط وتعهّد بإعداد دراسات شروط لكافة خطوط النقل الحضري.

واتسمت أعمال مراقبة الخطوط على متن الحافلات بمحدوديتها حيث ظل مؤشر عدد المراقبين على عدد السفرات خلال الفترة 2007-2010 في حدود مراقب واحد لكل ألف سفرة رغم تطور عدد المراقبين في الأثناء من 12 إلى 20 مراقبا. وقد ترتب عن ذلك عدم إخضاع بعض الخطوط على غرار خطوط الرديف- قابس ونقطة- قابس والسند- صفاقس لأية مراقبة طيلة أشهر وتأمين مراقبة رمزية تراوحت نسبتها بين 3% و 6,7% على البعض الآخر على غرار خطوط سيدي بوزيد- القيروان وقفصة - الكاف وتوزر- قابس. ولا تساعد هذه الوضعية على ضمان احترام التراتيب الجاري بها العمل فيما يتعلق خاصة بالتقيد بكراسات شروط استغلال الخطوط وبالحمولة القانونية والحفاظ على أموال "الشركة" التي أفادت بأنها ستعمل على تدعيم مصلحة مراقبة الخطوط بأعوان للترفيغ في نسبة تغطية السفرات بالمراقبة على جميع شبكة خطوط النقل المستغلة.

وخلافا لمنشور الوزير الأول عدد 43 بتاريخ 21 سبتمبر 1971 الذي أخضع اقتناء المعدات المستعملة إلى ترخيص الوزارة الأولى، تولت "الشركة" بتاريخ 22 جوان 2009 اقتناء حافلة مستعملة بقيمة 7 أ.د تم استغلالها في نقل المسافرين دون الحصول على ترخيص مسبق في الغرض.

من جهة أخرى، لوحظ عدم إجراء "الشركة" عمليات مقارنة بين جداول العمل اليومية وأذون النقل المتعلقة بعمليات كراء الحافلات قصد التأكد من شمولية عمليات فوترتها. وقد بينت أعمال الرقابة عدم فوتر خدمات بمبلغ فاق 63 أ.د خلال الفترة الممتدة من شهر جويلية 2009 إلى شهر أكتوبر 2010.

وتتولى الشركة منذ سنة 1986 تأمين خدمات نقل أعوان شركة فسفاط قفصة بمقتضى اتفاقية مبرمة في الغرض لم يتم ضبط مبلغها على أساس معايير موضوعية تضمن مردودية هذه العملية بل تم تحديده بصورة

جزافية. وقد انجرّ عن هذا الخيار تحمّل "الشركة" أعباء سنوية تفوق 800 أ.د نتيجة الفارق بين الكلفة الفعلية للخدمات ومبلغ الاتفاقية.

على صعيد آخر، ويهدف تحسين جودة خدمات النقل حثت وزارة الإشراف منذ سنة 2005 الشركات الجوية للنقل على الانخراط في منظومة الجودة الكاملة عبر تعصير قواعد التصرف وتطوير خدمة الاستقبال إضافة إلى اعتماد أنظمة التكنولوجيات الحديثة في إسداء خدمات النقل.

وفي هذا الصدد، شرعت "الشركة" منذ شهر مارس 2008 في تركيز نظام إدارة الجودة بهدف الحصول في موفى شهر فيفري 2009 على شهادة المطابقة للمواصفات العالمية إيزو 9001 صيغة 2000. ورغم تمكّنها منذ شهر جويلية 2008 من إنجاز المرحلتين الأولى والثانية بكلفة بلغت حوالي 46 أ.د فإنها لم تنجز المرحلتين المتبقيتين إلى موفى شهر جوان 2011 ولم تتمكّن بالتالي وخلافا للعديد من شركات النقل المماثلة ⁽¹⁾ من الحصول على هذه الشهادة.

كما لم تشرع "الشركة" إلى موفى شهر جوان 2011 في ضبط مؤشرات ووضع خطة عملية لتطوير خدمة الاستقبال لديها ولم تتمكّن من الحصول على علامة الاستقبال "مرحبا" على غرار بعض شركات النقل المماثلة ⁽²⁾.

فضلا عن ذلك، لم تتولّى "الشركة" إلى موفى شهر جوان 2011 استكمال تجهيز حافلات النقل بين المدن بأنظمة تحديد الموقع (GPS) مما لا يساعد على تأمين المتابعة الدقيقة لحركة الأسطول على مختلف الخطوط وتوفير معلومات حينية حول مردودية الحافلات.

وفي مجال إسداء الخدمات عن بعد، لم تتولّى "الشركة" إحداث موقع واب خاص بها طبقا لمقتضيات منشور الوزير الأول عدد 29 المؤرخ في 9 أكتوبر 2008 كما لم تسع إلى الاستفادة من إمكانية وضع خدمات تفاعلية على الخط بموقع واب وزارة النقل ⁽³⁾ على غرار بعض شركات النقل المماثلة ⁽⁴⁾ التي أدجت بعض المعطيات

⁽¹⁾ الشركة الجوية للنقل بنابل والشركة الجوية للنقل بالقيروان والشركة الجوية للنقل بالقصرين والشركة الجوية للنقل بالكاف والشركة الجوية للنقل بقابس والشركة الجوية للنقل ببنزرت والشركة الجوية للنقل بصفاقس.

⁽²⁾ الشركة الجوية للنقل بنابل والشركة الجوية للنقل باباجة والشركة الجوية للنقل بجندوبة والشركة الجوية للنقل ببنزرت.

⁽³⁾ مراسلة وزير النقل عدد 2394 بتاريخ 2009/11/21.

⁽⁴⁾ الشركة الجوية للنقل بنابل والشركة الجوية للنقل ببنزرت والشركة الجوية للنقل بالقيروان والشركة الجوية للنقل بقابس.

المتعلقة بشبكة خطوطها وأوقات السفرات وخدمة البيع الإلكتروني للاشتراكات على هذا الموقع. ولم تعتمد الشركة نظام خدمة الرسائل القصيرة (SMS) لتسويق بعض خدماتها خلافا لما تم ضبطه ضمن برنامج تحسين الجودة الخاص بالشركة لسنة 2008.

وخلافا لمنشور وزير النقل عدد 16 بتاريخ 11 ماي 2005⁽¹⁾، لم تول "الشركة" جانب نظافة معدات النقل والاعتناء بالمظهر الداخلي والخارجي لتلك المعدات الأهمية اللازمة مثلما يتبين من كثرة الشكاوى والتذمرات الصادرة عن حرفائها⁽²⁾. كما لم تتول وضع الآليات اللازمة لمتابعة المؤشرات المتعلقة بدقة مواعيد السفرات واتخاذ الإجراءات الكفيلة بتقليل مدة التأخير.

أما بخصوص السلامة المرورية، فخلافا لأحكام الأمر عدد 147 لسنة 2000⁽³⁾ لم يتم تجهيز 17 حافلة مخصصة للنقل بين المدن بآلة مراقبة السرعة. ولوحظ فضلا عن ذلك تعطب آلات المراقبة بست حافلات أخرى منذ سنة 2009 وعدم التقيد بالقواعد الفنية لاستعمال هذه الآلة⁽⁴⁾ في بعض الحالات.

بالإضافة إلى ذلك، لم تتول "الشركة" إلى موفى جوان 2011 تجهيز حافلاتها المزدوجة البالغ عددها 47 حافلة بأنظمة ABS وASR خلافا لمقتضيات منشور وزير النقل عدد 11 المؤرخ في 15 جوان 2009 والذي حدد موفى سنة 2009 كآخر أجل لتركيز هذه الأنظمة.

⁽¹⁾ المتعلق ببرنامج الجودة الكاملة في قطاع النقل.

⁽²⁾ مراسلة وزير النقل مؤرخة في 17 جوان 2005، مراسلة الجمع الكيميائي التونسي عدد 182 بتاريخ 2006/03/01، مراسلة الجمع الكيميائي التونسي عدد 415 بتاريخ 2006/01/23، مراسلة الجمع الكيميائي التونسي عدد 560 بتاريخ 2007/12/18، مراسلة من معتمد الرديف بتاريخ 2008/04/16، مراسلة من المدير الجهوي للنقل بالقصرين عدد 1532 بتاريخ 2009/07/16، مراسلة من وزير النقل عدد 15 بتاريخ 2009/01/21.

⁽³⁾ المؤرخ في 24 جانفي 2000 والمتعلق بضبط القواعد الفنية لتجهيز وتهئية العربات.

⁽⁴⁾ من ذلك محضر مخالفة عدد 7441 بتاريخ 2006/10/23 ومحضر مخالفة عدد 99361 بتاريخ 2008/01/28 ومحضر مخالفة عدد 3089 بتاريخ 2008/03/13 ومحضر مخالفة عدد 264843 بتاريخ 2008/06/02 ومحضر مخالفة عدد 719458 بتاريخ 2008/10/27 ومحضر مخالفة عدد 98660 بتاريخ 2010/09/25 ومحضر مخالفة عدد 897441 بتاريخ 2010/04/08.

⁽⁵⁾ المتعلق بتدعيم إجراءات السلامة على وسائل النقل العمومي على الطرقات.

2- الصيانة

لتأمين أعمال الصيانة الوقائية والعلاجية والإصلاحات الكبرى تتصرف "الشركة" في ثلاث ورشات بكل من قفصة وتوزر وسيدي بوزيد . وقد لوحظ أن هذه الورشات تشكو نقصا في عدد الأعوان الفنيين حيث أن مؤشر عدد أعوان الصيانة/عدد الحافلات ظل خلال الفترة 2007-2010 في حدود معدل عون واحد لكل ست حافلات في حين أن المعيار المعتمد في القطاع⁽¹⁾ يقتضي تخصيص عون واحد لكل حافلتين. كما لا يتوفر بهذه الورشات إلى موفى جوان 2011 أي إطار⁽²⁾ مع العلم أن نسبة التأطير المتداولة في الميدان⁽³⁾ تمثل 10%.

بالإضافة إلى ذلك وبالرغم من أن "الشركة" قد تولت منذ سنة 2007 تشخيص النقص المسجل لديها في المعدات الضرورية لإنجاز عمليات الصيانة والإصلاح فإنها لم تعمل إلى موفى جوان 2011 على تجهيز ورشاتها بتلك المعدات مما لم يساعد على ضمان فعالية التدخلات المنجزة في مجال الصيانة.

ونتيجة لهذا الوضع، تم التوقف عن استغلال 88 حافلة لفترات تراوحت بين 3 أشهر وسنة كاملة مما أثر على تأمين عديد السفرات المبرجة. وتراوحت نسبة إلغاء السفرات ببعض الخطوط بعنوان الفترة آفة الذكر بين 20 % و 86 % . وقد تم تقدير النقص الحاصل في المداخل جراء إلغاء بعض السفرات بالنسبة إلى خطوط النقل بين المدن خلال الفترة سألقة الذكر بما يناهز 390 أ.د. وقد تحملت "الشركة" أعباء التأمين والمعلوم التعويضي الوحيد عن النقل بالطرقات خلال فترة التوقف عن استغلال الحافلات بما يناهز حوالي 60 أ.د.

ومن شأن إرساء نظام لمتابعة تواتر الأعطاب وأعمال الصيانة المنجزة على الحافلات أن يساعد "الشركة" على التحقق من جدوى إنجاز الإصلاحات التي يتسم بعضها بالتكرار وبارتفاع الكلفة.

ويذكر في هذا الإطار حالة الحافلة رقم 1147 التي خضعت إلى عمليات صيانة في مناسبات متكررة بلغت كلفتها بعنوان قطع غيار بما قيمته 76 أ.د خلال أشهر فيفري وماي وجوان وجويلية من سنة 2009 ومارس وجوان من سنة 2011 وحالة الحافلة رقم 1148 التي كانت محل عمليات صيانة خلال أشهر فيفري ومارس من سنة 2010 وفيفري وجوان من سنة 2011 ارتفعت كلفتها بعنوان قطع غيار إلى ما يناهز 80 أ.د.

(1) تقرير وزارة النقل لسنة 2005 حول تدقيق الصيانة بالمنشآت العمومية لنقل المسافرين على الطرقات.

(2) الأعوان الفنيون المتحصلون على شهادة تقني سامي يتم تصنيفهم ضمن أعوان التسيير.

(3) تقرير وزارة النقل لسنة 2005 سالف الذكر.

ولوحظ في خصوص عمليات الصيانة العلاجية أنّ المصلحة الفنية لا تقوم بضبط حاجياتها من قطع الغيار بصفة مسبقة على أساس معايير موضوعية على غرار الاستهلاكات السابقة ونسق تواتر الأعطاب حسب طبيعتها مما أدى إلى تعدد طلبات التزود العاجلة الموجهة إلى المغازة وعدم الالتزام في بعض الحالات بالإجراءات المعتمدة لديها في مجال اقتناء قطع الغيار. وتبين في هذا الصدد أنّ بعض الشراءات تتمّ على سبيل التسوية مما ترتّب عنه بروز بعض الإشكالات على غرار النزاع القائم بين "الشركة" وأحد المزودين حول الأسعار المفوترة بخصوص بعض اقتناءات قطع الغيار الرّاجعة إلى سنتي 2008 و2009 والبالغة قيمتها حوالي 62,5 أ.د.

من جهة أخرى، تولّت "الشركة" خلال الفترة 2006-2011 دون الحصول على الترخيص المسبق المنصوص عليه بمنشور الوزير الأول عدد 43 آف الذكر اقتناء قطع غيار مستعملة بلغت جملتها 110 أ.د منها 95 أ.د بعنوان شراء 22 محرّكا مستعملا و15 أ.د بعنوان اقتناء حافلة بغاية الحصول على قطع غيار.

وتبين أنّ مخزون "الشركة" يحتوي على قطع غيار شاحنات جامدة بسبب زوال الانتفاع بها بلغت قيمتها في نهاية سنة 2009 حوالي 104 أ.د حسب تقرير الجرد السنوي وهو ما يستدعي القيام بالإجراءات الضرورية للتقويت فيها.

III- التصرف المالي

مكّن النظر في هذا الجانب من نشاط "الشركة" من الوقوف على نقائص شملت بالخصوص إنجاز الشراءات والتصرف في المحروقات.

1- التصرف في الشراءات

لم تعمل "الشركة" دوما على التقيد بالقواعد القانونية وبالإجراءات الجاري بها العمل في مجال الشراءات والصفقات العمومية وهو ما من شأنه أن يمس من المبادئ الأساسية للشراء العمومي والمتمثلة في المنافسة النزيفة وشفافية الإجراءات والمساواة بين المشاركين وحسن استعمال الأموال العمومية.

ففي إطار صفقة عامّة أبرمها الديوان التونسي للتجارة في سنة 2005 لحساب وزارة النقل لغاية تزويد الشركات الجهوية بمعدّات النقل، تولّت "الشركة" إبرام صفقة خاصّة مع شركة "ألفا باص" بتاريخ 27 فيفري 2006

لاقتناء 13 حافلة مزدوجة من نوع "مان" بقيمة جمالية بلغت 2,8 م.د و صفقة خاصة مع "الشركة التونسية لصناعة السيارات" بتاريخ 17 أوت 2007 لاقتناء 15 حافلة من نوع "إيريس باص" بقيمة جمالية بلغت 2,3 م.د .

ووفقا لعقد الصفقة العامة وعقدي الصفقتين الخاصتين تتم عمليات الاستلام الوقي بواسطة فنيي "الشركة" وذلك إثر تجربة المعدات . وخلافا لذلك لم تتول "الشركة" خلال عمليات التسلم الوقي المنجزة خلال سنوات 2006 و 2007 و 2008 اختبار المعدات وتمت عمليات التسلم من قبل عون إداري ودون تسجيل أي تحفظ في الغرض . وقد اتضح لاحقا من خلال المعطيات المتوفرة بـ "الشركة" ⁽¹⁾ أن الحافلات موضوع الصفقة وخاصة منها من نوع "مان" تشكو عديد الإخلالات الفنية والتقنية على غرار سوء تركيب وتثبيت بعض مكونات المحرك وعدم صلوحية نظام التعليق الهوائي إضافة إلى خلل في مستوى نظام تزويد الوقود ونظام الضخ . وبالرغم من ذلك تولت "الشركة" بتاريخ 02 مارس 2009 إتمام إجراءات الختم النهائي للصفقتين الخاصتين آنفي الذكر .

وقامت "الشركة" بإعلان طلب عروض لاقتناء حافلتين صغيرتين بقيمة 236 أ.د . وقد لوحظ أنها لم تلتزم عند إعداد كراس الشروط الخاصة بموضوع طلب العروض بالمواصفات الفنية الدنيا المضمنة صلب كراس المواصفات الفنية الخاصة المعتمدة من قبل وزارة النقل والموضوعة على ذمة الشركات الجهوية للنقل التابعة لها . كما تبين أن "الشركة" اختصرت آجال تقديم العروض من 30 يوما إلى 17 يوما دون أن تدلي بما يفيد توفر شرط التأكد . وخلافا لمقتضيات الأمر عدد 3158 لسنة 2002 المتعلق بتنظيم الصفقات العمومية لم تقم الشركة بتحليل معمق للصيغة المقبولة للأسعار وتولت إسناد الصفقة إلى العرض المتحصل على المرتبة الثانية ماليا دون تبرير مما أفضى إلى تحمّل كلفة مالية إضافية قدرها 65 أ.د .

زيادة عن ذلك، بينت الأعمال الرقابية أن "الشركة" تولت خلال شهر جوان 2010 اقتناء أربع حافلات مكيفة أخرى من الحجم الصغير بقيمة تناهز 472 أ.د مباشرة لدى المزود صاحب الصفقة المذكورة أعلاه دون اللجوء إلى المنافسة .

وأجرت "الشركة" استشارة موسعة لاقتناء 6 حافلات مستعملة بقيمة 329 أ.د دون أن تلتزم بالإجراءات الواردة بالأمر عدد 3158 لسنة 2002 سالف الذكر حيث لم يتم إعداد كراس شروط في الغرض ولم

⁽¹⁾ مراسلة الشركة وزارة النقل بتاريخ 24 فيفري 2009 وبتاريخ 26 أفريل 2011 .

يقع فرز العروض فنياً ومالياً من قبل لجنة يرأسها مراقب الدولة ولم تتم مطالبة أصحاب العروض بتقديم ضمانات مالية وقتية والمزودين المتعاقد معهم بتقديم ضمانات مالية نهائية. زيادة عن ذلك، لم تخضع المبالغ المدفوعة مقابل الصفقة إلى الخصم من المورد بنسبة 1,5 % بعنوان الضريبة على الشركات خلافاً لأحكام قانون المالية لسنة 2004 مما أدى إلى حرمان خزانة الدولة من حوالي 5 أ.د.

وأبرمت "الشركة" صفقتين إطاريتين للتزود بالبلور والإطارات المطاطية للفترة 2006-2008 بلغت قيمتهما على التوالي 75 أ.د و 327 أ.د دون ضبط المقدار الأدنى والأقصى لقيمة أو كمية طلباتها مما نتج عنه تعذر إبرام ملاحق للصفقتين بخصوص الزيادة في الطلبات التي تجاوزت نسبة 20 %. وقد شهدت الصفقتان زيادة بلغت نسبتها على التوالي 102 % و 46 % بررتها "الشركة" بتطور أسطول الحافلات بزيادة 22 حافلة.

وأبرمت "الشركة" بتاريخ 21 أبريل 2008 صفقة إطارية مع أحد المزودين لتسديد حاجياتها من البلور خلال الفترة 2008-2010 بمبلغ جملي قدره 77 أ.د، إلا أنها تولت بالتوازي مع ذلك اقتناء هذه المادة مباشرة لدى مزود ثان بما قيمته 76,5 أ.د.

وخالفت "الشركة" عند اقتناء وحدة غسيل آلية للحافلات بالورشة المركزية بقفصة سنة 2008 أحكام الفصل 74 من الأمر عدد 3158 لسنة 2002 حيث قبلت العرض المرتب الثاني مالياً رغم تخصيص كراس شروط الصفقة على أن الطلبات عادية وهو ما حملها تكاليف إضافية بلغت حوالي 12 أ.د بدون مبرر. ويذكر في هذا الصدد أنه لم يقع إعمال المنافسة عند إسناد الأشغال المتعلقة بتركيز كل من هذه الوحدة في سنة 2008 وسلسلة المراقبة الفنية في سنة 2009 والتي بلغت قيمتها تباعاً حوالي 93 أ.د و 100 أ.د.

ولم تسع "الشركة" خلال الفترة 2006-2010 إلى تجميع مشترياتها من قطع الغيار التي تراوحت سنوياً بين 1,5 م.د و 1,7 م.د في إطار صفقة إطارية مثلما تقتضيه أحكام الفصل 28 من الأمر عدد 3158 لسنة 2002 سالف الذكر خاصة أن المنشور التفسيري للأمر المنظم للصفقات العمومية اعتبر قطع الغيار من قبيل المواد ذات الصبغة القارة والمتوقعة التي يمكن بشأنها إبرام صفقة إطارية.

وقصد التأكد من الصبغة المقبولة للأسعار فإن "الشركة" مطالبة عند تزودها بقطع الغيار الأصلية في غياب المنافسة بإبرام صفقات بالتفاوض المباشر بعد الحصول على ترخيص مسبق من سلطة الإشراف على معنى أحكام الفصل 40 من الأمر عدد 3158 لسنة 2002 المذكور أعلاه. وقد بلغت المشتريات المنجزة مباشرة بهذا

العنوان حوالي 3,1 م.د خلال الفترة 2006-2010. وقد أفادت "الشركة" بأنها تشكو نقصا في الأعوان ذوي الشهادات العليا بمصلحة المشتريات وتعهدت بتلافي هذا النقص بانتداب بعض الإطارات.

وإنّ عدم الدعوة إلى المنافسة وعدم الإحاطة بطبيعة الحاجيات وأحجامها وتجزئة المشتريات تمثل إخلالات بالقواعد المنظمة لإسناد وإنجاز الصفقات العمومية يمكن أن تشكل أخطاء تصرف على معنى القانون عدد 74 لسنة 1985 المؤرخ في 20 جويلية 1985.

2- التصرف في المحروقات

بلغ معدل استهلاك المحروقات بـ "الشركة" خلال الفترة 2006-2010 حوالي 2,8 م.د سنويا وظلت النتائج المحققة في مجال اقتصاد الطاقة دون التوقعات حيث لم تتجاوز نسب 1,14 % في سنة 2008 و 2,22 % سنة 2009 و 2,38 % خلال سنة 2010 في حين ضبّطت التقديرات للسنوات الثلاث المتتالية في مستوى 2 % و 4 % و 5 %.

وخلافا لمقتضيات القانون عدد 72 لسنة 2004⁽¹⁾ لم تعمل "الشركة" إلى موفى جوان 2011 على إجراء التدقيق الطاقى الإلجباري والدوري رغم الحوافز والامتيازات المالية⁽²⁾ الهامة التي أقرتها الدولة لإنجاز هذا التدقيق.

ومن شأن الإسراع بإنجاز تدقيق طاقي و مزيد ترشيد استهلاك الطاقة طبقا لمقتضيات منشور الوزير الأول عدد 29 بتاريخ 8 جوان 2001⁽³⁾ أن يساعد "الشركة" على بلوغ أهدافها المرجوة وتقويم مستوى النجاعة من حيث استهلاك الطاقة.

⁽¹⁾ المؤرخ في 2 أوت 2004 المتعلق بالتحكم في الطاقة.

⁽²⁾ الفصل 1 من الأمر عدد 2234 لسنة 2005 مؤرخ في 22 أوت 2005 المتعلق بضبط نسب ومبالغ المنح الخاصة بالعمليات المشمولة بنظام التحكم في الطاقة وشروط وطرق إسنادها " تحول العمليات الرامية إلى ترشيد استهلاك الطاقة والنهوض بالطاقات المتجددة واستبدال الطاقة الانتفاع بالمنح التالية : أ- التدقيق في الطاقة وعقود البرامج والاستشارة المسبقة : 1-منحة بنسبة 50 % من كلفة التدقيق في الطاقة بسقف عشرين ألف دينار".

⁽³⁾ حول ترشيد استهلاك الطاقة والنهوض بالطاقات المتجددة في الإدارة وفي المؤسسات والمنشآت العمومية.

وخلافا لمنشور الوزير الأول عدد 20 المؤرخ في 30 أفريل 2005، لم تتول "الشركة" منذ سنة 2008 إعداد تقارير سداسية حول استهلاك الطاقة والإجراءات والتدابير المعتمدة لترشيد الاستهلاك وإرسالها إلى وزارة الإشراف وهو ما يحد من دور سلطة الإشراف في مجال متابعة التحكم في استعمال الطاقة.

ولوحظ خلال شهر ماي من سنة 2009 وأشهر أوت وسبتمبر وأكتوبر ونوفمبر من سنة 2010 تسجيل استهلاك كميات من الوقود بلغت 1928 لترا من قبل أربع حافلات متوقفة عن النشاط. وقد برّرت "الشركة" استهلاك هذه الكميات من الوقود باستعمال هذه الحافلات "المحمدة" في بعض الأحيان لنقل التلاميذ والطلبة.

وتبيّن من جهة أخرى أنّ "الشركة" مكّنت بعض الأطراف الأجنبية عنها من كميات من الوقود بلغت قيمتها خلال الفترة الممتدة من 2009 إلى موفى ماي 2011 ما يفوق 10 أ.د. ومن شأن هذه العمليات أن تشكّل خطأ تصرف على معنى أحكام الفصل الأول من القانون عدد 74 لسنة 1985 المؤرخ في 20 جويلية 1985.

3 - ملاحظات أخرى

فوّتت "الشركة" على نفسها خلال الفترة 2006-2010 إمكانية طرح ديون جبائية قيمتها 4,296 م.د. نتيجة عدم حرصها على الاستفادة من مقتضيات الفصل 12 مكرر- 6 من مجلة الضريبة على دخل الأشخاص الطبيعيين والضريبة على الشركات الذي مكّن الشركات من طرح الاستهلاكات التي أجل طرحها أثناء فترات الخسارة بالتتابع من نتائج السنوات المالية الموالية دون ضبط أجل أقصى للطرح وذلك شريطة التنصيص عليها ضمن الإيضاحات حول البيانات المالية.

كما تبيّن عدم تولي "الشركة" إيداع التصاريح الجبائية وخلص مبالغها في الآجال القانونية مما أدى إلى تراكم الديون الجبائية لتبلغ في موفى شهر جوان 2011 حوالي 4,206 م.د منها 0,720 م.د بعنوان خطايا وغرامات تأخير.

فضلا عن ذلك اتضح أنّ "الشركة" تتأخّر عن دفع مستحقات الصندوق الوطني للضمان الاجتماعي في الآجال القانونية لتبلغ ديونها بهذا العنوان حوالي 3,156 م.د في موفى شهر جوان 2011.

وخلافا للتراتب الجاري بها العمل، لا تأخذ "الشركة" بعين الاعتبار الامتيازات العينية المتمثلة في حصص الوقود المسندة لثلاثة إطارات بمناسبة احتساب قاعدة الخصم من المورد والحجز بعنوان الضمان الاجتماعي وذلك منذ سنة 2009.

من جهة أخرى، لم تتخذ "الشركة" الإجراءات القانونية⁽¹⁾ اللازمة لاستخلاص مستحقاتها إذ لم تحرص على توجيه كشوفات أو إشعارات دورية إلى كل الحرفاء لتذكيرهم بحلول أجل الدفع ودعوتهم إلى احترامه. وقد ترتب عن ذلك تراكم المستحقات المتخلدة بذمة الحرفاء التي ناهزت 2,402 م.د في موفى ديسمبر 2010. وقد يتعرض جزء هام من هذه المستحقات والمقدر بحوالي 1 م.د إلى خطر السقوط بمفعول التقادم.

ولم تسع "الشركة" إلى توفير الحماية القانونية اللازمة لأملأها العقارية حيث لم تتولّى إلى موفى جوان 2011 ترسيم 5 عقارات ناهزت قيمتها 5 م.د بدفاتر الملكية العقارية⁽²⁾ مثلما يقتضيه منشور الوزير الأول عدد 57 المؤرخ في 28 أكتوبر 2005⁽³⁾.

*

* *

يقتضي تطوير منظومة التصرف الإداري بالشركة الجهوية للنقل بقفصة العمل على تركيز أدوات التخطيط والتنظيم وتعمير أساليب التصرف وكذلك الإسراع بالمصادقة على الهيكل التنظيمي وشروط التسمية في الخطط الوظيفية وقانون الإطار من قبل وزارة الإشراف علاوة على تعجيل "الشركة" باستكمال وتركيز النظام المعلوماتي المندمج.

ولضمان الجدوى الاقتصادية للخطوط وتطوير الخدمات بما يتماشى وتطلعات الحرفاء فإنّ "الشركة" مدعوة إلى إعداد دراسات المردودية الاقتصادية عند إحداث الخطوط وإرساء آليات تقييم حول عناصر الاستغلال وتركيز نظام الجودة واعتماد أنظمة التكنولوجيات الحديثة في إسداء خدمات النقل.

(1) الفصل 396 من مجلة الالتزامات والعقود.

(2) تقرير صادر عن الشركة حول القيمة التقديرية للممتلكات العقارية في موفى سنة 2009.

(3) متعلق بالوضع العقاري لممتلكات المنشآت ذات المساهمات العمومية.

ويتطلب ضمان فعالية التدخلات المنجزة في مجال الصيانة وتقليل حالات تجميد العتاد العمل على تطوير عدد الأعوان الفنيين بما يتلاءم والمعيّار المعتمد في القطاع وتوفير المعدات الضرورية وإرساء نظام متابعة الأشغال المنجزة على الحافلات.

ويستدعي تكريس مبادئ الشفافية والمساواة والمنافسة بين المزودين الحرص على التقيد بالقوانين والتراتيب الجاري بها العمل في مجال الشراءات وإبرام الصفقات. ومن شأن الالتزام بالإجراءات القانونية في مجالات الانتداب والتدرج والترقيات وإسناد المنح والساعات الإضافية والتصرف في المحروقات والحماية أن يجنب "الشركة" أعباء مالية إضافية وأن يضمن سلامة استعمال الموارد المتاحة.

وتبقى "الشركة" مطالبة بمزيد الحرص على حماية ممتلكاتها من خلال اتخاذ الإجراءات القانونية اللازمة لضمان استخلاص مستحققاتها والحفاظ على أملاكها العقارية.

ردّ وزير النقل

- التنظيم ونظام المعلومات

تم إعداد عقود برامج للفترة 2007-2011، إلا أنه لم تتم المصادقة عليها وقد تم في هذا الإطار إرسال مذكرات إلى كافة الشركات الخاضعة لإشراف الوزارة لإعداد مشاريع عقود برامج للفترة 2012-2014 حتى تيسنى مناقشتها والمصادقة عليها لاحقا .

وتعمل الوزارة حاليا على تحيين جميع الهياكل التنظيمية للشركات الجهوية للنقل ، مع الإشارة إلى أنه تم إعداد هذه الهياكل في مناسبة سابقة وإحالتها إلى الوزارة الأولى بعد إتمام كل إجراءات المصادقة عليها ولكن لم يتم استصدارها .

أما بخصوص النظام المعلوماتي المدمج ، فقد تم فسخ العقد المبرم بين الوزارة والمركز الوطني للإعلامية ومكتب الدراسات، مع العلم أنه تمت دعوة كل الشركات الجهوية للنقل إلى استكمال تركيز نظام معلوماتي مدمج خاص بكل منها .

- التصرف في الموارد البشرية

تم الترخيص للشركة المذكورة، في انتداب 06 أعوان فنيين و 09 إطارات بعنوان سنتي 2010 و 2011. كما أن الوزارة بصدد درس مقترح الشركة المتعلق بانتداب 10 أعوان فنيين و 08 إطارات وذلك بهدف تحسين نسبة التأطير ودعم عنصري السلامة والجودة بالشركة .

وبخصوص تولي الشركة صرف أجور 05 أعوان تم إلحاقهم بالإدارة الجهوية بالنقل بقبضة والإدارة الجهوية بالنقل بتوزر، تمت إحالة اثنين منهم على التقاعد كما تم إنهاء إلحاق اثنين منهم .

-الاستغلال

تقوم الشركة الجهوية للنقل "القوافل" قفصة بتأمين خدمات النقل البري للأشخاص منذ تاريخ 9 مارس 1963 أي قبل صدور القانون عدد 33 لسنة 2004 المؤرخ في 19 أفريل 2004، وتنص الفقرة الأخيرة من الفصل 20 من هذا القانون على ما يلي "تضبط البنود العامة لعقود الإستغلال واللمزمة والمناولة بأمر ، وتعلق هذه البنود خاصة بموضوع العقد ومدته وبالتزامات الأطراف وشروط الإستغلال والتعريف وطرق التمويل " وتجدر الإشارة إلى أن الأمر المذكور بهذه الفقرة لم يصدر بعد .

أما بالنسبة لعدم استصدار قرارات تحديد دوائر النقل الحضري بولائي قفصة وتوزر، فإنه لا يرجع بالنظر إلى الشركة المذكورة وذلك طبقا للفصل 17 من القانون عدد 33 المشار إليه، ويتم إصدار قرارات تحديد دوائر النقل الحضري بكل ولاية من والي الجهة المعنية .

- الصيانة

تم إعداد ملف طلب عروض قصد تجهيز الحافلات المستغلة من طرف شركة النقل بتونس والشركات الجهوية للنقل بأنظمة ABS وASR، إلا أنه لم يتم قبول الملف من قبل اللجنة العليا للصفقات في مناسبتين وعلى إثر ذلك تم الاقتصار على تجهيز الحافلات المزدوجة للنقل الحضري من نوع "مان" بأنظمة ABS وASR، دون سواها وبالتالي التخفيض في عدد الحافلات التي ستشملها هذه العملية إلى حدود 300 وحدة (200 وحدة تابعة للشركات الجهوية للنقل و100 وحدة تابعة لشركة النقل بتونس)

وقد تم تكليف شركة النقل بتونس بمقتضى المقرر عدد 170 بتاريخ 22 ديسمبر 2011 مفوضا عن جميع الشركات الجهوية لنقل المسافرين للقيام بجميع الإجراءات المتعلقة بإبرام الصفقة المذكورة.