

الشركة الجهوية للنقل بباجة

أحدثت الشركة الجهوية للنقل بباجة (في ما يلي "الشركة") بمقتضى الجلسة العامة التأسيسية بتاريخ 30 جانفي 1963. وهي تعتبر طبقا لقانونها الأساسي شركة خفية الاسم. كما تصنف منشأة عمومية طبقا للقانون عدد 9 لسنة 1989 المؤرخ في غرة فيفري 1989 والمتعلق بالمساهمات والمنشآت العمومية والمؤسسات العمومية. وتمثل وزارة النقل سلطة الإشراف بالنسبة لها.

ولتأمين خدمات النقل العمومي للأشخاص طبقا لمقتضيات القانون عدد 33 لسنة 2004 المؤرخ في 19 أفريل 2004 والمتعلق بتنظيم النقل البري تتولى الشركة في موفى سنة 2012 استغلال 12 خطا جهويا و13 خطا بين المدن و154 خطا مدرسيا وجامعيا علاوة على بعض الخطوط العرضية والموسمية وذلك بالاعتماد على أسطول يتكون من 127 حافلة.

واعتمدت الشركة لتأمين هذه الخدمات على 285 عوناً منهم 174 عون استغلال في موفى سنة 2012 صرفت لفائدتهم أجورا ناهزت 6,8 م.د. وقد حققت خلال الفترة 2008-2012 نتائج محاسبية إيجابية تراوحت بين 40 أ.د. و1.147 أ.د. علماً أنّ مداخيل الشركة دون اعتبار منحة الإستغلال مكّنت من تغطية 95% من أعباء التآجير خلال سنة 2012.

وأنجزت الدائرة مهمة رقابية تعلقت بالفترة 2008-2012 وشملت أوجه التصرف الإداري والمالي والاستغلال والصيانة والاقتصاد في الطاقة وذلك للنظر في مدى توفيق الشركة في إنجاز المهام الموكولة إليها في مجال النقل العمومي بالجهة.

I- التصرف الإداري

تمّ الوقوف في مجال التصرف الإداري على بعض النقائص والإخلالات المتعلقة بالنظام المعلوماتي وبالتصرف في الأعوان وحماية الممتلكات.

أ - النظام المعلوماتي

يشكو النظام المعلوماتي المعتمد من قبل الشركة من عدم استكمال تركيز النظام المعلوماتي المندمج الموحد ومن غياب تطبيقات لتغطية بعض أنشطة الشركة، وهو ما ساهم في عدم إحكام بعض أوجه التصرف بالشركة إلى جانب عدم متابعة تطوّر العديد من مؤشرات نشاطها .

فبخصوص النظام المعلوماتي المندمج الموحد الذي أشرفت وزارة النقل على تركيزه في إطار صفقة عامة مبرمة سنة 2008 بمبلغ 1.186 أ.د. وخلال آجال تعاقدية لا تتجاوز سنتين دون اعتبار آجال المصادقة، تولت الشركة خلاص نحو 33 أ.د. بعنوان شراء العناصر المبرمج اقتناؤها وتركيزها أي حوالي 78 % من قيمة القسط الراجع إليها من الصفقة. إلا أنّ النظام المعلوماتي المذكور بقي غير مستغل بسبب عدم تركيز 10 تطبيقات من جملة 13 تطبيق مبرجة. وذلك نظرا "لعدم إيفاء مكتب الدراسات بتعهداته" كما جاء برّد وزارة النقل. ولئن تمّ تركيز التطبيقات المتعلقة بالتصرف في الاشتراكات والتصريف في الموارد البشرية ومكتب الضبط فإنّ تطبيقي التصرف في الموارد البشرية ومكتب الضبط بقيتا غير مستغلين لعدم وظيفتهما في حين لم يتم تركيز واستغلال تطبيق التصرف في الاشتراكات سوى في نيابة واحدة من جملة خمس نيابات .

وتجدر الإشارة إلى تحلي وزارة النقل في موفى أبريل 2012 عن تعميم تركيز النظام المعلوماتي المندمج على شركات النقل ودعوها إلى إعداد نظام خاص بها .

وتستغل الشركة حاليا خمس تطبيقات غير مندجة تمّ تطويرها اعتمادا على برمجيات مختلفة وفي غياب تصوّر شامل ومتكامل. ولوحظ أنّ مستعملي البعض من هذه التطبيقات على غرار تطبيقي التصرف في المخزون والتحكم في الطاقة يجمعون وظائف متنافرة تتمثل في إدراج المعطيات والمصادقة عليها علاوة على عدم تعيين متصرف للإشراف على استغلال هذه التطبيقات .

كما لوحظ غياب تطبيقات معلوماتية تخصّ عديد مجالات التصرف كبرجحة السفرات وتنفيذها وصيانة الأسطول والفوترة ومتابعة الميزانية بالإضافة إلى عدم استغلال البيانات المخزّنة بمنظومة "بروداتا" المتعلقة بـداخيل الاستغلال بسبب عدم تطوير تطبيق تسمح بذلك .

وخلافاً لمنشوري الوزير الأول عدد 27 المؤرخ في 11 أكتوبر 2003 وعدد 10 بتاريخ 20 ماي 2011 حول تخطيط المشاريع المتصلة بالإعلامية وبرمجتها ومتابعة إنجازها بالمنشآت والمؤسسات العمومية، لم تتول الشركة إحداث هيئة خاصة بأنظمة المعلومات والاتصال تعنى بإبداء الرأي في المشاريع المتعلقة بأنظمة المعلومات والاتصال واقتراح الحلول الكفيلة بتأمين سلامة المنظومات المعلوماتية ومتابعة تنفيذها .

ب- التصرف في الأعوان

يقتضي إحكام التصرف في الأعوان إحترام القوانين والتراتب الجاري بها العمل المتعلقة بالمسار المهني وبشروط إسناد المنح والأجور . إلا أنه تم الوقوف على العديد من النقائص والاختلالات في هذا المجال .

1- الانتداب والتدرج والترقية

يخضع المسار المهني للأعوان إلى القانون عدد 78 لسنة 1985 المؤرخ في 5 أوت 1985 والمتعلق بضبط النظام الأساسي العام لأعوان الدواوين والمؤسسات العمومية ذات الصبغة الصناعية والتجارية والشركات التي تمتلك الدولة أو الجماعات المحلية رأس مالها بصفة مباشرة وكليا والنظام الأساسي الخاص بأعوان الشركات العمومية للنقل البري للمسافرين عبر الطرقات وشركة نقل تونس المصادق عليه بمقتضى الأمر عدد 1730 المؤرخ في 9 أوت 1999 . إلا أنه تم تعديل أحكام الفصول 24 و30 و34 و35 و36 من النظام الأساسي الخاص آف الذكر بمقتضى محضري اتفاق بين ممثلي الشركات العمومية للنقل البري والطرف النقابي على التوالي بتاريخ 12 مارس 2009 و9 ديسمبر 2011 دون استصدار أوامر مصادقة في الغرض .

وبخصوص الإنتداب، تبين خلال الفترة 2009-2011 عدم احترام المدة القصوى بين تاريخ ترخيص وزارة النقل في الانتداب وتاريخ إنجازه فعليا حيث تراوحت المدة اللازمة لإنجاز الإنتداب بين 10 أشهر و33 شهرا مقابل مدة لا تتجاوز ستة أشهر حسب نظام الجودة الخاص بالشركة . ويعود هذا التأخير إلى النقائص على مستوى تحديد المؤهلات المطلوبة عند نشر إعلانات الإنتدابات .

وتبين أنّ الشركة تولّت أحيانا إنجاز اتدابات مباشرة دون مناظرة وعدم احترام مبدأ المساواة والترتيب التفاضلي للمرشحين عند اعتماد المناظرات علاوة على عدم الالتزام بأحكام المرسوم المتعلق بإعادة الإنداب في إطار العفو التشريعي العام.

وفي هذا الصدد تولّت الشركة خلال الفترة من 2001 إلى جويلية 2011 إنداب 115 عوناً وقتياً وبعونين متعاقدين و11 عوناً قاراً دون مناظرة وذلك خلافاً لمقتضيات الفصل 11 مكرّر من القانون عدد 9 لسنة 1989 آف الذكر. وبرّرت الشركة إنداب الأعوان المتعاقدين والقارّين بضرورة تحسين المناخ الإجتماعي داخل الشركة والإستجابة للطلبات الواردة في الغرض من قبل وزارة النقل والإتحاد العام التونسي للشغل.

وأدى إبرام عقود عمل لمدة تجاوزت السنة الواحدة لفائدة الأعوان الوقيين المنتدبين مباشرة وذلك خلافاً للفصل 3 من الأمر عدد 567 لسنة 1997 المؤرخ في 31 مارس 1997 المتعلق بضبط شروط وصيغ الإنداب المباشر بالمنشآت العمومية إلى صدور أحكام قضائية في سنة 2009 ضد الشركة تحمّلت بموجبها مبلغ 41 أ.د بعنوان غرامات لفائدة عشرة أعوان وقيين تم طردهم من قبلها.

وخلافاً لمحضر الجلسة المنعقدة بين الإدارة العامة والنقابة الأساسية بتاريخ 8 فيفري 2011 الذي نصّ على إدماج الأعوان العرضيين المباشرين دون سواهم، تولّت الشركة إدماج خمسة أعوان عرضيين غير مباشرين بها منذ فترة تراوحت بين سنة وعشر سنوات.

وتولّت الشركة سدّ جميع الشّعورات في سلك أعوان التسيير خلال الفترة 2008-2011 بواسطة المناظرات الداخلية أو عن طريق التسمية المباشرة عوضاً عن اعتماد المناظرة الخارجية في حدود 50 % للأعوان الإداريين والفنيين مثلما ينصّ عليه الفصل 24 من النظام الأساسي الخاص آف الذكر. كما تم إدماج 25 عوناً وقتياً باتدابهم كمتعاقدين بتاريخ 15 جويلية 2008 عن طريق مناظرة داخلية وذلك خلافاً للفصل 28 من نفس النظام الأساسي الذي خصّص المناظرات الداخلية لترقية الأعوان القارّين للشركة. علماً أنّ تم الإعلان عن المناظرة بعد إجراء الاختبارات الكتابية وذلك على سبيل التسوية.

وخلافا لمبدأ تكافؤ الفرص عند الإنتداب تمّ قبول ملفات ترشح لا تتوفر فيها الشروط المطلوبة. من ذلك تمّ بخصوص المناظرة عدد 2009/4 المتعلقة بانتداب سواق قباض متعاقدين انتداب مترشح رغم أنه قدّم رخصة سياقة من الصنف "د" منتهية الصلوحية وقبول مطلب مترشح لم يقدم التزاما للعمل بكل نيابات الشركة. كما لم يتم رفض مطلب مترشح للمناظرة عدد 2010/1 المتعلقة بانتداب أعوان فنيين رغم تضمّنه شهادة مدرسية غير معرّف بمطابقتها للأصل في حين مثل ذلك سببا في إقصاء مترشحين آخرين.

كما تمّ إقصاء 8 مترشحين من المناظرة الخارجية عدد 2010/4 رغم إحرازهم على شهادة الإجازة التي تعتبر معادلة لشهادة الأستاذية حسب الأمر عدد 1397 المؤرخ في 20 جوان 1994 والمتعلق بضبط سلم الوظائف الوطني والأمر عدد 2139 المؤرخ في 8 جويلية 2009 والمتعلق بضبط السلم الوطني للمهارات وذلك خلافا لجدول تصنيف الخطط والرتب الملحق بالنظام الأساسي الخاص المذكور الذي يسمح بقبول شهادات معادلة للأستاذية.

وخلافا للمرسوم عدد 1 لسنة 2011 المؤرخ في 19 فيفري 2011 والمتعلق بالعمو العام الذي ينصّ على إعادة انتداب الأعوان المطرودين على إثر تبعات قضائية تمت على أساس نشاط نقابي أو سياسي، تولت الشركة انتداب عون متمتع بالعمو العام تمّ طرده من شركة نقل وتوزيع البضائع باجحة وكذلك إعادة إدماج عون متمتع بالعمو العام طبقا للمرسوم عدد 30 لسنة 2011 المؤرخ في 26 أفريل 2011 والمتعلق بالعمو العام في جريمة إصدار شيك دون رصيد. وبررت الشركة ذلك بالحصول على تراخيص في الغرض من وزارة الإشراف.

وخلافا لمقتضيات الفصل 19 من القانون عدد 78 لسنة 1985 آف الذكر الذي ينصّ على أنه "تقضي المناظرات إلى إعداد قائمات يرتب بها المترشحون المقبولون حسب جدارتهم"، تولت الشركة بالنسبة للمناظرة عدد 2009/4 إنتداب المترشح صاحب الرتبة 20 في خطة سائق قابض دون احترام الترتيب التفاضلي للمترشحين في حين لم يتم قبول أصحاب المراتب 8 و16 و17 و18 و19.

كما تمّت ترقية عونين على التوالي من رتبة قابض وملحق إدارة إلى رتبة متصرف وذلك على إثر حصولهما على شهادة الأستاذية. وكذلك الشأن بالنسبة إلى عونين آخرين تمّت ترقية كل منهما من رتبة مهندس إلى رتبة مهندس أول إثر حصولهما على شهادة تسجيل بعمادة المهندسين التونسيين وذلك خلافا للفصلين 24 و35 من

نفس النظام الأساسي الخاص الذين نصّوا على أنّ الترقية تتم إما عن طريق التسمية المباشرة بالاختيار أو عن طريق المناظرة الداخلية أو على إثر النجاح في دورة تكوينية يتم ضبطها مسبقاً من قبل الشركة مع الإحراز على شهادة معترف بها ومعادلة للمستوى المطلوب عند الإلتداب.

وتمّ خلافاً للفصل 35 من النظام الأساسي الخاص المذكور أعلاه تمتيع بعض الأعوان بأكثر من ترقيتين عن طريق التسمية المباشرة وإسناد ترقيات عن طريق التسمية المباشرة لأعوان لم تتوفر فيهم الشروط المنصوص عليها ضمن محضر الاتفاق بين ممثلي الشركات العمومية للنقل البري للمسافرين وممثلي الاتحاد العام التونسي للشغل حول الزيادات في الأجور لسنة 2011 الذي مكّن من التمتع بترقية عن طريق التسمية المباشرة شريطة بلوغ سن 50 سنة وأقدمية في العمل تتجاوز 20 سنة. كما تمت ترقية عونين من رتبة متصرف إلى رتبة متصرف رئيس عوضاً عن ترقيتهما إلى الرتبة التي تليها مباشرة وهي رتبة متصرف مستشار.

2- المنح والأجور

تمّ الوقوف على العديد من الإخلالات بخصوص احتساب وإسناد المنح إلى أعوان الشركة. وفي هذا الصدد تم إدراج منح الإنتاج والإنتاجية ومنح آخر السنة في قاعدة احتساب منحة الراحة السنوية. كما تمّ تعميم هذه المنحة بداية من سنة 2012 على كافة الأعوان بعد أن كانت تسند لأعوان الإستغلال دون سواهم حيث تحمّلت الشركة مبلغ 4 أ.د دون وجه حق بهذا العنوان خلال نفس السنة. وتجدر الإشارة إلى أنّ عدم تحديد وزارة الإشراف لأصناف المنتفعين بالمنحة المذكورة إضافة إلى عدم مصادقتها على عمليات تنقيح ضبط مقاديرها وطرق احتسابها أدّى إلى وجود اختلافات في هذا الشأن بين مختلف الشركات العمومية للنقل البري للمسافرين.

كما تولّت الشركة إسناد منح التنقل الظرفية لأعوان الاستغلال وللسواق القباض المكلفين بأعمال إدارية أو بالعمل بشباك التذاكر رغم عدم قيامهم بتنقلات. واعتمدت الشركة في ذلك على الإتفاق المبرم بين الإدارة العامة والنقابة الأساسية للشركة المؤرخ في 24 جانفي 2011 دون الحصول على مصادقة وزارة الإشراف. وتقدر المبالغ المسندة دون وجه حقّ بهذا العنوان في سنة 2011 بنحو 23,7 أ.د.

وتسند منحة دفع المداخليل بمقتضى محضر الإتفاق المتعلق بجتم المفاوضات الإجتماعية بالشركات العمومية للنقل البري للمسافرين بتاريخ 12 مارس 2009 بنسبة 14 ٪ من قيمة المداخليل للقباض ونسبة 7 ٪ لكل سائق في خطة قابض. إلا أن الشركة أسندت هذه المنحة باعتماد نسبة 14 ٪ من قيمة المداخليل لكافة الأعوان المعنيين بها قبل إمضاء الإتفاق المذكور وبعده. ويقدر المبلغ المسند دون وجه حق للسواق في خطة قابض مجوالي 41 أ.د. خلال سنتي 2010 و2011.

ومثلت منح الساعات الإضافية حوالي 10 ٪ من نفقات التآجير خلال الفترة 2008-2012. وارتفعت كلفتها من 339 أ.د. في سنة 2008 إلى 846 أ.د. في سنة 2012 وهو ما يعادل حوالي 177 ألف يوم عمل يتطلب إنجازها في أوقات العمل العادية انتداب 104 عوناً إضافياً. وخلافاً لدليل الإجراءات لم تتول الشركة مسك دفتر لمتابعة حضور أعوان الإستغلال كما لم يمكن من إحكام إجراءات احتساب الساعات الإضافية. ويتم في الغرض الإعتماد على المعطيات المسجلة بورقات العمل من طرف الأعوان دون مراقبتها ودون أن تكون شاملة، وهو ما لا يمكن من التأكد من الإنجاز الفعلي للساعات الإضافية. وأدى ذلك إلى الإسناد بصفة جزافية لما لا يقل عن 3 ساعات إضافية يومياً لأعوان الإتصال والموجهين المركزيين ولسواق سيارات المصلحة ولسواق السيارات المخصصة لمراقبة الطرقات ولساعتين إضافيتين يومياً للمراقبين.

وخلافاً لمقتضيات الفصل 99 من النظام الأساسي الخاص المذكور الذي ينص على أنه "لا يمكن وفقاً للقوانين الجاري بها العمل أن تتجاوز مدة العمل الفعلي اليومي 10 ساعات"، تبين أنه تم بخصوص بعض أعوان الجولان تجاوز السقف المذكور ليلبغ أحياناً ضعف المدة المحددة ولعدة أشهر. وبررت الشركة ذلك بخصوص بعض الحالات بتنفيذ رحلات للخواص وعمليات كراء لفائدة وزارة الداخلية. وتجدد الإشارة إلى أن عدد ساعات العمل الزائدة عن 10 ساعات في اليوم الواحد خلال الفترة 2008-2011 بلغ مجموعها 160 ألف ساعة بكلفة ناهزت 300 أ.د.

وأدت هذه الوضعية إلى عدم تجاوز الراحة المسترسلة لبعض الأعوان مدة 4 ساعات وذلك خلافاً للفصل 102 من نفس النظام الأساسي الذي ينص على أن "العمل اليومي لكل عون يجب أن تتبعه استراحة مسترسلة لا يمكن أن تقل مدتها عن 10 ساعات متتالية". كما أدى ذلك إلى عدم تمتع بعض الأعوان بأي يوم راحة

لمدة 4 أسابيع متتالية وذلك خلافاً لمقتضيات الفصل 106 من النظام الأساسي المذكور الذي ينصّ على ضرورة انتفاع "العون الذي يدعى للعمل كامل اليوم المخصص لراحته الأسبوعية براحة تعويضية أثناء الأسبوع الموالي".

وأرجعت الشركة ذلك إلى ارتفاع حجم العمل وبضرورة إيفاء الشركة بالتزاماتها تجاه حرفائها رغم أنّ إعادة توزيع الساعات الإضافية بين أعوان الجولان من شأنه أن يمكن من عدم تجاوز عدد ساعات العمل اليومية القصوى المسموح بها لكافة الأعوان.

وخلافاً لمقتضيات الفصل 59 من النظام الأساسي الخاص سابق الذكر، تولت الشركة تحمّل نفقات تأجير لفائدة أعوان لم يمارسوا فعلياً العمل بالشركة وكان ذلك الشأن بالنسبة لنفقات تأجير رئيس مدير عام سابق توقف عن العمل بالشركة في 15 جانفي 2009 وواصلت الشركة تسديد نفقات تأجيره إلى غاية 31 مارس 2009 تاريخ تكليفه بالإشراف على الإدارة الجهوية للنقل ببنزرت، علماً أنّها لم تتولّ مطالبة سلطة الإشراف بإرجاع المبلغ. وبلغت نفقات التأجير المدفوعة دون موجب 6,5 أ.د.

كما تحمّلت الشركة نفقات تأجير عونين اثنين بلغت 12,6 أ.د بعنوان السداسي الأول من سنة 2011 رغم أنّهما انتقلا خلال الفترة المذكورة إلى العمل بكل من الإدارة الجهوية للنقل بين عروس وبباجة تبعاً لمراسلة من وزارة الإشراف مؤرخة في نوفمبر 2010. كما تحمّلت الشركة نفقات تأجير لفائدة عون بلغت 134 أ.د وضع على ذمة الاتحاد العام التونسي للشغل خلال الفترة من 2003 إلى 2011 منها 27 أ.د بعنوان ساعات إضافية.

ومن شأن الإخلالات المتعلقة بالانتداب والتدرج والترقية وإسناد بعض المنح والامتيازات أن تشكل أخطاء تصرف على معنى القانون عدد 74 لسنة 1985 المؤرخ في 20 جويلية 1985 والمتعلق بتحديد أخطاء التصرف التي ترتكب إزاء الدولة والمؤسسات العمومية الإدارية والجماعات المحلية والمشاريع العمومية وضبط العقوبات المنطبقة عليها.

ج- حماية الممتلكات

تقتضي حماية الممتلكات ضرورة العمل على متابعة وضعيتها القانونية واحترام المعايير المستوجبة في عملية تقييمها إلى جانب حسن مسك ملفات المتابعة الخاصة بها. إلا أنّ الشركة لم تول في بعض الأحيان العناية اللازمة لهذا الجانب.

وتبين في هذا الصدد أنه لم تتم إلى غاية سنة 2009 تسوية الوضعية القانونية لقطعتي أرض تم انتزاعهما بمقتضى الأمر عدد 386 المؤرخ في 6 نوفمبر 1967 والمتعلق بالانتزاع من أجل المصلحة العمومية لفائدة بلدية باجة لإحداث مستودع ومحل للإصلاح الميكانيكي لسيارات الشركة. وأدى ذلك إلى قيام البلدية بإحالة إحدى قطعتي الأرض وجزء من قطعة الأرض الأخرى مساحته 3148 م² لفائدة الوكالة الفنية للنقل البري لإنجاز مشروع مشترك بين الشركة والوكالة المذكورة.

وتقوم الشركة باستغلال عقارات على ملك الدولة وبعض الخواص دون تسوية وضعيتها القانونية. ويتعلق الأمر بقطعة أرض بمعدية نفزة على ملك الدولة وبعض الخواص أقامت عليها الشركة محطة نقل مسافرين منذ سنة 1967. وكذلك الشأن بالنسبة لقطعة أرض بتستور على ملك الدولة أقامت عليها الشركة محطة ومقهى ومطعم ومحل سكنى.

كما لم تتمكن الشركة إلى موفى 2012 من إثبات ملكيتها أمام القضاء لحل قامت بتسويغه إلى أحد أعوانها الذي توقف عن دفع معالم الكراء منذ سنة 2009.

وخلافا لمقتضيات الفصل 75 من مجلة الغابات، تولت الشركة منذ سنة 2008 استغلال قطعة أرض بمدينة نفزة تابعة للملك العمومي الغابي كماوى لإيداع 19 حافلة رغم رفض الوزير "المكلف بالفلاحة" إسنادها رخصة في الغرض، وهو ما من شأنه أن يعرضها إلى العقوبات المنصوص عليها بالفصل 78 من المجلة آفة الذكر.

وخلافا للمنشور عدد 57 المؤرخ في 28 أكتوبر 2005 الصادر عن الوزير الأول والمتعلق بالوضع العقاري لممتلكات المنشآت ذات المساهمات العمومية، لم تتول الشركة تقديم تقرير مفصل في الغرض إلى وزارة الإشراف مما لم يسمح خاصة بالتنسيق مع وزارة أملاك الدولة والشؤون العقارية للنظر في الإشكاليات المطروحة والمساعدة على إيجاد الحلول القانونية المناسبة.

ويقتضي المعيار المحاسبي عدد 5 عدم إدراج المعاليم والأداءات القابلة للاسترجاع ضمن كلفة اقتناء الممتلكات. إلا أن الشركة تولت خطأً إدراج 13,7 أ.د بعنوان الأداء على القيمة المضافة ضمن التكلفة الجمالية لسيارات المصلحة التي تم اقتناءها سنتي 2009 و2010. رغم أن الأداء المذكور قابل للاسترجاع على معنى

الفصل 10 من مجلة الأداء على القيمة المضافة باعتبار أن هذه السيارات معدة للاستغلال. وأدى ذلك إلى عدم استرجاع الشركة لمبلغ 6,85 أ.د يمثل 50 % من مبلغ هذا الأداء.

ومخصوص متابعة المساهمات المالية للشركة والتي تناهز قيمتها 55 أ.د في رؤوس أموال 13 شركة تبين أنه خلافا لقواعد حسن التصرف لا يتم مسك ملفات متابعة في الغرض حيث لوحظ عدم تسوية حسابات مساهمات بمبلغ 22,5 أ.د تتعلق بشركة "ستيميكام" وشركة "آجر الشمال" رغم توقفهما عن النشاط.

II- التصرف المالي

تعلقت الملاحظات التي تم الوقوف عليها في هذا المجال بالديون والمستحقات ومداخيل الإستغلال وبالإستثمارات.

أ- الديون والمستحقات

بلغ حجم الديون تجاه مزودي الاستغلال في موفى 2011 نحو 706 أ.د منها 36 % لم يتم خلاصها رغم انقضاء الآجال القصوى لتسديدها، وهو ما من شأنه أن يحد من مصداقية الشركة تجاه مزوديها.

وفي المقابل بلغت قيمة الخدمات مؤجلة الدفع التي لم يتم استخلاصها في الآجال نحو 2 م.د في موفى سنة 2011 ترجع نسبة 73 % منها إلى سنة 2008 وما قبلها. وترجع هذه الوضعية أساسا إلى عدم التنسيق بين قسم البيوعات والفوترة وقسم الإستخلاص إلى جانب عدم أفراد الديون المستحقة بعنوان سنة 2000 وما قبلها لدى مختلف الحرفاء بحسابات فردية وعدم تذكير بعض الحرفاء بضرورة دفع مستحقات بدمتهم بلغت 351 أ.د. ويذكر أن الشركة لم تتول تكليف عون بمتابعة الاستخلاص إلا في موفى 2009.

وأدى كذلك عدم توفر بعض مؤيدات المستحقات الراجعة إلى ما قبل سنة 2000 بسبب غياب نظام ترتيب للوثائق المحاسبية المثبتة للديون وسوء ظروف حفظها إلى عدم التمكن من مطالبة المجلس الجهوي بباجة

ولجنة تصفية الأموال والقيم الراجعة لحزب التجمع المنحل والمندوبية الجهوية للشباب والرياضة والترتبة البدنية
بباجة بتسديد ديون قدرها على التوالي 160 أ.د. و321 أ.د. و31 أ.د.

ولم تتول الشركة بمناسبة إمضاء اتفاقيات لاستخلاص 657 أ.د بعنوان مستحقات لدى وزارة
الداخلية إدراج مستحقات بمبلغ 278 أ.د راجعة إلى ما قبل سنة 2011. وأفادت الشركة أن المبالغ المضمنة
بالإنفاقيات لا تعتبر سوى تسبقات على حساب المستحقات.

وبلغت جملة مستحقات الشركة التي أصبحت مهددة بالسقوط بمفعول التقادم حوالي 741 أ.د منها
74,4 أ.د متخلّلات بذمة وزارة الداخلية و667 أ.د بذمة منشآت عمومية وخواص.

ورغم صعوبة استخلاص مستحقاتها، لم تتول الشركة تكوين مدخرات في شأن المبالغ المشكوك في
خلاصها، حيث لم يتم خلافاً للفقرة 25 من المعيار المحاسبي عدد 3 وإلى غاية موفى 2011 تكوين مدخرات في
شأن خدمات مؤجلة بمبلغ 79 أ.د رغم عدم استخلاص أي مبلغ منها منذ فترة تراوحت بين سنة واحدة وأكثر
من 11 سنة.

ب- مداخل الاستغلال

أدى عدم تولي الشركة تصنيف خطوطها إلى خطوط حضرية وجاهية بسبب عدم حث ولاية باجة
على إصدار قرارات تضبط دوائر النقل الحضري إلى سوء ضبط وتطبيق تعريفات النقل في مستوى خطوط
الأسواق والخطوط المدرسية والجامعية الممكن تصنيفها كخطوط حضرية.

وخلافاً لمقرر وزير النقل المتعلق بضبط تعريفات النقل الحضري والمدرسي المؤرخ في 18 أوت 2003،
تم ربط تعريف الاشتراك المدرسي والجامعي بعدد السفرات المنجزة يومياً بما انجر عنه إستخلاص مبالغ دون وجه
حق ناهزت نحو 7 أ.د بخصوص الخطوط المدرسية "تستور-الصخيرة" و"تبرسق-دقة الجديدة" و"تبرسق-دقة
آثار" بالنسبة للموسم الدراسي 2011/2012. كما تم ضبط تعريفات بعض الخطوط المدرسية بناء على
مسافات مخالفة لتلك المنصوص عليها بمداول التعريفات المصادق عليها من قبل وزارة النقل مما أدى على سبيل

المثال إلى استخلاص حوالي 15 أ.د دون وجه حق على الخطوط المدرسية المتعلقة بنبابات نفزة وتبرسق ومجاز الباب وتستور وذلك بعنوان ثلاث سنوات دراسية.

ومخصوص إسناد الإشتراكات ومتابعتها، تولت الشركة خلال الفترة من 2009 إلى 2012 إسناد اشتراكات مدرسية سنوية بصفة مجانية قيمتها 23 أ.د وذلك دون وجه حق لفائدة بعض التلاميذ بناء على مطالب فردية وعلى مراسلات واردة من حزب التجمع الدستوري الديمقراطي المنحل أو من مختلف المعتمديات الترابية لولاية باجة وذلك خلافا للفصل 16 من مقرر وزير النقل والتجارة المؤرخ في 15 أوت 2001 المتعلق بالمصادقة على تعريفات النقل والفصل 122 من النظام الأساسي الخاص بالأعوان آف الذكر.

وتم أحيانا التأشير على بطاقات الإشتراكات الشهرية دون استخلاص المعاليم المستوجبة وبالتالي تمّ بيع عدد من الطلبة بالتنقل بصفة مجانية ودون وجه حق. وقد ساعد على ذلك الجمع بين وظائف متنافرة تتعلق بدراسة مطالب الإشتراكات الشهرية وإسناد بطاقات الإشتراك واستخلاص المبالغ المستوجبة. وعلى سبيل المثال قدرت المبالغ غير المستخلصة في هذا الشأن بخصوص نيابة مجاز الباب بعنوان الفترة من نوفمبر 2010 إلى جوان 2011 بحوالي 2,536 أ.د.

وخلافا لمقتضيات الفصل 5 من قرار وزير النقل المؤرخ في 29 جويلية 1998 المتعلق بضبط تعريفات الاشتراكات المدرسية، أدى استخلاص مبلغ دينار واحد عوضا عن 3 دنانير بعنوان معلوم بطاقة الاشتراك الشهري المذكور إلى نقص في المداخيل ناهز 14 أ.د بعنوان الفترة 2009-2011.

ولوحظت نقائص على مستوى الإنفاقيات وفوترة عمليات الكراء حيث يتم اعتماد تسعيرة مضبوطة بصفة جزائية وذلك في غياب محاسبة تحليلية تسمح بضبط كلفة النقل للكيلومتر الواحد. كما تبين عدم مراجعة تسعيرة عمليات الكراء رغم تعدد الزيادات المسجلة في بعض عناصر الكلفة. وخلافا لبنود إنفاقيتين إثنين، لم يتم مراجعة التسعيرة الواردة بهما رغم الترفيع في تعريفه النقل البري.

وعلاوة على ذلك، لوحظ عدم شمولية فوترة عمليات الكراء بالمؤجل حيث لم يتم على سبيل المثال في سنة 2011 فوترة واستخلاص مبلغ 6,557 أ.د من قبل نيابة باجة. ويفسر ذلك أساسا بعدم تولى مصلحة الإستغلال المقاربة بين عمليات النقل المنجزة حسب جداول التعيينات اليومية وأذون كراء الحافلات.

ج- الإستثمارات

بلغت الإستثمارات المنجزة خلال الفترة من 2007 إلى 2011 ما قدره 8,960 م.د منها 5,937 م.د بعنوان برنامج العمل 2007-2011 و2,383 م.د بعنوان برنامج العمل 2002-2006. وتعلق هذه الإستثمارات باقتناء الحافلات وبأشغال التهيئة والبنية الأساسية والإصلاحات الكبرى للحافلات وبتركيز الواقيات وباقتناء المعدات والتجهيزات الفنية. إلا أنه لوحظ تواضع نسبة إنجاز الاستثمارات المبرمجة حيث لم تتجاوز 60%. ويفسر ذلك بالتأخير الحاصل في إبرام الصفقات العامة من قبل وزارة الإشراف المتعلقة باقتناء الحافلات وبالتأخير في إنجاز أشغال التهيئة والبنية الأساسية بسبب التأخير في إنجاز المشروع المشترك مع الوكالة الفنية للنقل البري التي عهد إليها إعداد الصفقة المعنية ومتابعتها.

1- ضبط الحاجيات وإبرام الصفقات وتنفيذها

لم تتول الشركة بالنسبة لبعض الصفقات ضبط الحاجيات بالدقة اللازمة وذلك نتيجة عدم الأخذ بعين الاعتبار لنفاذ مخزون بعض الفصول ونسق الاستهلاك والتأخير في اقتناء الحافلات. فقد لوحظ بخصوص صفقتي اقتناء الإطارات المطاطية أن الشركة قامت عند تنفيذ الصفقة المبرمة بتاريخ 20 أبريل 2007 التخفيض في قيمة الشراءات التعاقدية بنسبة 47% كما تولت عند تنفيذ الصفقة المبرمة في 21 جانفي 2009، الزيادة في قيمة الشراءات التعاقدية بنسبة 63% في سنة 2009 و30% في سنة 2010. وكذلك كان الشأن بالنسبة لصفقة اقتناء قطع الغيار لسنة 2011 حيث تراوح التخفيض في قيمة الشراءات التعاقدية بين 24% و60%.

وبخصوص الزيادة في قيمة الشراءات المشار إليها أعلاه، لم تتول الشركة إبرام ملاحق لصفقة اقتناء قطع الغيار وذلك خلافا للفصل 115 من الأمر المنظم للصفقات العمومية. أما بالنسبة لصفقات اقتناء الإطارات المطاطية فإن الملاحق المتعلقة بها قد تم إبرامها على سبيل التسوية. وخلافا للفصل 153 من الأمر المنظم للصفقات العمومية، لم تتول الشركة إحالة ملف الملاحق الخاص بصفقة اقتناء الإطارات المطاطية المنجزة في سنة 2009 على أنظار هيئة المتابعة والمراجعة للصفقات العمومية رغم تجاوز الزيادة في قيمة الشراءات الحد المضبوط في الغرض.

وبخصوص إجراءات إبرام الصفقات، تبين وجود إخلالات على مستوى إعداد ملفات الصفقات والإعلان عن طلبات العروض وفرزها وإسناد الصفقات. من ذلك لم تتول الشركة إعداد ملف سري يتضمن تقديرات الإدارة بخصوص مختلف الصفقات سائلة الذكر كما لم يسمح لها بالتثبت من مدى مقبولية الأسعار.

كما لوحظ عدم احترام آجال قبول العروض المنصوص عليها بالفصل 63 من الأمر المنظم للصفقات العمومية حيث لم تتجاوز هذه الآجال 11 يوما بخصوص طلب العروض المؤرخ في 19 أبريل 2007 والمتعلق باقتناء قطع غيار للفترة 2007-2009. إضافة إلى ذلك فإن طول المدة الفاصلة بين تاريخ اعتبار طلب العروض المذكور غير مشر وتاريخ إعادة الإعلان عن طلب عروض جديد في الغرض والتي ناهزت 5 أشهر، من شأنه أن لا يسمح بتوسيع مجال المنافسة.

وتبين بخصوص صفقة اقتناء وتركيز الواقيات لسنة 2010، أنه تم إبرام عقد الصفقة رغم عدم تقديم الوثائق المنصوص عليها بكراس الشروط الإدارية من قبل المزود. علما أنه تم إقصاء أحد العروض لنفس الأسباب.

وخلافا لمقتضيات الفصل 19 من الأمر المذكور آنفا الذي ينص على أنه "إذا لم يتسن إسناد حصة أو عدة حصص، يتعين إعادة الإجراءات المتعلقة بإبرام الصفقة في شأن الحصة غير المسندة، تولت الشركة اقتناء الفصول التي لم يرد في شأنها عروض مالية بمقتضى طلبات أثمان بقيمة 61 أ.د. أنجزت دون احترام الإجراءات الواجب إتباعها في الغرض.

وخلافا لمقتضيات البنود الواردة بالصفقات، تولت الشركة بخصوص صفقة اقتناء 3 حافلات مزدوجة المبرمة بتاريخ 6 فيفري 2008 و صفقة اقتناء 3 حافلات مكيفة المبرمة في غرة ديسمبر 2008 خلاص المزود الأول بمبلغ 707 أ.د. والمزود الثاني بمبلغ 514 أ.د. وذلك قبل استلام الحافلات المعنية. وفي مقابل ذلك وخلافا لمقتضيات الفصل 120 من الأمر المنظم للصفقات العمومية لم تتول الشركة تسديد مستحقات المزودين بخصوص صفقات التزود بالإطارات المطاطية المذكورة آنفا في الآجال الترتيبية حيث تراوح التأخير في الخلاص بين 31 يوما و175 يوما.

ولوحظ أيضا أنه لم يتم القيام بإجراءات القبول النهائي والختم النهائي للصفقات المتعلقة باقتناء الحافلات والمبرمة على التوالي بتاريخ 6 فيفري 2008 و20 جانفي 2010 و30 جوان 2010 و15 سبتمبر 2010.

2- التفتقات المنجزة خارج إطار الصفقات

يقتضي ترشيد الشراءات المنجزة خارج إطار الصفقات عرضها على أنظار اللجنة الداخلية للشراءات. إلا أن الشركة لم تقيد دائما بهذا الإجراء وذلك خلافا لمقتضيات مذكرة إحداث اللجنة المذكورة بتاريخ 2 سبتمبر 1999. وساهم ذلك في تجزئة الشراءات في مجال قطع الغيار والتعامل مباشرة مع بعض المزودين دون تفعيل مجال المنافسة للحصول على أفضل العروض مثلما تم بخصوص نفقات إشهار وصيانة مكيفات الحافلات وتنفيذ أشغال تهيئة.

وفي هذا الصدد، وخلافا لمقتضيات الفصل 8 من الأمر المنظم للصفقات العمومية، تمت تجزئة شراءات قطع الغيار المنجزة خلال سنوات 2007 و2008 و2009 و2010 حيث أنجزت بواسطة طلبات أثمان بلغت قيمتها على التوالي 242 أ.د. و230 أ.د. و321 أ.د. و439 أ.د.

كما لم يتم أحيانا تفعيل مبدأ المنافسة، حيث تولت الشركة في سنة 2010 وبالإتفاق المباشر إسناد أشغال تهيئة واقتناء علامات توجيه ولوحات بيانية إلى أحد المزودين بمبلغ جملي ناهز 45 أ.د. وكذلك اقتناء لوحات مضيئة بجوالي 24 أ.د. وصيانة مكيفات الحافلات بنحو 40 أ.د. ويذكر أنه تم بخصوص خدمات الصيانة المذكورة إبرام صفقة بالتفاوض المباشر في الغرض على سبيل التسوية بتاريخ 30 أفريل 2012.

وتم أيضا بالاتفاق المباشر إبرام اتفاقية شراكة مع شركة خاصة للدعاية والإشهار بتاريخ 23 أفريل 2009 لمدة 10 سنوات. ورغم عدم إيفاء هذه الشركة بالتزاماتها بخصوص توفير بطاقات اشتراك مدرسية مطابقة للمواصفات المحددة في الغرض وتركيز 8 واقبات إضافة إلى تخلّد مبلغ 16,5 أ.د. بذمتها، فإنه لم يتم وإلى موفى 2012 فسخ الإتفاقية المبرمة معها.

كما تولت الشركة بالنسبة لبعض الشراءات قبول العرض الوحيد أو إقصاء العروض الأقل ثمنًا، مثلما هو الشأن بالنسبة لاقتناء قطع الغيار واقتناء أثاث جديد لمكتب الرئيس المدير العام خلال سنة 2009 بمبلغ ناهز 6,6 أ.د. وبررت الشركة ذلك على التوالي بضرورة اقتناء قطع غيار أصلية والأثاث الأنسب من ناحية الجودة والجمالية. وكان على الشركة تحديد الخصائص الفنية المطلوبة ضمن إعلانات طلبات الأثمان المذكورة. وكذلك كان الشأن بالنسبة لأشغال صيانة مكيفات الحافلات موضوع الإستشارة المنجزة بتاريخ 25 أفريل 2011 حيث تم قبول العرض الوحيد رغم عدم قيام الشركة بإعداد تقدير أولي لكلفة هذه الخدمات للتحقق من مدى مقبولية العرض المالي.

ومن شأن إنجاز الإقتناءات والأشغال والخدمات المذكورة آفقا دون احترام الإجراءات الترتيبية المعتمدة في الغرض أن يشكل خطأ تصرف على معنى القانون عدد 74 لسنة 1985 المؤرخ في 20 جويلية 1985 والمتعلق بأخطاء التصرف المرتكبة في حق الدولة والمؤسسات العمومية والإدارية والجماعات المحلية والمنشآت العمومية.

III- الإستغلال والصيانة والإقتصاد في الطاقة

تقتضي نجاعة عمليات النقل وتأمينها في أحسن الظروف، تدعيم نشاطي الإستغلال والصيانة واحترام التراتيب المعمول بها علاوة على ترشيد الإستهلاك في الطاقة. إلا أنه تم الوقوف على العديد من النقائص في هذه المجالات.

أ- الإستغلال

مكّن النظر في مجال الإستغلال من الوقوف على إخلالات تعلقت بتنفيذ ومراقبة السفرات وبرامج الجودة والسلامة وبالإحالة على عدم الإستعمال.

1- تنفيذ السفرات ومراقبتها

تتأثر جودة السفرات بمدى احترام بعض التراتيب المنظمة لمجال النقل وبتلبية حاجيات الشركة من الحافلات وإعادة توزيع وملاءمة الأسطول حسب حاجة كل خط علاوة على نجاعة عمليات المراقبة. إلا أنه تم الوقوف على عدة نقائص وإخلالات في هذا المجال.

فقد لوحظ عدم احترام الشركة لعدد السفرات المنصوص عليها بكراسات شروط بعض الخطوط حيث تم مثلا حذف العديد من السفرات المتعلقة بخطوط النقل "نفزة-طبرقة" و"مجاز الباب-تونس" وكذلك خط "نفزة-منزل بورقيبة" الذي بلغت نسبة الإلغاء بخصوصه 34 % خلال شهر جويلية 2011. وبررت الشركة ذلك بتعطب الحافلات وعدم توفر حافلات احتياطية.

وخلافا لمقتضيات الفصل الثاني من الأمر عدد 2480 لسنة 2008 المؤرخ في غرة جويلية 2008 والمتعلق بضبط الوثائق الخاصة باستغلال عربات النقل العمومي، إستغلت الشركة عشر خطوط من جملة 12 خطا جهويا وكافة خطوط الأسواق والخطوط المدرسية والجامعية وخطوط النقل بين المدن "باجة-تونس" و"تستور-تونس" و"تستور-بنزرت" دون كراسات شروط. ومن شأن ذلك أن يعرضها إلى العقوبات التأديبية والخطية المالية المنصوص عليهما بالفصلين 49 و46 من القانون عدد 33 لسنة 2004 آف الذكر.

واعتمدت الشركة أحيانا على حافلات نقل حضري عادية لتأمين سفرات بعض خطوط النقل بين المدن وذلك خلافا لمقتضيات المنشور عدد 15 المؤرخ في 26 أفريل 2005 الصادر عن وزير النقل الذي أكد على ضرورة استعمال حافلات تكون معدة من قبل الصانع لنقل الأشخاص جلوسا فقط" في مستوى خطوط النقل بين المدن.

ولم تتمكن الشركة أحيانا من تأمين نقل التلاميذ والطلبة في أحسن الظروف ومن تجنّب حالات الإكتظاظ وذلك بسبب النقص في عدد البقاع المعروضة الذي تراوح خلال الفترة الممتدة بين الموسمين الدراسيين 2007/2006 و2012/2011 بين 2428 بقعة و4936 بقعة. ويرجع ذلك إلى عدم تجاوز نسبة إنجاز برنامج الاستثمار للفترة 2007-2011 بخصوص اقتناء حافلات النقل الحضري العادية والحافلات المزدوجة 42 % وذلك رغم تطوّر عدد المشتركين خلال هذه الفترة بنسبة 2,42 % سنويا وإحداث 7 خطوط جديدة.

ورغم أن إعادة توزيع الحافلات بين مختلف الخطوط المدرسية والنيابات حسب عدد المشتركين وتطوره من شأنه أن يقلص من حالات الإكتظاظ المسجلة ببعض الخطوط فإن الشركة لم تعمل على متابعة عدد المشتركين حسب الخطوط. وقد تبين في هذا الشأن أن العدد الإضافي للتلاميذ المنقولين بواسطة الحافلات المزدوجة والحافلات العادية بالنسبة لبعض الخطوط تراوح على التوالي بين 27 راكبا و57 راكبا وبين 20 راكبا و80 راكبا مقابل طاقة استيعاب قانونية لهذه الحافلات على التوالي في حدود 123 بقعة و90 بقعة.

ونجم عن التأخير في إنجاز الإستثمارات المتعلقة بحافلات النقل المدرسي والنقص المسجل في عملية متابعة المسافات المقطوعة بالنسبة لكل حافلة، الإفراط في استغلال البعض منها حيث تطوّر عدد الحافلات التي تجاوزت معدل المسافات المقطوعة مجوالي 50 ألف كلم سنويا من 15 حافلة أي 36,58 % في سنة 2008 إلى 25 حافلة أي 43,85 % في سنة 2011 من جملة حافلات النقل المدرسي. كما اضطرت الشركة أحيانا إلى استغلال حافلات نقل بين المدن وحافلات صغيرة لتأمين السفريات على بعض الخطوط المدرسية.

وتمثل مراقبة السفريات إحدى الضمانات الكفيلة بحسن تنفيذ خدمات النقل وتحصيل المداخيل. إلا أنه لم يتم ضبط أهداف كمية بخصوص عمليات المراقبة المبرمج إنجازها على الطرقات حسب أصناف ووجهات الخطوط. كما أنه لم يتم متابعة وتقييم العمليات المنجزة بصفة دورية، وهو ما لم يسمح على سبيل المثال بتحديد الخطوط ذات الخطورة المرتفعة في مجال التجاوزات أو تلك التي لم يتم تغطيتها بعمليات الرقابة علاوة على عدم التمكن من إعادة توزيع المراقبين حسب الحاجة وفي الإبان.

ويذكر في هذا الصدد أن نسب إنجاز عمليات المراقبة في مستوى خطوط النقل الجوي والخطوط المدرسية لم تتجاوز على التوالي 15 % و 3 % من جملة السفريات المنجزة خلال سنة 2012. ويرجع ضعف عمليات المراقبة إلى ضعف عدد المراقبين وعدم تطوره خلال الفترة 2009-2012 وكذلك إلى سوء توزيع عمليات المراقبة.

ولوحظ أيضا تراجع عدد المخالفات التي تم استخلاص خطية أو تحرير محاضر في شأنها من 92 مخالفة سنة 2010 إلى 7 مخالفات سنة 2012 بالإضافة إلى عدم إتخاذ الإجراءات القانونية بخصوص 34 حالة ركوب غير قانوني في سنة 2010 و 59 حالة ركوب غير قانوني في سنة 2012 علاوة على عدم إحالة 31 مخالفة غير مستخلصة بعنوان الفترة 2010-2012 إلى النيابة العمومية.

2- نظام الجودة والسلامة

برمجت الشركة في إطار برنامج العمل 2007-2011 الحصول على شهادة المطابقة لمواصفات الجودة (إيزو 9001 صيغة 2008) في مجالي النقل بين المدن والنقل التعاقدية في سنة 2008 والخطوط الحضرية والمدرسية في سنة 2009. غير أنها لم تتمكن من الحصول على الشهادة المذكورة بخصوص خطوط النقل بين المدن

إلا في موفى 2010 بسبب التأخير في إبرام إتفاقية في الغرض مع مكتب خاص والذي لم يتم إلا في شهر أفريل 2009. كما تحلت الشركة عن تركيز نظام الجودة بخصوص الخطوط الحضرية والمدرسية نتيجة سوء تقدير إمكانياتها في مستوى الأسطول والموارد البشرية المخصصة لهذه الخطوط.

وتقتضي مواصفات الجودة، إعداد برنامج مسبق لعمليات التدقيق الداخلي المستوجب إنجازها بصفة دورية للتحقق من مدى الإلتزام بالعمل بنظام الجودة لخطوط النقل بين المدن الذي تمت المصادقة عليه وتقييم مدى فاعليته، إلا أنه تبين عدم إلتزام الشركة ببرنامج عمليات التدقيق الداخلي المتعلق بسنتي 2011 و2012 حيث لم يتم إنجاز سوى إستبيان واحد وعملياتي تدقيق داخلي من جملة إستبيانين و6 عمليات تدقيق مبرمجة. وسجل في هذا الصدد وبخصوص الفترة 2009-2012 ارتفاع نسبة عدم رضاء الحرفاء على احترام توقيت انطلاق السفرات ونظافة الحافلات قبل تركيز نظام الجودة وبعد دخوله حيز التنفيذ حيث مرت هذه النسب على التوالي من 15% إلى 46,8% ومن 15% إلى 39,2%.

ورغم تركيز نظام الجودة المذكور منذ سنة 2010 فإن الحافلات التي تؤمن النقل بين المدن مازالت تتوقف بعدة محطات سواء لحمل الركاب أو إنزالهم رغم أن هذه المحطات غير منصوص عليها بكراسات الشروط، علما أن الفصل 19 من القانون عدد 33 لسنة 2004 آنف الذكر ينص على أن النقل المنتظم يخضع لتوقيت أو تواتر ومسلك ونقاط توقف كلها محددة ومعلن عنها للعموم مسبقا".

وبخصوص مراقبة إلتزام السواق بشروط السلامة عند تنفيذ السفرات على خطوط النقل بين المدن تبين قيام الشركة بتنفيذ حوالي 500 سفرة دون استعمال آلات مراقبة السرعة نتيجة تعطبها لفترات تراوحت بين 14 يوما و117 يوما خلال فترة 4 أشهر من سنوات 2010 و2011 و2012 وذلك خلافا لمقتضيات الأمر عدد 155 لسنة 2000 المؤرخ في 24 جانفي 2000 والمتعلق بتحديد أجهزة ووسائل إثبات بعض جرائم الجولان. كما لم تتمكن وحدة السلامة والجودة أحيانا من متابعة البيانات المضمنة بأقراص السرعة نتيجة عدم إحالتها من قبل بعض النيابات.

وبالإضافة إلى ذلك، لم تتول الشركة إتخاذ الإجراءات الردعية المستوجبة تجاه بعض السواق رغم ارتكابهم لتجاوزات للسرعة القصوى المحددة بلغ أقصاها 44 مرة في سنة 2011 و28 مرة في سنة 2012 بصفة متكررة.

3- إحالة الحافلات على عدم الاستعمال

خلافًا لدليل الإجراءات، قامت الشركة بالتخلي عن استغلال العديد من الحافلات قبل عرضها على اللجنة الفنية المختصة لإبداء رأيها في الغرض. ويرجع ذلك إلى ضعف التنسيق بين الإدارة العامة والمصالح الفنية ومصالحة الاستغلال. وبررت الشركة ذلك بسعيها إلى المحافظة على سلامة الركاب وعلى البيئة ولتفادي الإفراط في استهلاك المحروقات وقطع الغيار. إلا أنه تم في حالات أخرى ودون إعداد مقررات في الغرض من الإدارة العامة السماح بمواصلة استعمال بعض الحافلات لفترات تجاوزت السنة أحيانًا من تاريخ صدور قرار الإحالة على عدم الاستعمال.

وخلافًا لمعيار العمر الأقصى لاستغلال الحافلات المحدد بعشر سنوات، واصلت الشركة استغلال بعض الحافلات لمدة ناهزت 3 سنوات بعد تاريخ برجة إحالتها على عدم الاستعمال رغم أن عمر البعض منها تجاوز 10 سنوات ليصل أحيانًا إلى 19 سنة. وبررت الشركة ذلك بالتأخير في إنجاز الإستثمارات المبرجة بعنوان الفترة 2007-2009. إلا أن مواصلة استغلال هذه الحافلات ساهم في الإخلال بشروط السلامة وتعدد فترات تجميد البعض منها نظرًا لتواتر الأعطاب رغم عدم انقضاء فترة طويلة على إثر عملية التجديد علاوة على ارتفاع كلفة تجميد الهياكل والصيانة وكلفة استهلاك الزيوت حيث بلغت نسبة استهلاك الزيوت ببعض الحافلات 3,16 لتر في الألف كلم مقابل لتر واحد كحد أقصى حسب المصالح الفنية للشركة.

كما تحمّلت الشركة دون موجب كلفة تأمين بعض الحافلات تم التوقف عن استغلالها فعليًا لفترة تراوحت بين 9 أشهر و36 شهرًا تمثل في المدة الفاصلة بين تاريخ الإحالة على عدم الاستعمال وتاريخ إيقاف عقود التأمين وذلك بمبلغ جملي لا يقل عن 13 أ.د. وخلافًا لدليل الإجراءات، تولت الشركة في حالات أخرى إيقاف عقود تأمين بعض الحافلات قبل تاريخ الإحالة على عدم الاستعمال بفترة بلغت أحيانًا خمسة أشهر.

ونصت الشروط الخاصة لعقد تأمين أسطول الشركة للفترة من 2008 إلى 2011 أنه يمكن بخصوص العربات التي يفترض سحبها من الجولان لمدة تتجاوز 30 يومًا توقيف معلوم التأمين في شأنها شريطة إرسال وثيقة معدة في الغرض إلى شركة التأمين. إلا أن النقص على مستوى عمليات تشخيص الأعطاب خاصة في ظل غياب وحدة تعنى بهذا المجال وضعف التنسيق بين مختلف المصالح تسببت في عدم توقيف معلوم التأمين بخصوص الحافلات التي تم تجميدها لانجاز عمليات الصيانة الكبرى لفترات تجاوزت 30 يومًا. وتقدر الأعباء الإضافية التي

تكبدها الشركة بعنوان مواصلة تأمين 25 حافلة مجمدة لإنجاز عمليات مراجعة المحرك خلال الفترة 2008-2011 بجوالي 21 أ.د.

ب- صيانة أسطول الحافلات

تأثر تنفيذ عمليات الصيانة العلاجية والوقائية سلبيًا بالنقص المسجلة على مستوى مستودع الصيانة وتوفر المعدات اللازمة والأعوان الفنيين وكذلك بعض الإخلالات على مستوى المتابعة.

وتبين في هذا الصدد أن المساحة المغطاة لمستودع الصيانة لا تتجاوز 960 م² مقابل مساحة ضرورية لا تقل عن 2032 م² حسب المعيار المعتمد من قبل وزارة النقل. ولم تتمكن الشركة من إحكام تنظيم وإنجاز أعمال الصيانة بسبب عدم إنجاز الأشغال المبرمجة بمستودع الصيانة لإعادة تهيئته وبناء ورشة لإصلاح العجلات المطاطية وتهيئة 5 ممرات للحافلات المكيفة وبناء ورشة خاصة بالصيانة الوقائية وتهيئة محطة جديدة للغسيل والتشحيم وتغيير الزيوت وذلك بكلفة جمالية في حدود 987 أ.د. وتبين من خلال تقرير خبير عدلي لدى المحاكم أعدّه بتاريخ 15 فيفري 2012 أن محطة الغسيل والتشحيم المستغلة حالياً تشكل خطراً على سلامة العاملين بها جراء تسرب مياه الأمطار إلى شبكة الكهرباء.

كما لوحظ أن عدد أعوان التسيير والتنفيذ الذي يفوق سنهم 50 سنة يمثل نحو 40 % من مجموع الأعوان الفنيين مقابل معيار حدّته وزارة النقل لا يتجاوز 25 %. وتبين أن مؤشر عدد أعوان الصيانة المخصّص لكل حافلة لم يتجاوز 0,37 عوناً في موفى 2012 مقابل حدّ أدنى معتمد يبلغ 0,5 عوناً. كما أن نسب أعوان التّأطير الفنيين وأعوان التنفيذ من جملة أعوان الصيانة بقيت دون النسب الواجب توفرها حسب نفس المعايير حيث كانت على التوالي في حدود 6 % و 49 % في موفى سنة 2012 مقابل حدود دنيا بما يناهز على التوالي 10 % و 55 %.

وساهم النقص المسجل في أعوان التّأطير الفنيين وشغور خطة رئيس الدائرة الفنية وكذلك عدم استغلال تطبيقية التصرف في المخزون لمتابعة عمليات الإصلاح والصيانة في عدم توفر بيانات حول عمليات الصيانة المنجزة واستهلاك قطع الغيار وتواتر الأعطاب. ولم تتمكن الشركة من تحديد سياسة ناجعة في مجال الصيانة تسمح

بإنجاز عمليات الإصلاح في الآجال المناسبة وبضبط وتحديد الوقت الضروري لكل عملية صيانة وبالتقليص من حالات تجميد الحافلات.

وعموما ساهمت مختلف الإخلالات المذكورة آنفا بالإضافة إلى انقطاع مخزون قطع الغيار الضرورية لمدة تراوحت بين 33 يوما و638 يوما في عدم إحكام عمليات الصيانة العلاجية للحافلات. وتبين في هذا الصدد وعلى سبيل المثال أن المدة الفعلية التي تستغرقها عمليات المراجعة تراوحت بين 41 يوما و366 يوما بالنسبة لمحركات الحافلات وبين 14 يوما و159 يوما بالنسبة لعلب السرعة الميكانيكية. كما نتج عن عدم إحكام عمليات صيانة محركات الحافلات إعادة هذه العمليات من جديد بعد قطع الحافلات لمسافات تراوحت بين 9 آلاف و68 ألف كلم في حين أن المسافة المعيار الواجب قطعها لا تقل عن 130 ألف كلم. ونتج عن طول تجميد الحافلات بسبب أعمال الصيانة عدم التمكن من تأمين 33 سفرة على خط النقل باجة-جندوبة و8 سفرات على خط باجة-طبرقة (عبر عمدون).

ج- الإقتصاد في الطاقة

خلافًا للفصل 6 من الأمر عدد 50 لسنة 1987 المتعلق بإحداث نظام المراقبة الإجبارية والدورية لاستعمال الطاقة الذي ينص على ألا تتجاوز الفترة الفاصلة بين مراقبتين متاليتين 3 سنوات، لم تول الشركة إجراء عمليات تدقيق طاقي خلال الفترة من 1997 إلى 2009. ولم يساعد هذا النقص على ضبط وتنفيذ برنامج يمكن من الإقتصاد في الطاقة ومن الإبتناع بالمنح والإميازات المالية التي ينص عليها الأمر 2234 المؤرخ في 22 أوت 2005 والمتعلق بضبط المنح الخاصة بالعمليات المشمولة بنظام التحكم في الطاقة وشروط وطرق إسنادها.

وأبرمت الشركة مع الوكالة الوطنية للتحكم في الطاقة في 18 أوت 2010 عقد برنامج للفترة 2010-2012 بكلفة تناهز 269 أ.د. يسمح باسترجاع جزء من المبالغ المستثمرة خلال سنة من تاريخ إمضاء مقرر الموافقة على إسناد الإميازات من قبل الوكالة. إلا أن عدم إنجاز نفقات بمبلغ 176 أ.د قبل انقضاء الآجال المذكورة وعدم القيام بالإجراءات المنصوص عليها بعقد البرنامج حرماها من استرجاع نحو 64 أ.د ومن الحصول على امتيازات تناهز 19 أ.د. كما لم يمكن ذلك من استرجاع مبلغ 6 أ.د بعنوان منحة لتغطية جزء من كلفة

الدراسة المنجزة في إطار التدقيق الطاقوي إلى غاية موفى 2012 رغم إمكانية استرجاعها بمجرد دخول عقد البرنامج حيز التنفيذ وتقديم الوثائق المثبتة للتفقات المعنية.

وساهم ضعف نسبة إنجاز الإستثمارات المبرجة بشأن التحكم في استهلاك الوقود في إطار عقد البرنامج المذكور في عدم بلوغ الهدف المتمثل في تحقيق اقتصاد بحوالي 18 % من الإستهلاك الجملي للوقود حيث ارتفع الاستهلاك بنفس النسبة خلال الفترة من 2010 إلى 2012.

وتبين بخصوص متابعة عمليات استهلاك الزيوت والوقود وجود عدة نقائص على مستوى إدراج البيانات بتطبيق التحكم في الطاقة، تعلقت بالنسبة لعمليات التزويد بالزيوت بتسجيل بيانات خاطئة أو بعدم إدراج جزء من البيانات وكذلك بتسجيل عمليات تزويد بالوقود لحافلات تم التحلي عن استغلالها فعليًا بكميات بلغت حوالي ألف لتر على سبيل المثال خلال الفترة 2007-2009. وقد حدّ ذلك من شمولية هذه البيانات وصحتها مما لم يسمح باتخاذ الإجراءات التصحيحية اللازمة بخصوص الحافلات التي تجاوزت نسب استهلاكها للوقود والزيوت المعدلات العادية المعتمدة في الغرض.

*

*

*

تمكّنت الشركة من إنجاز المهام المناطة بعهدتها في مجال النقل العمومي المنتظم وخدمات النقل غير المنتظم لفائدة الخواص. كما توصلت إلى تحسين وضعيتها المالية منذ سنة 2008 والإنخراط في منظومة الجودة منذ سنة 2010. ورغم هذه الجهود، مازالت عديد النقائص تشوب بعض أوجه التصرف الإداري والمالي والإستغلال والصيانة.

وفي هذا الصدد، يستدعي تطوير النظام المعلوماتي بالشركة، تركيز هيئة خاصة بأنظمة المعلومات والاتصال تمكن من إعداد تصوّر لنظام معلوماتي مندمج وشامل خاصة في ظل تحلي وزارة النقل عن تركيز النظام المعلوماتي المندمج الموحد.

كما يتطلب مزيد ترشيد التصرف الإداري والمالي ضرورة التقيد بالقوانين والتراتب وتكريس مبادئ الشفافية والمساواة والمنافسة في مجالات الإبتدابات والشراءات وإبرام وتنفيذ الصفقات. كما يقتضي ذلك تفادي بعض الممارسات التي يمكن أن تلحق ضررا ماليا بالشركة على غرار إسناد الترقية والمنح والامتيازات دون وجه حق علاوة على تجاوز النقائص في مستوى متابعة استخلاص المستحقات.

ولضمان تطوير النشاط والإستجابة لمتطلبات المواصفات العالمية للجودة، تدعى الشركة إلى تفادي استغلال خطوط دون كراسات شروط وإلى حسن برمجة وتنفيذ السفرات وإلى تدعيم عمليات المراقبة على الطرق.

ويستوجب ضمان فعالية التدخلات المنجزة في مجال صيانة الأسطول وتقليص فترات التجميد والاقتصاد في الطاقة، الإستجابة إلى المعايير القطاعية المتعلقة بعدد الأعوان الفنيين ومؤهلاتهم وتوفير المعدات اللازمة وكذلك الحرص على تطوير أساليب برمجة ومتابعة أعمال الصيانة علاوة على مزيد الدقة في ضبط الحاجيات لتفادي انقطاع المخزون.

رد وزارة النقل

وبعد تبعا لمكتوبكم أتشرف بإعلامكم أن إجابات الشركة الجهوية للنقل لولاية باجة لا تشير من جانبنا تحفظات خاصة باستثناء بعض الملاحظات التي تكون ردود الوزارة عليها كالتالي :

- بخصوص النظام المعلوماتي

لقد تم فسخ العقد المبرم بين وزارة النقل والمركز الوطني للإعلامية وذلك لعدم إيفاء مكتب الدراسات بتعهداته، وقد تم إعلام الشركات الجهوية للنقل بذلك ودعوتهم إلى استكمال تركيز نظام معلوماتي مندمج خاص بكل شركة مع الحرص على استغلال ما تم إنجازه في إطار المشروع انق الذكر (الدراسات، المعدات الإعلامية، الشبكات، رامج التكوين، التطبيقات... .) وذلك لبلوغ الأهداف المرجوة من المشروع وبالخصوص توحيد المفاهيم والمخرجات بالنسبة لكافة الشركات.

- بخصوص الانتداب والتدرج والترقية

- لقد تم التأشير على كل محاضر الاتفاقيات المبرمة بين الشركات العمومية للنقل البري للمسافرين والطرف النقابي من قبل رئاسة الحكومة ولم يقع استصدار أوامر في الغرض نظرا لطول الإجراءات التي تتطلبها هذه العملية بالإضافة إلى تعدد محاضر الاتفاقيات في هذا الإطار وعليه فإنه من غير العملي أن يتم استصدار أمر عن كل محضر اتفاق يتم بمقتضاه تعديل النظام الأساسي الخاص بالشركات مع العلم وأنه سيقع تسوية مثل هذه الوضعيات مستقبلا.

- إن وزارة النقل تصدر تراخيص لفائدة الشركات العمومية للنقل البري للمسافرين للقيام باتدابات مبرجة بالميزانية وبناء على محضر جلسة بين وزارة النقل ورئاسة الحكومة ووزارة المالية، كما يتم استثنائيا وبناء على طلب من الشركات وعند مواسم الذروة (عودة مدرسية... .) الموافقة على التعاقد مع أعوان موسمين لمدة لا تتجاوز 06 أشهر ودون مخالفة الأمر عدد 567 لسنة 1997 المؤرخ في 31 مارس 1997 المتعلق بضبط شروط وصيغ الانتداب المباشر بالمنشآت العمومية.

- أما بالنسبة لمسألة اتداب 115 عونا وقتيا وعونين متعاقدين و11 عونا قارا دون مناظرة خلال الفترة الممتدة من سنة 2001 إلى جويلية 2011 فإن الشركة الجهوية للنقل لولاية باجة لم تقم بإعلام سلطة الإشراف بذلك ولم تطلب ترخيص في شأن الاتدابات المذكورة.

- بخصوص حماية الممتلكات

سيتم مطالبة الشركة الجهوية للنقل لولاية باجة بمد الوزارة بتقرير مفصل في الغرض مع العلم وأن هذه الشركة تقوم بعرض الملفات العقارية المتعلقة بها إشكاليات على مجلس الإدارة.

- بخصوص مداخيل الاستغلال

- تم تعديل تعريفه النقل الحضري بمقتضى مقرر وزير النقل المؤرخ في 14 جويلية 2010، والشركة الجهوية للنقل لولاية باجة مدعوة لحسن تطبيق هذا المقرر وعند الاقتضاء مراسلة الوزارة في حال التعرض لصعوبات في التنفيذ.

- تم ضبط معلوم بطاقة الاشتراك الشهري ب 3 دنانير بمقتضى قرار وزير النقل المؤرخ في 27 أفريل 1998 والشركة المشار إليها مدعوة لاستخلاص هذا المبلغ.

- بخصوص الاستثمارات

تم إبرام صفقة عامة لتزويد المنشآت العمومية لنقل المسافرين بالحافلات للفترة 2007-2009، وقد شهد تنفيذ هذه الصفقة العديد من الصعوبات مما أثر على آجال إنجاز الاستثمارات المبرمجة لاقتناء الحافلات، تبعا لذلك تم عرض موضوع إبرام صفقات عامة على جلسة العمل الوزارية المنعقدة بتاريخ 14 نوفمبر 2011 والتي أوصت بالترخيص لشركات النقل العمومي في القيام بطلبات عروض خاصة بها، وتم بتاريخ 20 ديسمبر 2011 إعلام المنشآت العمومية لنقل المسافرين باتخاذ التدابير اللازمة للقيام بصفقات لتغطية حاجياتهم من الحافلات.

كما ستولى الوزارة حث الشركة المذكورة بمناسبة مناقشة ميزانيتها التقديرية على التسريع في نسق استهلاك الاعتمادات المرسمة بميزانية الاستثمار.

- بخصوص الاستغلال (تنفيذ السفرات ومراقبتها)

لا يمكن للشركة الجهوية للنقل استغلال خطوط دون أن تكون متحصلة على ترخيص في ذلك، إلا أنه في بعض الأحيان لا يتم تجديد كراسات الشروط في الإبان.

وقد تمت مراسلة الشركة الجهوية للنقل لولاية باجة للقيام بالإجراءات الضرورية لتجديد كراسات الشروط.

- بخصوص صيانة أسطول الحافلات

يجدر التذكير بأنه تم دراسة الانتدابات مع المصالح المختصة بكل من رئاسة الحكومة ووزارة المالية بالاعتماد على مؤشرات تأخذ بعين الاعتبار وضعية نشاط الاستغلال للشركة والوضعية المالية، العلم وأنه تمت الاستجابة بنسبة تفوق 90 % من طلبات الشركة المذكورة فيما يتعلق بالانتدابات. كما ستعمل الوزارة على مزيد تدعيم عدد الأعوان الفنيين ضمن برامج الانتدابات المستقبلية.

وتجدر الإشارة إلى أن الوزارة قد اقترحت ضمن المکتوب، الذي تجدون نسخة منه صحبة هذا، إحالة الرؤساء المديرين العاميين الذين تداولوا على رئاسة هذه الشركة خلال الفترة الممتدة من سنة 2008 إلى سنة 2012 على دائرة الزجر المالي.

ردّ الشركة الجهوية للنقل بباجة

- التصرف الإداري

تمّ مد الفريق الرقابي بالتوضيحات اللازمة سابقا غير أنّه بالنسبة للنقطة المتعلقة بمناظرة انتداب إطار في الأرشيف فقد تم الاستظهار بالمحاضر وقائمة المترشحين، ونمذكم بنسخة من بعض ملفات التي تقدم بها المترشحون، وكما سبق إعلامكم به، فإنّ المصلحة الإدارية والخدمات العامة تتولى حاليا مسك جدول يحصل انتدابات الشركة وكذلك جمع جميع مكونات ملف الانتداب وترتيبها حسب المناظرة وسنة الانجاز.

- الاستغلال

- نظرا لعدم وجود نص قانوني واضح من وزارة الإشراف حول ضبط عدد السفرات المزمع إنجازها لفائدة التلاميذ فإنّ باب الاجتهاد مسموح به في بعض الحالات، وقد تعلق الأمر ببعض الخطوط ذات المسافات البعيدة والتي تم بمقتضاها مضاعفة تعريفية الاشتراك وكان ذلك بموافقة جميع الأطراف.

أمّا فيما يتعلق بعدم مطابقة بعض التعريفات للمسافات المقطوعة فقد تمت مراجعة هذه الخطوط وتحيينها حسب الكيلومترات الفعلية لكل خط، وهي الآن مطابقة تماما لما ينص عليه القانون.

وبالنسبة للاشتراكات المجانية لفائدة التلاميذ فهي تسند في كل مفتوح سنة دراسية بناء على مراسلات من المعتمديات وليست على أساس مطالب فردية أو من التجمع الدستوري الديمقراطي. ويدخل هذا في إطار الإحاطة بهؤلاء التلاميذ من ذوي العائلات المعوزة ومحدودي الدخل، علما أنه في مثل هذه الأشياء يتم إعلام مجلس الإدارة بذلك للمصادقة.

- بالنسبة للبطاقات التجارية المؤشر عليها دون استخلاص المعلوم المستوجب فقد تعلق الأمر ببعض الطلبة بناية مجاز الباب وقد تم توضيح ذلك سابقا أنه في إطار الحفاظ على بعض الحرفاء يتم أحيانا تمديد

بطاقات الاشتراك دون استخلاص المعلوم في بعض الحالات الاستثنائية كالاغتصامات والعطل وقد تم إشعار رئيس النيابة بعدم الاجتهاد والتوقف عن هذا وهو ما تم بالفعل.

- بالنسبة لاستخلاص 3 دنانير عوضا عن دينار واحد للاشتراكات التجارية، فقد تم فعلا تعديل هذا الإجراء وتم العمل به وهو الآن في حيز التطبيق.

- نظرا لتعطل برنامج الاستثمار في المعدات وعدم وجود حافلات احتياطية بديلة وتعطب العديد منهم، فان الشركة تعمل أحيانا على إلغاء بعض السفرات مثل نفزة-منزل بورقيبة ونفزة-طبرقة.

- تستغل الشركة البعض من خطوط النقل المدرسي والأسواق بدون كراسيات شروط، وهي الآن بصدد إعداد كراسيات شروط في الغرض وتحمين البعض منها طبقا لأنموذج وزارة الإشراف.

أما في ما يتعلق بسفريات تستور-تونس وتستور-بنزرت وباجة-تونس فإنها تؤمن طبقا لكراسيات الشروط انطلاقا من محطة مجاز الباب. علما أن الشركة طالبت وزارة الإشراف في عديد المناسبات بتمكينها من كراسيات شروط انطلاقا من المصدر غير أنها لا تزال إلى حد الآن بصدد الدرس ونأمل أن تتم الاستجابة لهذا الطلب مستقبلا.

- تؤمن الشركة خطي طبرقة وعين دراهم عبر عمدون بواسطة حافلات ثقل حضري عادية وهذا راجع بالأساس إلى عدم توفر حافلات مكيّفة نتيجة تأخر برنامج الاستثمار في المعدات من ناحية وصعوبة تضاريس هذه الخطوط من ناحية أخرى حيث تستوجب توظيف حافلات عادية لأسباب فنية بحجة.

- نظرا لطبيعة وتضاريس بعض الطرقات ببعض المعتمديات، فإن الشركة تضطر لاستغلال حافلات صغيرة للنقل المدرسي لتأمين نقل التلاميذ باعتبار أن الحافلات الكبيرة لا يمكنها استغلال هذه الخطوط لصعوبة الدوران عند العودة. ويدخل هذا في إطار فك العزلة بين الجهات وتوفير ظروف طيبة لنقل التلاميذ. علما أن هذه الحالات تفرض وجوبا على الشركة تدخّلات مباشرة من طرف السطات الجهوية والمحلية.

- بالنسبة لعملية المراقبة لضمان حسن تنفيذ خدمات النقل وتحصيل المداخل، فقد عملت الشركة على تدعيم فريق المراقبة خلال الأشهر الأخيرة الفارطة وقد تم ضبط برنامج عمل محكم لتنظيم عمليات المراقبة وذلك بالتنسيق مع مصلحة الاستغلال وتوظيفها حسب متطلبات كل خط لتغطية كامل الشبكة، وقد لقيت هذه العملية استحسان الجميع من حيث الجدوى والمردودية.

وبالنسبة لبقية النقاط الواردة تم مد الفرق الرقابي بجل التوضيحات اللازمة في الغرض سابقا .