

الشركة الوطنية للنقل بين المدن

تمّ إحداث الشركة الوطنية للنقل بين المدن، (في ما يلي الشركة)، في 20 أكتوبر 1981 بمقتضى المرسوم عدد 22 لسنة 1981⁽¹⁾. وتمّ تصنيفها كمنشأة عمومية بمقتضى الأمر عدد 2199 لسنة 2002 المؤرخ في 7 أكتوبر 2002 والمتعلق بضبط قائمة المؤسسات العمومية التي لا تكتسي صبغة إدارية والتي تعتبر منشآت عمومية.

وينتمثل النشاط الرئيسي للشركة في تأمين جميع عمليات النقل العمومي للمسافرين بين المدن. وتخضع الشركة إلى إشراف وزارة النقل ويبلغ رأس مالها 8,5 م.د. يتكون بنسبة 100 % من مساهمة الدولة.

ويتكوّن أسطول الشركة في شهر ديسمبر 2015 من 113 حافلة يتمّ استغلالها لتأمين 91 سفرة يوميا. وتستغلّ الشركة محطة تونس الجنوبية باب عليوة لتنظيم سفرتها نحو الوسط والجنوب ومحطة تونس الشمالية باب سعدون التي تنطلق منها السفرات نحو الشمال إضافة إلى 26 وكالة بمناطق مختلفة من تراب الجمهورية⁽²⁾. وقامت الشركة بنقل 3985 ألف مسافر في سنة 2014 و4123 ألف مسافر في سنة 2015⁽³⁾.

ولتأمين هذه الخدمات، شغلت الشركة 785 عونا في سنة 2015 موزعين إلى 272 عونا إداريا و377 عون استغلال و136 أعوان تقنيين صرفت لفائدتهم أجورا بلغت 17,598 م.د.

وحققت الشركة خلال الفترة 2011-2013 مداخيل قدرها على التوالي 27,125 م.د. و28,368 م.د. و26,696 م.د. وبلغت المداخيل في سنة 2014 حسب القوائم المالية الوقتية ما قدره 27,321 م.د. متأتية بنسبة 90% من بيع التذاكر. وسجلت الشركة خسائر قدرها 11,577 م.د. سنة 2014 و11,597 م.د. سنة 2013 و7,287 م.د. سنة 2012 و5,546 م.د. سنة 2011.

وللنظر في مدى توفّق الشركة في أداء مهامها، تولّت دائرة المحاسبات إنجاز مهمة رقابية شملت التصرف في أسطول الشركة ونشاط الاستغلال ومداخيل الاستغلال خلال الفترة الممتدة من شهر جانفي 2011 إلى غاية شهر ماي 2016. وخلصت المهمة إلى جملة من الاستنتاجات تعلّقت أساسا بترديّ الوضعيّة الماليّة للشركة مما أثر سلبا على جودة خدماتها إلى جانب ضعف مراقبة المداخيل وعدم نجاعة أعمال الصيانة.

(1) المصادق عليه بالقانون عدد 3 لسنة 1982 المؤرخ في 3 فيفري 1982 والمنقح بالقانون عدد 54 لسنة 1990 المؤرخ في 30 ماي 1990.

(2) بنزرت وطبرقة والكاف وباجة وجندوبة وتبرسق والقصرين وسليانة ومكثروبوغراة وقبلي وتوزروسوسة والقيروان وقابس وجرجيس وصفافس وجربة ومدينين وقفصة وبن قردان وتطاوين وسيدي بوزيد ونفطة وغمراسن ومجاز الباب.

(3) تقارير نشاط الشركة لسنتي 2014 و2015.

أبرز الملاحظات

- الوضعية المالية للشركة

تجاوزت الخسائر المتراكمة للشركة 4 مرّات رأسمالها إذ بلغت حسب القوائم المالية لسنة 2013 ما قدره 37 م.د. وأثّرت هذه الوضعية على تأمين الشركة لنشاطها حيث أصبحت غير قادرة على الاستثمار في حافلات جديدة وعلى خلاص الديون المتخلّدة بذمتها وصرف مستحقّات الأعوان في آجالها. كما لا تغطّي مداخل الاستغلال أعباء الاستغلال وأصبحت نسبة التغطية في انخفاض مستمرّ حيث مرّت من 87 % في سنة 2011 إلى 72 % في سنة 2014.

ولضمان استمرارية نشاط الشركة تدعو الدائرة السّلط المعنية إلى الإسراع في اتّخاذ الإجراءات الضرورية لتطهير وضعيتها المالية.

- التصرف في الأسطول

لم تقم الشركة بإنجاز كامل الاستثمارات المتعلّقة باقتناء الحافلات نتيجة الصّعوبات المالية التي تمرّ بها ممّا تسبّب في تقادم الأسطول وارتفاع عدد تدخّلات الصّيانة واستهلاك قطع الغيار وهو ما أثر سلباً على نسبة جاهزية الأسطول لتصل إلى 50 % في سنة 2015 وأدى إلى تدني جودة الخدمات .

وتمّ الوقوف على عدم نجاعة عمليّات الصّيانة الوقائية والعلاجية ممّا ساهم في ارتفاع الأعطاب على الطّريق وأدى إلى ارتفاع عدد أيّام توقّف الحافلات التي بلغت 11491 يوما سنة 2015 و11032 يوما في سنة 2014 وإلى إلغاء سفرات انجرّع عنها حرمان الشركة من مداخل.

كما تمّت معاينة ضعف الرّقابة الداخلية في مجال التصرف في الوقود ممّا أدّى إلى عدم إمكانية الوثوق بالمعطيات في هذا المجال وهو ما من شأنه أن يحجب تجاوزات وأن يحول دون ترشيد استهلاك الوقود.

وتؤكّد الدائرة على ضرورة إيجاد آليات لتمويل اقتناء حافلات جديدة قصد تحسين جاهزية أسطول الشركة وإضفاء مزيد من النّجاعة على تدخّلاتها في مجال الصّيانة وإرساء رقابة داخلية فعّالة على التصرف في الوقود.

- الاستغلال

تفتقر الشركة إلى آليات متابعة تمكّنها من الوقوف على مدى التزامها بمواعيد السّفرات المنصوص عليها بقرّاسات الشّروط ومن قيس مدى رضا حرفائها.

كما تعاني الشركة من نقص في الحافلات تسبب في اضطرابات في نشاطها حيث تمّ إلغاء 2041 سفرة في سنة 2014 و4719 سفرة في سنة 2015.

وأمام غياب متابعة الإدارة لتقارير المراقبين وعدم اتخاذها للإجراءات التأديبية التي تتماشى وخطورة التجاوزات، يقوم السّواق بصفة متكرّرة بتغيير المسالك المنصوص عليها بقرّاسات شروط الخطوط دون ترخيص مسبق حيث تمّ الوقوف على 900 حالة تغيير مسلك خلال الفترة الممتدّة من جانفي 2015 إلى غاية ماي 2016. وتتسبّب هذه المخالفات، بالإضافة إلى حرمان الشركة من مداخيل إضافية، في حرمان المسافرين من التنقّل.

كما أن عمليّات المراقبة على الطّرقات تفتقر إلى عنصر المفاجأة نظرا لعدم توقّر وسائل العمل.

ولا تسمح الآليات المعتمّدة في مراقبة المداخل بالوقوف على التّجاوزات في الإبتان، حيث أن الشركة لم تتمكّن من تبرير الفوارق المتأّتية من مقارنة المداخل المصحّح بها من قبل القبّاض في سنة 2014 مع تلك الواردة بمنظومة بيع التّذاكر والتي بلغت 494 أ.د كما أنها لم تتخذ إجراءات ردعية تجاه القبّاض تتماشى وخطورة التجاوزات .

أمّا فيما يتعلق بالنقل العرضي، فإن الشركة تضبط التعريفات بصفة جزائيّة دون تحديد دقيق لهامش الرّبح بالإضافة إلى عدم شموليّة عمليّة الفوترة.

وتدعو الدائرة الشركة إلى إرساء آليات تمكّنها من تحسين جودة خدماتها وإلى تركيز نظام مراقبة فعّال على مداخلها بهدف تفادي التجاوزات وتطوير مواردها وإلى الحرص على اتّخاذ الإجراءات الرّدعية الضروريّة تجاه المخالفين.

I- الوضعية المالية للشركة

سجلت الشركة في سنة 2010 أرباحاً قدرها 45,887 أ.د. ومنذ سنة 2011 أصبحت نتائجها سلبية حيث بلغت خلال الفترة 2013-2011 على التوالي 5,546 م.د. و 7,287 م.د. و 11,597 م.د. لتبلغ خسائرها المتراكمة إلى غاية سنة 2013 حوالي 37 م.د. متجاوزة بذلك 4 مرّات رأس مالها البالغ 8,5 م.د. وتجدر الإشارة إلى أنّ الشركة قد سجلت حسب القوائم المالية الوقتية لسنة 2014 خسائر قدرها 11,577 م.د.

وتبيّن من خلال تحليل الوضعية المالية للشركة أنّ مداخل الاستغلال لا تغطّي أعباء الاستغلال وأنّ نسبة التغطية في انخفاض مستمرّ حيث مرّت من 87 % سنة 2011 إلى 72 % في سنة 2014. وتطوّرت أعباء الاستغلال خلال الفترة 2014-2011 بنسبة 20% حيث مرّت من 31,967 م.د. في سنة 2011 إلى 37,824 م.د. سنة 2014 في حين استقرّت المداخل خلال نفس الفترة في حدود 27 م.د.

ويعود هذا الارتفاع بالأساس إلى تطوّر قيمة المشتريات المستهلكة بنسبة 5 % في سنة 2014 نتيجة ارتفاع أعباء الوقود وقطع الغيار والإطارات المطاطية التي تمثّل 80 % من مجموع هذه المشتريات. كما ارتفعت أعباء الأعوان بنسبة 7 % في سنة 2013 إثر إدماج 141 عون مناول في سنة 2012 علماً وأنّ نسبة أعباء الأعوان تمثّل 51% من مجموع أعباء الاستغلال و 71% من مجموع إيرادات الاستغلال.

ومن أهمّ العوامل التي أدّت إلى تدهور الوضعية المالية للشركة النقص في الحافلات الصالحة للاستغلال حيث لا تتجاوز نسبة جاهزية الأسطول 50% وهو ما أثر سلباً على تأمين النّشاط اليومي للشركة وأدّى إلى إلغاء عدد هامّ من السّفرات وتدني جودة الخدمات والتقليص في نسبة التّعبئة زيادة على تقادم الأسطول الذي تسبّب في تكرّر عمليات الصّيانة وبالتالي في ارتفاع استهلاك قطع الغيار.

كما لم تتطور مداخل الشركة نظراً لعدم تعديل التعريفة المعتمدة من طرف سلطة الإشراف منذ سنة 2010 بالرغم من ارتفاع جميع عناصر كلفة الاستغلال (محروقات وقطع غيار وأجور وتأمين وسعر اقتناء الحافلات ...) بالإضافة إلى تسجيل نقص في الإيرادات بلغ 1,4 م.د. سنوياً بعنوان مجانية نقل عائلات شهداء الثّورة وجرحاها و 2 م.د. سنوياً بعنوان نقل الحاملين لبطاقات إعاقة.

وتجدر الإشارة إلى أنّ نشاط النّقل بين المدن لا ينتفع بدعم من الدّولة وهو ما ترتّب عنه تأمين الشّركة لخطوط ذات طابع اجتماعي وغير مربحة دون الحصول على منحة في الغرض.

وأصبحت الشّركة غير قادرة على الاستثمار وعلى مواصلة نشاطها في ظروف عادية و خلاص الديون المتخلّدة بذمتها من ذلك أنّها، وبفعل تراكم الخسائر خلال الفترة 2011-2014، لم تتمكّن من الإيفاء بتعهداتها المتعلّقة خاصّة بصرف أجور الأعوان في آجالها وبخلاص مستحقّات الصندوق الوطني للتقاعد والحيفة الاجتماعية والبالغة إلى موفّى سنة 2014 حوالي 21 م.د فضلا عن مستحقّات بعض المزوّدين على غرار الشّركة الوطنية لتوزيع البترول (13,8 م.د) والوكالة الفنيّة للنّقل البرّي بعنوان استغلال محطّي النّقل البرّي بباب عليوة وباب سعدون (671 أ.د) وعدم تسديد القرض المسند من طرف صندوق إعادة هيكلة رأس مال المنشآت العموميّة والبالغ 4,7 م.د.

II- التصرّف في الأسطول

شملت أعمال الرقابة في هذا المجال وضعيّة الأسطول وأعمال الصّيانة والتصرّف في الوقود.

أ- وضعيّة الأسطول

تحتاج الشّركة لتأمين نشاطها العادي إلى 169 حافلة يوميّا⁽¹⁾ إلّا أنّ الأسطول المستغلّ في 31 ديسمبر 2015 لا يتجاوز 113 حافلة يبلغ معدّل أعمارها 6 سنوات و 10 أشهر. وتراجع الأسطول في شهر ماي 2016 ليصبح عدد الحافلات المستغلة 87 حافلة وذلك بعد إحالة 26 حافلة على عدم الاستعمال.

وتبيّن بالرجوع إلى برنامجي الاستثمار لسنتي 2014 و 2015 عدم اقتناء الحافلات المبرمجة والبالغ عددها 20 حافلة في كلّ سنة وذلك نتيجة الصّعوبات الماليّة التي تمرّ بها الشّركة.

أمّا في خصوص البرنامج الاستثماري لسنة 2013، فقد اقتصرت الاقتناءات على 30 حافلة من نوع MAN من مجموع 40 حافلة مبرمجة وذلك بسبب صعوبات في التّمويل. ولم يتسن للشّركة اقتناء العشر حافلات المتبقية والممّولة بنسبة 90% بقرض بنكي والمبرمج استلامها قبل موفّى شهر جويلية 2014 بسبب رفض البنك تّمويل العملية على إثر تراجع إيرادات الشّركة ومطالبته بضمان الدّولة. ولئن تحصّلت الشّركة على ضمان الدّولة ، فإنّ المزوّد طالب في شهر جوان 2015 بالتّرفيع في

⁽¹⁾ تقرير إدارة المنتج حول الحاجيات الفعلية من حافلات وأعوان لتأمين النّشاط اليومي للشّركة بصفة عادية بتاريخ 4 فيفري 2016.

أسعار العشر حافلات المتبقية بمعدل 42300 دينار للحافلة الواحدة أي بنسبة 14.73% وتمسك بعدم تنفيذ القسط الثاني مما اضطر الشركة إلى فسخ العقد بتاريخ 12 فيفري 2016.

ومن ناحية أخرى، وفي إطار الصفقة العامة التي قامت بها وزارة النقل بتاريخ 15 سبتمبر 2009⁽¹⁾، أبرمت الشركة بتاريخ 26 مارس 2010 عقدا مع شركة "إيكار" لاقتناء 61 حافلة رفاة مكيفة لنقل المسافرين بمبلغ قدره 16,774 م.د. إلا أنه تبين عند الشروع في استغلال الدفعة الأولى والثانية من الحافلات والبالغ عددها 40 حافلة أنها كثيرة التعطّب حيث سجّلت 3253 يوم توقّف مما أثر سلبا على برمجة الرحلات وعلى تأمين الشركة لنشاطها.

وقامت الشركة باستصدار إذن على عريضة بتاريخ 8 ماي 2013 تم بمقتضاه تكليف 3 خبراء بمعاينة الحافلات. وقد خلص تقريرهم إلى أن أسباب تعطّب الحافلات تعود إلى أخطاء على مستوى التصميم والتصنيع والتركيب إلى جانب تدني جودة المعادن المستخدمة مما أدى إلى ظهور عيوب متعدّدة أثّرت سلبا على راحة وسلامة وصحة المسافرين⁽²⁾. وقد قامت الشركة بإرجاع 20 حافلة إلى المزود وامتنعت عن خلاصها في حين أنها قامت بخلاص العشرين حافلة التي تسلمتها في الدفعة الأولى والتي بلغت قيمتها 5,321 م.د. وقدّر الخبراء المداخل التي حرمت منها الشركة نتيجة توقّف الحافلات وذلك للفترة الممتدة من تاريخ أول إذن بالرجوع إلى غاية موفّي شهر ديسمبر 2011 بمبلغ قدره 3,112 م.د.

وقامت الشركة بإحالة الملفّ على أنظار القضاء للمطالبة بفسخ العقد وجبر الضرر الذي لحقها. وفي المقابل رفعت شركة "إيكار" قضايا للمطالبة بمصاريف حفظ الحافلات التي تمّ إصلاحها وخلاص فواتير امتنعت الشركة الوطنية للنقل بين المدن عن خلاصها. وإلى غاية شهر ماي 2016، لم يتمّ البتّ في الملفّ.

ومن خلال المعاينة الميدانية المجراة من قبل الدائرة في شهر أفريل 2016 للحافلات المقتناة من شركة "إيكار" والمتواجدة بمستودع بن عروس 1 والبالغ عددها 13 حافلة، تمّ الوقوف على تردّي حالتها وتراكم الأوساخ بها زيادة على نزع قطع غيار منها. كما أنّ 3 حافلات من مجموع ستّ حافلات موجودة بمستودع قابس قد فقدت عجلاتها الاحتياطية⁽³⁾.

(1) صفقة عامّة لاقتناء 141 حافلة لفائدة الشركات العمومية للنقل.

(2) تقرير الخبراء العدليين في جويلية 2013.

(3) تقرير التفقّد لمستودع قابس بتاريخ 3 نوفمبر 2015.

وساهمت هذه الوضعية في تدني نسبة جاهزية الأسطول⁽¹⁾ التي بلغت 50 % في سنة 2015 مقابل 78,7 % في سنة 2014 وبالتالي لم تعد الحافلات المتوقفة تفي بالحاجة لتأمين السّفرات اليومية⁽²⁾ ممّا أدّى إلى إلغاء سفرات وإلى استغلال الحافلات الجديدة من نوع MAN بصفة مسترسلة دون وضعها على ذمة الورشات للقيام بعمليات الصيانة الدورية في آجالها وأدّى ذلك إلى ارتفاع في عدد أيام التوقف خلال سنة 2015 ليلبلغ 1348 يوما، رغم أنّ عمر الحافلات لم يتجاوز السنة آنذاك، وكذلك إلى ارتفاع في استهلاك قطع الغيار.

ولمواجهة النقص في الأسطول وفي انتظار اقتناء حافلات جديدة، قامت الشركة في شهر أكتوبر 2015 بتسويق 30 حافلة رفاهة كبيرة الحجم لمدة سنة واحدة بمبلغ جملي قدره 4,522 م.د.

ولتحسين جاهزية أسطولها وتأمين نشاطها العادي، تؤكد الدائرة على الإسراع بإيجاد آليات لتمويل اقتناء حافلات جديدة.

ب- الصيانة

تهدف أعمال الصيانة إلى تأمين عمليات النقل في أحسن الظروف والتقليل في نسبة توقف الحافلات. وقد أفضى النظر في تدخلات الصيانة إلى الوقوف على استنتاجات تتعلق بالصيانة الوقائية والعلاجية وبالتصرف في مخزون قطع الغيار.

وحسب دليل الإجراءات المتعلق بأعمال الصيانة، تتمثل التدخلات الوقائية أساسا في الأشغال الدورية التي يتم القيام بها على الحافلة بعد قطعها لعدد محدد من الكيلومترات بهدف تمديد عمر المحرك وتفادي الاستهلاك المفرط للوقود والحد من استهلاك قطع الغيار. وبلغ عدد تدخلات الصيانة الوقائية التي قامت بها الشركة 733 عملية في سنة 2015 مقابل 766 عملية في سنة 2014.

وأتسمت هذه التدخلات بعدم نجاعتها حيث اقتصر على تغيير الزيوت دون القيام بفحوصات دقيقة لمختلف أجزاء الحافلة بهدف استباق الأعطاب والمحافظة على جاهزية الأسطول. كما تم تسجيل نقص في متابعة عدد الكيلومترات المقطوعة لكل حافلة ممّا أدّى إلى تجاوز سقف الكيلومترات المحدد للقيام بتغيير الزيوت خلال الخمسة أشهر الأولى من سنة 2016 بالنسبة إلى 25 حافلة حيث تراوح هذا التجاوز بين 1040 و7323 كيلومترا.

(1) نسبة توفر الحافلات

(2) محضر جلسة لجنة جاهزية الأسطول بتاريخ 9 فيفري 2016

كما تمّ تسجيل تجاهل السوّاق في عديد الحالات للإشعارات التي تظهر بلوحة القيادة بالحافلات وعدم إعلامهم إدارة الصّيانة بها على غرار تلك المتعلّقة بالفرملة وأخرى بانخفاض ضغط الزّيت أو ارتفاع شديد لحرارة الماء أو المحرّك. ويذكر في هذا الصّدّد تجاهل 89 عمليّة إشعار في لوحة القيادة بحافلتين ممّا أدّى إلى حصول أضرار فادحة لمحرّكاتها⁽¹⁾.

وتبيّن من خلال فحص الوضعيّات اليوميّة للأسطول لسنة 2015، أنّ وحدة الصّيانة الوقائيّة تشكو نقصاً في قطع الغيار الضروريّة للقيام بمهامّها ويذكر على سبيل المثال مصافي الزّيت ومصافي الوقود الخاصّة بالحافلات من نوع MAN التي نفذ مخزونها خلال شهر جوان 2015 علماً وأنّ عدم تغيير المصافي في الإبتان من شأنه أن يؤثّر على سلامة المحرّكات.

وأدّت هذه النّقائص إلى ارتفاع عدد الأعطاب على الطّريق إذ تمّ تسجيل 652 عطبا في سنة 2015 مقابل 370 عطبا في سنة 2014 أي بنسبة تطوّر قدرها 58 %.

كما تتسبّب هذه الإخلالات في تسارع تقادم الحافلات وتؤثّر سلباً على محرّكاتها ممّا يؤدّي إلى إتلافها بصفة كليّة وإلى تكبّد الشركة مبالغ ماليّة هائلة بعنوان تجديدها. وتجدر الإشارة إلى التوقّف الكلي لعمليّات تجديد المحرّكات بمستودع بن عروس 2 بتاريخ 3 فيفري 2016 بسبب النقص الفادح في قطع الغيار وهو ما يزيد في طول مدّة توقّف الحافلات .

ومن جهة أخرى، بلغ عدد تدخّلات الصّيانة العلاجيّة⁽²⁾ 8098 تدخّلاً في سنة 2015 تمّ القيام بها على 113 حافلة مقابل 8296 تدخّلاً بخصوص 151 حافلة في سنة 2014. وبلغ عدد أيّام توقّف الحافلات 11491 يوماً في سنة 2014 و11032 يوماً في سنة 2015 مما تسبّب في إلغاء سفرات وحرمان الشركة من مداخيل.

وبناء على محاضر اجتماعات مجلس الإدارة للفترة 2011-2015 وعلى مختلف تقارير إدارة الصّيانة وخاصّة قائمة الوضعيّة اليوميّة للأسطول، يتمثّل السّبب الرئيسي لتوقّف الحافلات في طول مدّة مكوثها على دّمّة إدارة الصّيانة نتيجة عدم توقّر قطع الغيار بالأساس وخاصّة منها ذات الاستعمال الدّوري علماً وأنّ الشركة تفتقر لآليّات تمكّنها من التفطّن لنفاذ المخزون ممّا يدخل اضطراباً على نشاطها. ويذكر في هذا الصّدّد تسجيل حالات توقّف لمدّة وصلت 224 يوماً وذلك من 22 أكتوبر 2012 إلى غاية 3 جوان 2013 بسبب عدم توقّر قطع الغيار.

(1) محضر جلسة لجنة جاهزيّة الأسطول بتاريخ 9 فيفري 2016.

(2) إصلاح الأعطاب التي تطرأ على الحافلات عند استغلالها.

وتتمثل باقي الأسباب في عدم توقّر أدوات ومعدّات الصيانة الضرورية والتي تواصلت من بداية سنة 2014 إلى غاية شهر ماي 2016 وعدم تأهيل بعض أعوان الصيانة وغياب مختصّين في مجالات تشخيص الأعطاب المستعصية والخرابة والالكترونيك ممّا يؤثّر على المردودية وعلى نجاعة تدخّلات الصيانة ويؤدّي إلى ارتفاع كلفتها⁽¹⁾.

ويهدف تأمين أكبر عدد ممكن من السّفرات، تضطرّ الشركة في بعض الحالات إلى استغلال حافلات بها قطع غيار معطّبة أو بوادر أعطاب وهو ما يزيد في احتمال توقفها على الطريق .

كما أدّى طول مدّة توقّف الحافلات بسبب عدم توقّر قطع الغيار إلى تفاقم ظاهرة نزع قطع غيار من بعض الحافلات في طور الصيانة لاستعمالها في إصلاح حافلات أخرى أكثر مردودية في الاستغلال. وأدّت هذه الوضعيّة إلى استعمال الحافلات المعطّبة كاحتياطي قطع غيار حيث لوحظ في هذا الصّد عدم متابعة الشركة لمآل قطع الغيار التي يتمّ نزعها من الحافلات وتسليمها لمختلف الورشات وهو ما من شأنه أن يؤدّي إلى عدم إمكانية تحديد المسؤوليّات وإلى حدوث تجاوزات. وفي صورة توقّر قطع الغيار المتسبّبة في التوقّف، لا يمكن استغلال الحافلات نظرا لفقدانها للقطع التي تمّ نزعها وهو ما يؤثّر سلبا على جاهزيّة الأسطول.

وعلى صعيد آخر، تبين تخلي الشركة عن خطّة السائق الفاحص الذي يتولّى، حسب المذكرة عدد 99/94 بتاريخ 10 ديسمبر 1999، عرض الحافلات التي بها خلل على المصالح الفنيّة بغرض الإصلاح، وتكتفي إدارة الصيانة بما يصرّح به سائق الحافلة حول العطب الذي طرأ خلال السّفرة دون إنجاز تشخيص معمّق للأسباب الكامنة وراء حدوثه وهو ما يحدّ من نجاعة عمليّات الإصلاح.

وقامت الشركة في سنة 2001 بتركيز منظومة "GMAO" وهي منظومة للتصرّف في الصيانة عن طريق الإعلاميّة تمكّن من برمجة وإنجاز ومتابعة أعمال الصيانة. إلّا أنّه باستثناء وحدة الصيانة الوقائيّة وورشة الميكانيك اللتان تستعملان المنظومة وورشة الأشغال الكبرى التي شرعت في استعمالها في سنة 2016، فإنّ بقيّة الورشات⁽²⁾ تسجّل تدخّلاتها على دفاتر وهو ما يجعلها غير قادرة على تحديد كلفة الصيانة لكلّ حافلة (كلفة قطع الغيار واليد العاملة) وبالتالي اتّخاذ القرار بشأن إنجاز إصلاحات يمكن أن تكون متكرّرة وليست ذات جدوى.

أمّا في خصوص ورشات الصيانة، فقد تبين من خلال معاينة ورشات الصيانة بمستودع بن عروس 1 وبن عروس 2 أنّ وضعيّة متردّية وبنيتها التحتيّة غير ملائمة ولا تستجيب لأبسط مقوّمات

(1) محضر اجتماع مجلس الإدارة بتاريخ 1 أكتوبر 2015 والوثيقة المتعلّقة بمشروع إعادة هيكلة الشركة مارس 2015.

(2) ورشات المطالة والتكليف والتجهيزات السمعيّة البصريّة والإطارات المطاطيّة والكهرباء.

الصحة والسلامة المهنية وذلك بسبب صعوبات في صرف المياه المستعملة والحالة الرديئة للتجهيزات الصحية ووجود مصبات النفايات بأماكن متعددة من المستودعين بالإضافة إلى تسرب مياه الأمطار من سقف ورشة المطالة وامتلاء خنادق الصيانة بمستودع بن عروس 1 بمياه الأمطار مما يضطر الشركة إلى إفراغها بواسطة مضخة مياه لتفادي تعطيل السير العادي للعمل عند نزول الأمطار.

ومن شأن تزويد ورشات الصيانة بوسائل العمل الضرورية وإرساء نظام متابعة تواتر الأعطاب وأعمال الصيانة المنجزة على الحافلات أن يساعد الشركة على التحقق من جدوى إنجاز الإصلاحات وإضفاء مزيد من النجاعة على تدخلات الصيانة وبالتالي التقليل من الأعطاب على الطريق ومن نسبة توقف الحافلات والضغط على كلفة الصيانة.

أما في خصوص مخزون قطع الغيار والذي بلغت قيمته الصافية في موفى سنة 2013 حوالي 1,251 م.د⁽¹⁾ فقد تبين، خلافا للمعايير المحاسبية الخاصة بالمخزون، عدم قيام الشركة بعملية الجرد المادي لسنتي 2014 و2015. كما أنها لم تقم بالإجراء المذكور على مخزون سنة 2012 إلا بتاريخ 31 أكتوبر 2013.

وتمّ على إثر القيام بعملية الجرد المادي لمخزون الشركة لسنوات 2011 و2012 و2013 تسجيل فوارق بين المخزون النظري والمخزون المادي بلغت قيمتها الجمالية 2,072 م.د ولم تقم الشركة بتبريرها إلى حدود شهر أكتوبر 2016.

وقامت الشركة في سنة 2010 بتركيز منظومة معلوماتية للتصرف المندمج "أوراسيستام" تتضمن من بين مكوناتها تطبيقية للتصرف في المخزون. ومكّن فحص البيانات المتعلقة بدخول أو خروج المخزون على مستوى التطبيقية من الوقوف على تأخيرها في إدراج وصولات الاستلام حيث تبين وجود وصولات تعود لسنة 2014 لم يقع إدراجها في المنظومة إلا في سنة 2016 كما لم يقع تقديمها إلى المصالح المختصة لخلاص المزودين وهو ما انجر عنه غلق المزودين لحساب الشركة لديهم.

بالإضافة إلى ذلك، تسمح التطبيقية بإدراج وصولات دخول أو خروج المواد بتاريخ سابق للتاريخ الفعلي للعملية زيادة على إمكانية إخراج قطع غيار من المغازة قبل أن يتم تسجيلها.

(1) حسب آخر قوائم مالية مصادق عليها في سنة 2013.

وتبيّن كذلك عدم إدماج تطبيقية التصرف في المخزون "أوراسيستام" مع منظومة "GMAO" وهو ما حال دون تحيين كلفة قطع الغيار بصفة آليّة وأدّى إلى عدم إمكانية تقدير الكلفة الحقيقية لمخزون قطع الغيار المستعملة لتدخلات الصيانة.

وعلى صعيد آخر، وخلافاً للفصل 14 من الصّفقة المتعلّقة باقتناء 6 حافلات صغيرة الحجم المبرمة مع شركة "أوتوكار" بتاريخ 8 جويلية 2009، والذي ينصّ على التزام صاحب الصّفقة بتزويد الشركة بطريقة منتظمة بقطع الغيار وإلزامه بتكوين مخزون منها يكفي لمُدّة استعمال الحافلات خلال عشر سنوات بداية من تاريخ آخر تسليم في 7 سبتمبر 2009، تبين أن صاحب الصّفقة لم يوفّر في عديد الحالات قطع الغيار التي طلبتها الشركة ممّا تسبّب في توقف الحافلات لفترة تراوحت بين 55 و826 يوماً. كما لم تقم الشركة بتطبيق خطايا التأخير المنصوص عليها بالصّفقة والبالغة 300 ديناراً عن كلّ يوم توقّف لكلّ حافلة وهو ما يقابل 287,400 أ.د.

أمّا في خصوص التصرف في قطع الغيار المستعملة فقد تمّ في سنة 2014 إحداث مغاظة التناوب وهي مغاظة موازية للمغاظة المركزية يتمّ فيها تخزين قطع الغيار المستعملة إلى حين إعادة استعمالها في إصلاح الحافلات. وقد تبين عدم وضع الشركة لإجراءات تنظّم استهلاك هذه القطع.

وتوصي الدائرة بوضع آليات تمكّن من التصرف بنجاعة في قطع الغيار وذلك من خلال الحرص على إجراء الجرد المادّي للمخزون سنوياً وتبرير الفوارق مقارنة بالمخزون النظري إن وجدت وتكوين مخزون احتياطي لتفادي توقّف الحافلات وما لذلك من تأثير سلبيّ على نشاط الشركة.

ج- التصرف في الوقود

تتزوّد الشركة بالوقود لدى الشركة الوطنية لتوزيع البترول على أساس عقد مبرم بتاريخ 18 جوان 2013. وبلغ معدّل قيمة استهلاكها السنوي من الوقود خلال الفترة 2013-2015 حوالي 6,3 م.د.

ويتولّى عامل الضخّ قبول كمّيات الوقود الواردة من الشركة الوطنية لتوزيع البترول وتزويد الحافلات وتعمير جذاذات الاستهلاك اليومية وهو ما يعتبر جمعا لمهامّ متنافرة من شأنه أن يفتح المجال للتجاوزات دون إمكانية التفتّح لها. كما تتمّ متابعة استهلاك الوقود حسب المعطيات التي يوفّرها هذا العون وهي تعتبر المعطيات الوحيدة المعتمدة من قبل الشركة.

كما لا يقوم عامل الضخ بتعمير جذاذات الاستهلاك اليومية للوقود بصفة أنيية زيادة على تدوينه للمعطيات المتعلقة بالكيلومترات المقطوعة اعتمادا على ما يمدّه به السوّاق شفاهيا دون التثبّت من صحّة هذه المعطيات على مستوى عدّاد كلّ حافلة.

ويقتصر استغلال منظومة "أوراسيستام" في مجال متابعة استهلاك الوقود على إدخال مؤشّر موزّع المضخّة عند بداية ونهاية كلّ يوم عمل وهو ما يجعل الشركة غير قادرة على استخراج المخزون النظري للمحروقات ويحول دون إمكانية مقارنة نتائج الجرد المادي مع المخزون النظري.

وخلافا لما نصّ عليه دليل الإجراءات، تبيّن في بعض الحالات غياب التنصيص على البيانات الضرورية على مستوى جذاذات الاستهلاك اليومية وذلك على غرار رمز الخطّ واسم السائق وإمضاؤه. كما لوحظ أنّ بعض الجذاذات تحتوي على إمضاء نفس السائق بالنسبة إلى كلّ الحافلات التي وقع تزويدها في نفس اليوم. ومن شأن هذه النقائص أن تشكّك في مصداقية المعطيات المضمّنة بها ويمكن أن تحجب تجاوزات على مستوى التصرف في مخزون الوقود.

وتبيّن من خلال فحص جداول الاستهلاك الشهرية للمحروقات خلال الفترة الممتدّة من جوان إلى سبتمبر 2015، استهلاك 646 لترا من قبل 5 حافلات متوقّفة عن النّشاط حسب الوضعية اليومية للأسطول. كما لا تعتمد الشركة على معايير استهلاك تأخذ بعين الاعتبار عمر الحافلة ونوعها والمسافة المقطوعة ممّا لا يمكنها من متابعة استهلاك الوقود وتفاذي التجاوزات. وتبيّن من خلال التّدقيق في نسبة استهلاك الوقود من قبل 23 حافلة من نوع VOLVO من نفس العمر والتي قطعت نفس المسافات خلال الثلاثي الأوّل لسنة 2016، وجود تفاوت في هذه النّسب من حافلة إلى أخرى حيث تراوحت بين 31 و46 لترا في 100 كيلومتر.

وبهدف مزيد التحكّم في الاستهلاك ولتفادي التّجاوزات، تدعو الدائرة إلى ضرورة تدعيم الرّقابة الداخلية في مجال التصرف في الوقود.

وعلى صعيد آخر، وخلافا لمقتضيات القانون عدد 72 لسنة 2004 المؤرّخ في 2 أوت 2004 والأمر عدد 2144 المؤرّخ في 2 سبتمبر 2004⁽¹⁾ في ما يتعلّق بإجراء التّدقيق الإجباري والدوري للطاقة المحمول على شركات النقل التي يفوق استهلاكها الجملي أو يساوي خمسمائة طن من النفط

(1) الفصل 2 من الأمر 2144 مؤرخ في 2 سبتمبر 2004 يتعلق بضبط شروط خضوع المؤسسات المستهلكة للطاقة للتدقيق الإجباري والدوري في الطاقة ومحتوى التدقيق ودوربه وأصناف المشاريع المستهلكة للطاقة الخاضعة للاستشارة الوجوبية المسبقة وطرق إجرائها وكذلك شروط ممارسة نشاط الخبراء المدققين.

المعادل، لم تتولّ الشركة إجراء هذا التدقيق منذ سنة 2009 بالرغم من أنّ استهلاكها من الوقود فاق 10 مرّات السّقف المحدّد وهو ما يجعلها عرضة للعقوبات المنصوص عليها بالقانون المذكور أعلاه.

III- الاستغلال

مكّن النّظر في نشاط الاستغلال من الوقوف على ملاحظات تعلّقت بتنفيذ السّفرات وبمراقبتها وبمداخيل الاستغلال.

أ- تنفيذ السّفرات

تعتبر درجة رضا المسافرين على مختلف السّفرات المؤمّنة من قبل الشركة وعلى مدى التزامها بمقتضيات كراسيات شروط الخطوط مؤشراً هاماً على جودة الخدمات التي تقدّمها. وتحدّد كراسيات شروط الخطوط، الممضاة بين الشركة ووزارة النّقل، رمز الخطّ ونوعه⁽¹⁾ وأوقات الذّهاب والإياب والمحطّات التي يجب المرور والتوقّف بها.

وتبيّن عدم حرص الشركة على متابعة مدى التزامها بمواعيد انطلاق سفرتها إذ تكتفي بتدوين الموعد الفعلي والموعد المفترض⁽²⁾ لانطلاق السّفرة على ورقات العمل اليومية دون استغلال هذه المعطيات للوقوف على مدى احترامها للمواعيد المنصوص عليها بكراسيات الشّروط ولقيس مدى رضا حركائها.

كما تتولّى الشركة برمجة سفرتها دون الأخذ بعين الاعتبار لنسبة جاهزية الأسطول وعدد السّواق المتوقّرة وذلك في غياب تطبيق إعلامية تمكّن من توزيع الحافلات والأعوان على مختلف السّفرات المبرمجة ممّا أدّى إلى تسجيل اضطراب في نشاطها يضطرها أحيانا إلى التّأخير في موعد انطلاق السّفرات أو إلغائها بالرغم من وجود الطّلب.

ويتمّ التّأخير في موعد انطلاق السّفرة لانتظار رجوع الحافلة من سفرة أخرى أو الانتهاء من إصلاحها بورشات الصّيانة بين عروس. وفي صورة عدم توقّر حافلة تلجأ الشركة لإلغاء السّفرات المنتظمة عن طريق الاجتهاد وذلك بسبب غياب دراسات حول مردودية الخطوط ومقاييس يمكن اعتمادها لحصر السّفرات التي يمكن الاستغناء عنها.

(1) خطّ يومي، أسبوعي،

(2) الموعد المنصوص عليه بكراس الشّروط

وتمّ في سنة 2015 إلغاء 4719 سفرة بسبب النقص في الحافلات مقابل حوالي 2041 سفرة ملغاة في سنة 2014.

وتضطرّ الشركة كذلك إلى إلغاء سفرات نتيجة النقص في السّوّاق وعدم قدرتها على توفير عدد كاف من السّوّاق الاحتياطيين. وتبيّن في هذا الخصوص أنّ عدد السّوّاق المطلوب لتأمين النّشاط اليومي للشّركة بصفة عادية يبلغ 225⁽¹⁾ سائقا مقابل 169 سائقا يؤمّنون السّفّرات فعليًا. وبالرّغم من هذا النّقص، فقد تبيّن من خلال فحص الملفّات الإدارية للسّوّاق والقوائم المعدة من قبل إدارة الموارد البشريّة أنّ 51 سائقا، تمّ انتدابهم خلال الفترة 2008-2011، يشغلون خططا أخرى وهو ما يعتبر تصرفا غير مبرّر لما له من تأثير على استمراريّة نشاط الشركة.

وتجدر الإشارة إلى عدم التزام السّوّاق بالقيام بالفحص الطّبي السنوي رغم دعوتهم وتذكيرهم به في العديد من المناسبات من قبل المصلحة الاجتماعيّة وذلك خلافا لمقتضيات الأمر عدد 1985 لسنة 2000 المؤرّخ في 12 سبتمبر 2000 والمتعلّق بتنظيم وسير مصالح طبّ الشّغل. وبالرّغم من أهميّة هذا الفحص لتأمين سلامة العون والمسافرين، فإنّ نسبة السّوّاق الذين قاموا به في سنوات 2013 و2014 و2015 تعدّ ضعيفة إذ بلغت على التّوالي 7.65 % و 19.89 % و 32.82 %.

بالإضافة إلى ذلك، تبيّن من خلال فحص محاضر جلسات مجلس الإدارة للفترة 2011-2015 ومحاضر لجان التّأديب وعيّنة من العرائض التي تقدّم بها بعض المسافرين في سنة 2015 وإلى غاية شهر ماي 2016 أنّ أغلبها تتمحور حول سلوك السّوّاق وخاصّة مدى التزامهم بشروط السّلامة عند تنفيذهم للسّفّرات من ذلك السّرعة المفرطة والسّيّاقة العنيفة وغير المسؤولة ممّا أدّى إلى تسجيل عدد هامّ من الحوادث بلغ على التّوالي 141 و 140 و 115 حادثا في سنوات 2013 و2014 و2015 نتج عنها تكبّد الشركة لمصاريف الإصلاح زيادة على تبعات توقّف الحافلات وارتفاع في استهلاك الوقود.

ومن جهة أخرى، تبيّن أنّ السّوّاق لا يلتزمون دائما باحترام مسالك السّفّرات المحدّدة بكرّاسات الشّروط حيث أنّ الحافلات لم تدخل إلى المحطّات والوكالات⁽²⁾ في 58 حالة إلى غاية 30 أفريل 2016 و 178 حالة في سنة 2015. كما تمّ تسجيل تجاوزات تعلّقت بمرور السّوّاق عبر الطّريق السيّارة دون ترخيص عوضا عن المرور بالمسالك المنصوص عليها بكرّاسات شروط الخطوط في 900 حالة خلال الفترة من بداية جانفي 2015 إلى غاية 3 ماي 2016.

(1) تقرير إدارة المنتوج حول الحاجيات الفعلية من حافلات وأعوان لتأمين النشاط اليومي للشّركة بصفة عادية، 4 فيفري 2016.

(2) محضر جلسة مجلس المديرين ليوم 17 مارس 2015.

ولئن تمّ إصدار مذكرة بتاريخ 20 نوفمبر 2015 للتأكيد على ضرورة احترام المسالك المنصوص عليها بقراسات الشّروط وعدم استعمال الطريق السيارة إلّا بترخيص استثنائي ووجوب الدّخول إلى جميع المحطّات والتوقّف بها، فقد تمادى بعض السوّاق في تجاوزاتهم إذ تمّ تسجيل 184 مخالفة تغيير مسلك من قبل 45 سائقا خلال شهري نوفمبر وديسمبر 2015 وشهر جانفي 2016. وتتسبّب هذه المخالفات في حرمان الشّركة من مداخيل إضافية في صورة احتواء الحافلة على أماكن شاغرة بالإضافة إلى حرمان المسافرين من التنقّل وقضاء شؤونهم.

كما تمّ تسجيل نقص في نظافة الحافلات حيث يؤمن بعضها في عديد الحالات سفريات متتالية دون الدّخول إلى المستودع لتنظيفها. وتكرّرت كذلك حالات تدمّر المسافرين جرّاء تعرّضهم إلى أشعة الشّمس طوال السّفرة نتيجة النّقص في السّتائر أو تمزّقها.

وعلى صعيد آخر، تقوم الشّركة بتأمين سفريات لنقل أعوان بعض المؤسّسات طبقا لاتّفاقيّات تبرم في الغرض تتضمّن توقيت السّفرات وأسعارها. إلّا أنّ الشّركة لم تتقيّد ببنود الاتّفاقيات في مناسبات متعدّدة حيث تمّ تسجيل تشكّيات نتيجة ترديّ الخدمات المسداة من قبلها (حافلات معطّبة وغير نظيفة وعدم احترام التّوقيت...) وهو ما نتج عنه خصم خطايا طبقا لما تمّ التّنصيب عليه بالاتّفاقيات. ويذكر في هذا الصّدّد الحريف الذي قام بخصم 40 % من مبلغ 5 فواتير نقل أعوان بما قدره 15 أ.د وحريف آخر خصم 10 أيّام من معلوم كراء الحافلة بقيمة 2,653 أ.د.

ب- مراقبة تنفيذ السّفرات

تمثّل مراقبة تنفيذ السّفرات إحدى الضّمّانات الكفيلة بحسن تأدية خدمة نقل المسافرين وتحصيل المداخيل. ويتمّ تأمين عمليّات المراقبة عن طريق مصلحة المراقبة الميدانيّة والتفقّد إلى جانب نظام مراقبة الأسطول عن بعد واستعمال آلات التاكيفراف.

وخلافا لمقتضيات الأمر عدد 178 لسنة 2005 المؤرّخ في 26 جانفي 2005 والمتعلّق بالهيكل التنظيمي للشّركة الذي يؤكّد على إنجاز مراقبة ميدانيّة فجئيّة تمكّن من التثبّت من مطابقة طرق الاستغلال لمقتضيات قراسات شروط الخطوط، تعتمد مصلحة المراقبة الميدانيّة والتفقّد على آليّات مراقبة تفتقر إلى النّجاعة وذلك بسبب النّقص في السيّارات الموضوعة على ذمّتها ممّا يدفعهم لاستعمال حافلات الشركة للتنقّل وهو ما يحول دون إضفاء الصبغة الفجئيّة على عمليّات مراقبة السفريات على الطّريق.

وإلى غاية شهر ديسمبر 2015، لم تتولّى الشركة ضبط أهداف كمية في خصوص عمليّات المراقبة على الطرقات المبرمج إنجازها. كما لا يتمّ متابعة تقارير المراقبين واتّخاذ إجراءات ردعية في شأن مرتكبي المخالفات.

ومن ناحية أخرى، تتولّى وحدة متابعة الأسطول عن بعد، المحدثّة بمقتضى المذكرة عدد 38 بتاريخ أول أكتوبر 2009، بالأساس رصد مدى التزام السوّاق بمقتضيات كراسات شروط الخطوط من حيث المسلك والدخول إلى المحطّات. إلّا أنّه تبين افتقار هذه الوحدة إلى سيّارة تمكّنها من التنقّل لإصلاح أجهزة تحديد الموقع التي تطرأ عليها أعطاب خلال تأمين السّفرات. وتمّ الوقوف على عدم إصلاح 18 علبة لتحديد الموقع خلال الفترة من جوان 2015 إلى غاية أبريل 2016. كما حال تعطّب علب تحديد الموقع عن بعد بصفة متكرّرة دون متابعة مصلحة الكراءات لما عدده 96 رحلة أنجزت خلال الفترة الممتدّة من 17 نوفمبر 2013 إلى 10 أبريل 2015.

ولا تساعد هذه الوضعيّة على تأمين متابعة دقيقة لحركة الأسطول وتوفير معلومات حينيّة حول مختلف التّجاوزات.

ومن جهة أخرى، وحسب الفصل 6 من الأمر عدد 155 لسنة 2000 المؤرّخ في 24 جانفي 2000 المتعلّق بتحديد أجهزة ووسائل إثبات بعض جرائم الجولان وضبط شروط استعمالها، تمكّن آلة التاكّيغراف من تسجيل سرعة العربة والمسافة المقطوعة ومدة السّياقة ومدة التوقّف. وخلافا لمقتضيات الفصل 8 من الأمر المذكور أعلاه الذي ينصّ على وجوب استعمال آلة مراقبة السرعة ومدة السّياقة ومدة الراحة من قبل سوّاق الحافلات المخصّصة لخدمات النّقل العمومي المنتظم بين المدن، تبين بتاريخ 14 أبريل 2016 أنّ 79 حافلة من مجموع 87 تحتوي على آلات تاكّيغراف معطّبة.

زيادة على ذلك، تتعرّض آلات التاكّيغراف المجهّزة لأسطول الشركة إلى أضرار متعدّدة تصل إلى حدّ الإتلاف الكلّي. من ذلك تدخّل السوّاق لفصل الأوصال الكهربائيّة لثلاث حافلات في شهر أوت 2015⁽¹⁾ وتعرّض 8 آلات تاكّيغراف مركّزة بالحافلات من نوع MAN في شهر جوان 2015 إلى عمليّات تخريب بالإضافة إلى فقدان آلات التاكّيغراف والأوصال الكهربائيّة لثلاث حافلات في شهر سبتمبر 2015 مع العلم وأنّ استعمال الحافلات دون آلة تاكّيغراف مخالف للفصول 8 و9 و12 و13 من الأمر عدد 155 لسنة 2000 المذكور أعلاه.

(1) مصلحة الجودة والسلامة والطّاقة، 29 أوت 2015 (وارد عدد د/2494).

وعلى صعيد آخر، أصدرت الشركة مذكرة بتاريخ 11 ماي 2015 بهدف "القضاء على التجاوزات المتعلقة بتفاقم ظاهرة نقل السلع وتهريبها بواسطة حافلات الشركة وما ينجر عن ذلك من ازعاج للمسافرين وتمس من سمعة الشركة" ومنعت بمقتضاها منعاً باتاً نقل الأمتعة والبضائع ذات الصبغة التجارية لأغراض شخصية على متن حافلات الشركة باستثناء الحقائب الشخصية للمسافرين أو الطرود المنقولة في إطار عقود. ولئن أكدت المذكرة على أنّ كلّ مخالف يعرض نفسه إلى الإيقاف الفوري عن العمل والإحالة على مجلس التأديب، فقد تواصلت عمليات نقل الأمتعة غير المرخص فيها على غرار بطاريات وساعات الهواتف النقالة والملابس وعلب سجائر وأجهزة التلفاز.

ولإضفاء النجاعة على آليات المراقبة المعتمدة من قبل الشركة وتلافي التناقض التي تشوبها، تدعو الدائرة إلى الحرص على اتخاذ إجراءات ردعية تتماشى مع خطورة التجاوزات المسجلة واعتماد مزيد الصرامة في تطبيقها.

ج- مداخل الاستغلال

بلغت مداخل الاستغلال خلال سنوات 2011 و2012 و2013 و2014⁽¹⁾ على التوالي 26,2م.د و 27,4م.د و 25,8م.د و 26,7م.د وهي متأتية بنسبة 90% من مداخل الخطوط الداخلية والدولية والتساخير ومداخل نقل الأمتعة والطرود وبنسبة 7% من مداخل النقل العرضي.

1- مداخل الخطوط

تعتمد الشركة في تنظيم عمليات بيع التذاكر ومتابعة مداخلها على منظومة اقتطاع التذاكر (BO) حيث يتم تركيز آلات اقتطاع التذاكر بشبابيك البيع بالمحطات وبالحافلات ويتم تجميع المعطيات المتعلقة بالمداخل بالحاسوب المركزي بمقر الشركة. ولئن تمكّن هذه المنظومة من استخراج بيانات تحليلية تتعلق بالمبيعات المفصلة حسب موقع آلة اقتطاع التذاكر ومعدل التعبئة اليومي والمداخل اليومية حسب الخطّ وحسب عدد المسافرين وعدد التذاكر المقتطعة من طرف كل قابض حسب الفترة، فإنّ استعمالها يقتصر على اقتطاع التذاكر واستخراج بطاقات نهاية خدمة القابض وذلك بسبب عدم إمكانية الوثوق بالمعطيات التحليلية حسب ما ورد بإجابة الشركة.

ومن ناحية أخرى، تمّ تسجيل أعطاب متكررة في آلات اقتطاع التذاكر ممّا أدّى إلى تجميع المعطيات المتعلقة بالمداخل بصفة يدوية واللجوء إلى استعمال كُنَشات التذاكر⁽²⁾ في عديد الحالات

(1) حسب القوائم المالية الوقتية لسنة 2014.

(2) carnet passe partout

وذلك دون التقيّد بما ورد بدليل الإجراءات الخاصّ بالمداخيل والذي ينصّ على إعداد تقرير يتضمّن الأسباب التي أدّت إلى استعمال كُنَشات التّذاكر.

زيادة على ذلك، وبالرّغم من أنّ دليل الإجراءات ينصّ على إدراج المداخيل المنجزة عن طريق الكُنَشات على آلات اقتطاع التّذاكر، فقد تبين أنّ هذه العمليّة تقتصر على محطّتي تونس الشماليّة وتونس الجنوبيّة ولا تتمّ تسوية هذه المداخيل على المنظومة بالنّسبة لبقية وكالات الشركة لعدم تجهيزها بهذه الآلة وهو ما يفسح المجال أمام التّجاوزات نظرا لعدم إمكانيّة متابعة عمليّات البيع عن طريق الكُنَشات.

وعلى صعيد آخر، تبين أنّ عملية مراقبة المداخيل تفتقر إلى النّجاعة إذ لا تمكّن من الوقوف على الإخلالات في الإبتان وهو ما يفسح المجال للقيام بتجاوزات ويحول دون تحصيل الشركة لكلّ مداخيلها. وقد أفضت عملية مقارنة المداخيل المصحّح بها من قبل القابض لسنة 2014 والمداخيل المستخرجة من المنظومة "BO" إلى الوقوف على فوارق بلغت قيمتها 494 أ.د، دون اعتبار مداخيل البيع عن طريق كُنَشات التّذاكر، لم تتمكّن الشركة من تبريرها إلى غاية شهر أكتوبر 2016.

ولم تتمكّن الدّائرة من إجراء هذه المقاربة بالنّسبة إلى مداخيل سنة 2015 نظرا لعدم شروع الشركة بعد في إعداد القوائم الماليّة الخاصّة بهذه السّنة وتمّ الاقتصار على مقارنة عينة من المدخول النظري اليومي للخطّ مع المدخول المصحّح به من قبل القابض أفضت إلى الوقوف على فوارق فاقت ألف دينار ناتجة عن استعمال رموز خاطئة للخطوط المستغلّة من طرف القبّاض حسب ما ورد بإجابة الشركة.

كما لم يقع التّفطن إلى النّقص في مداخيل وكالة قفصة البالغ 2,109 أ.د إلّا في شهر ماي 2015 في حين أنّ التّجاوزات حصلت خلال الفترة الممتدّة من 26 أفريل 2014 إلى 3 أفريل 2015 وكذلك النّقص في مداخيل وكالة بنزرت خلال الفترة الفاصلة بين نوفمبر 2014 وماي 2015 بمبلغ 13,931 أ.د والذي تمّ التّفطن إليه خلال شهر ماي 2015 إذ لم يتمّ القابض بإيداع مداخيل اقتطاع التّذاكر الخاصّة بالخطّ الدّولي تونس-طرابلس.

وتبين من خلال التّظر في تاريخ إيداع المداخيل الخاصّة بسفّرات أنجزت في سنتي 2014 و2015 عدم التقيّد بدليل الإجراءات الخاصّ بالمداخيل والمذكّرة عدد 2015/22 الصّادرة في 3 مارس 2015 فيما يتعلّق بوجوب إيداع مداخيل السّفّرات على الحافلات في نفس اليوم وعند نهاية السّفرة بخزينة وكالات الوصول حيث وصل التّأخير إلى 20 يوما في بعض الحالات زيادة على عدم

تدوين تاريخ الإيداع في بعض جداول تسليم الإيرادات وهو ما من شأنه أن يفتح المجال أمام التلاعب بأموال الشركة.

وقد أدى عدم اتخاذ إجراءات ردعية تتماشى وحجم المخالفات تجاه الأعوان المخالفين والاكتفاء بإحالتهم على مجلس التأديب وتسييل عقوبات بسيطة تتمثل في إيقاف عن العمل لأيام إلى تفاقم تجاوزات القباض على غرار بيع تذاكر تسخير بمقابل نقدي دون إدراج قيمتها بوثيقة نهاية العمل⁽¹⁾ أو اقتطاع تذاكر لأشخاص ذوي إعاقة بتخفيض نسبة 50% عوضا عن 75% بصفة غير قانونية ودون قرار صادر عن الإدارة العامة للشركة وإضاعة كنش التذاكر وعدم التزام بعض القباض بواجباتهم المهنية خلافا للفصل 11 من النظام الأساسي الخاص بأعوان الشركات العمومية للنقل البري للمسافرين عبر الطرقات إذ لا يحرصون على اقتطاع التذاكر للحرفاء.

وتدعو الدائرة الشركة إلى تركيز نظام مراقبة فعال على مداخيلها بهدف تفادي التجاوزات وتطوير مواردها والحرص على اتخاذ الإجراءات الردعية الضرورية.

2- مداخيل النقل العرضي

يتمثل النقل العرضي حسب القانون عدد 33 بتاريخ 19 أبريل 2004 المتعلق بتنظيم النقل البري، في عمليات نقل جماعي يقوم بتأمينها ناقل عمومي أو ناقل سياحي لحساب شخص طبيعي أو معنوي في مناسبات أو لأغراض خاصة. وبلغت مداخيل الشركة المتأتية من النقل العرضي 1,69 م.د في سنة 2013 و 2,16 م.د في سنة 2014. وتقوم الشركة بضبط تعريفات النقل العرضي بمقتضى مذكرات داخلية. إلا أن هذه التعريفات، وفي غياب محاسبة تحليلية، تضبط بصفة جزائية ودون تحديد دقيق لهامش الربح.

ولا تعتمد الشركة على مرجعية واضحة لتحديد عدد الكيلومترات المفوترة إذ تبين من خلال مقارنة عدد الكيلومترات المقطوعة المسجلة من قبل وحدة متابعة الأسطول عن بعد مع عدد الكيلومترات التي تمت فوترتها من طرف المصلحة التجارية والإيجار خلال الفترة الممتدة من 17 نوفمبر 2013 إلى غاية 10 أبريل 2015، عدم فوتر 5216 كم من ناحية، وفوتر 18946 كم أكثر من المسافة المقطوعة فعليا من ناحية أخرى.

وخلافا لمقتضيات منشور وزير النقل عدد 59 لسنة 2004 المتعلق بتنظيم عمليات النقل العرضي، تبين أن الشركة لم تبرم عقود بخصوص 63 رحلة من جملة 421 رحلة تم إنجازها خلال الفترة الممتدة من غرة جانفي 2014 إلى غاية 31 ديسمبر 2015.

(1) العون مهما كان وضعه في السلم الإداري مسؤول من الوجهة التأديبية عن كل خطأ ناتج عن عدم احترامه لالتزاماته وواجباته المهنية ويتحمل هذه المسؤولية إذا أخل بالتزاماته عمدا أو سهوا.

وإلى حدود شهر أفريل 2016، لم تتمكّن الشركة من استخلاص مستحقّاتها لدى وزارة المالية ووزارة الداخلية ووزارة الخارجية البالغة 389 أ.د تعود لسنتي 2011 و 2012 بسبب عدم تقيدها بدليل الإجراءات المتعلّق بالكراءات حيث قامت بالكراءات دون إصدار تكليف بمهمّة نقل ودون استلام طلب تزود في الغرض ودون تحديد وجهة الحافلات.

وعلاوة على ذلك، تمّ الوقوف على عدم شموليّة عمليّات الفوترة حيث لم يتمّ فوترة 20 رحلة بقيمة 23 أ.د أنجزت لفائدة وزارة الداخلية إلّا إثر تدخّل دائرة المحاسبات بتاريخ 4 مارس 2016. كما لم تتمّ فوترة الرحلة التي تمّ إنجازها لفائدة الاتحاد العامّ التونسي للشغل من تونس باتجاه الحمّامات ذهابا وإيابا بتاريخ 2 أفريل 2015.

ومن ناحية أخرى، دأبت الشركة على إسناد منح كيلومترية لفائدة الجمعيات الرياضية والمنظّمات الشبابية في شكل مسافات مقطوعة مجّانا اعتمادا على قائمة يتمّ ضبطها والمصادقة عليها سنويًا من قبل مجلس الإدارة. وبالرغم من صدور الأمر عدد 5183 لسنة 2013 المؤرخ في 18 نوفمبر 2013 والمتعلّق بضبط معايير وإجراءات وشروط إسناد التّمول العمومي للجمعيات والذي ينصّ على إحداث لجنة فنية تتولّى النّظر في مطالب الحصول على هذه المنح، فإنّ الشركة لم تحرص على إحداث هذه اللّجنة بالإضافة إلى تولّي الرئيس المدير العامّ تمتيع هياكل أخرى بهذا الصنف من المنح خلال الفترة 2014-2015 دون الاستناد إلى قرار من مجلس الإدارة.

كما أنّ الشركة غير قادرة على التثبّت من تجاوز سقف المنحة الكيلومترية المصادق عليها من قبل مجلس الإدارة بسبب عدم تسجيل الكيلومترات الممنوحة مجّانا لفائدة الجمعيات والمنظّمات الرياضية في كشوفات الكراءات.

ومن شأن إرساء نظام محاسبة تحليلية يمكّن من ضبط التّسعيرة الواجب تطبيقها اعتمادا على كلفة الكيلومتر الواحد والحرص على فوترة كلّ الرّحلات وتنظيم عمليّة إسناد الكيلومترات المجانية أن يضيفي مزيدا من النّجاعة على عمليّات النّقل العرضي.

*

*

*

مكّنت مراقبة الشركة الوطنية للنّقل بين المدن إلى الوقوف على صعوبات على عديد المستويات خاصّة في ما يتعلّق باقتناء الحافلات وتجديد الأسطول حيث لم تتمكّن الشركة من إنجاز الاستثمارات المبرمجة في سنتي 2014 و 2015 بسبب تردي وضعيتها المالية ممّا أدّى إلى ارتفاع معدّل

أعمار الحافلات وتدني نسبة جاهزية الأسطول وإلى عدم قدرة الشركة على تأمين نشاطها العادي وهو ما أثر سلباً على جودة خدماتها وعلى سمعتها لدى الحرفاء.

لذا، بات من الضروري على السّلط المعنية الإسراع بتطهير الوضعيّة الماليّة للشركة حتّى تتمكّن من تحقيق توازنها المالي وضمان ديمومتها ومن تمويل استثماراتها لتدعيم أسطولها في أقرب الآجال والتّرفيع في نسبة جاهزيّته بهدف الحدّ من السّفّرات الملغاة والالتزام بمواعيد الانطلاق بما يساهم في تقديم خدمات نقل ذات جودة تمكّن من جلب مزيد من الحرفاء والتّرفيع في المداخل.

ولضمان احترام كراسات شروط الخطوط خاصّة من حيث المسالك والمحطّات التي يجب المرور والتوقّف بها، ينبغي تدعيم المراقبة الفجئيّة على الطّرقات ومزيد تفعيل منظومة مراقبة الأسطول عن بعد التي تمكّن من توفير معلومات حينيّة حول التّجاوزات التي يقوم بها السّواق مع الحرص على محاسبة المخالفين.

كما أنّ الشركة مطالبة بتركيز نظام معلوماتي يمكّن من إضفاء مزيد من النّجاعة على توظيف الحافلات والأعوان على مختلف الخطوط وإرساء نظام محاسبة تحليليّة فعّال بهدف دراسة مختلف الخطوط وتحديد مردوديتها.

وتؤكّد الدّائرة على ضرورة تحديد سياسة ناجعة في مجال الصّيانة تمكّن من التّقليص في نسبة توقّف الحافلات والحدّ من الأعطاب على الطّريق وترشيد استهلاك قطع الغيار وتفادي الاستهلاك المفرط للوقود وتعزيز السّلامة.

كما أنّ الشركة مدعوّة إلى تركيز نظام مراقبة فعّال على المداخل بهدف الحدّ من التّجاوزات وتطوير مواردها وهي مطالبة أيضاً بمزيد الحرص على اتّخاذ إجراءات ردعيّة والعمل على تطبيقها تجاه من ثبت ضلوعه في تجاوزات في الغرض.

وزارة النقل

تبعاً لمكتوبكم والذي أحلتكم علينا بمقتضاه نسخة من التقرير التألفي بشأن الشركة الوطنية للنقل بين المدن لموافاتكم بردودنا بشأنه، أتشرّف بإعلامكم أنّ التقرير التألفي المذكور لا يثير ملاحظات من جانبنا.

ردّ الشركة الوطنية للنقل بين المدن

I- الوضعية المالية للشركة

تشهد الشركة الوطنية للنقل بين المدن منذ سنوات صعوبات مالية وعجزا هيكليا أثر سلبا على توازناتها المالية وعلى قدرتها على مواصلة نشاطها في أحسن ظروف الجودة والسلامة والإيفاء بتعهداتها المالية وإنجاز برامجها الإستثمارية خاصة في ما يتعلّق بتجديد أسطول النقل.

وترجع أهم الأسباب التي أدت لهذه الوضعية إلى :

- النقص الفادح في مداخل الخطوط
- الإرتفاع الهام لعناصر الكلفة
- تفاقم حجم التداين حيث بلغ 78 م.د منها 61 م.د قروض قصيرة المدى .
- تجميد تعريفه النقل منذ سنة 2010 أدى إلى إنعكاس مالي سلبي على المداخل بحوالي 3 م.د سنويا.
- النقل بتعريفه منخفضة لأعوان سلك الحرس الوطني والأشخاص ذوي الإحتياجات الخصوصية وعائلات شهداء الثورة وجرحاها نتج عنه نقصا سنويا في المداخل بحوالي 3.2 م.د.
- استغلال خطوط حدودية ذات طابع إجتماعي دون التمتع بمنحة تعويضية من الدولة أدى إلى نقص في المداخل بحوالي 2 م.د سنويا.

كل هذه العناصر أدت إلى عجز هيكلي في الخزينة ب 11 م.د علاوة على تفاقم الأعباء المالية (1.1 م.د سنويا) ناتجة عن الأرصدة السلبية بالبنوك.

ولتفادي هذه الوضعية المالية الصعبة والحرجة وفي إطار إنقاذ المؤسسة وضمائنا لديمومتها ، أعدت الشركة الوطنية للنقل بين المدن برنامج إعادة هيكلة مستديم يهدف إلى استعادة التوازنات المالية ويتمحور حول :

- تنفيذ برنامجا للضغط على المصاريف (ساعات إضافية، محروقات، قطع غيار...)

- التطهير المالي وذلك بـ :

- * تكفل الدولة بمستحقات الصندوق الوطني للتقاعد والحيطة الاجتماعية .
- * فسخ قرض إعادة هيكلة صندوق المنشآت العمومية.
- * تكفل الدولة بخلاص مستحقات الشركة الوطنية لتوزيع البترول.
- * تسريح 120 عونا زائدين عن الحاجة في إطار عملية التطهير الاجتماعي.
- * دعم الدولة للخطوط ذات المردودية الضعيفة خاصة منها الحدودية وذات الصبغة الاجتماعية.

II- التصرف في الأسطول

أ- وضعية الأسطول

تفاديا للنقص الحاصل في الأسطول الناتج عن :

- استغلال مفرط للحافلات من نوع MAN والتي تم إقتناؤها سنة 2013 لتأمين النشاط اليومي للإستغلال.
- الإشكال الذي تعرضت له الشركة بخصوص صفقة إقتناء الحافلات من نوع فولسفاغن والتي أظهرت عيوب فنية حالت دون استغلالها.
- عدم القيام بالإستثمار في الأسطول خلال سنوات 2013-2014 و 2015 نظرا للصعوبات المالية التي شهدتها الشركة.

أعدت الشركة مخططا لإقتناء 55 حافلة مستعملة و60 حافلة جديدة خلال سنوات 2016-2017 و 2018 مما سيمكن من تحسين جاهزية الأسطول وتفادي حذف السفرات من جهة والتقليص من الأعطاب على الطريق وبالتالي الضغط على كلفة الصيانة والرفع من المداخيل.

وقد تمكنت الشركة من الحصول على تمويل كلي لهذه الإقتناءات من المؤسسات البنكية.

كما تتعهد الشركة للقيام بجميع الإجراءات الضرورية للمحافظة على الحافلات من نوع "فولسفاغن" والرابضة بورشات الشركة على ذمة المزود

ب- الصيانة

تقوم الشركة بصيانة أسطول حافلاتها بمستودعين بين عروس وورشات بقابس وصفاقس وسوسة وسليانة .
تشكو فضاءات الصيانة نقائص على مستوى البنية الأساسية اثرت سلبا على مردودية عمليات الصيانة.

ولمعالجة هذه الوضعية الصعبة بصفة نهائية، قامت الشركة ببرمجة بناء مستودع جديد للصيانة في مخططها الخماسي بقيمة 20 م.د والتخلي عن ورشتي بن عروس لعدم ملائتهما للقيام بأشغال الصيانة في أحسن الظروف.

وبخصوص أدوات عمل الصيانة، شرعت الشركة في أواخر 2016 بتزويد الورشات ببعض وسائل العمل الضرورية للقيام بعمليات الصيانة في أحسن الظروف وذلك حسب الإمكانيات المالية المرصودة بالميزانية وهو ما يساهم في مزيد النجاعة على التدخلات وبالتالي التقليل من نسبة توقف الحافلات والإعطاب على الطريق.

إضافة إلى ذلك فإن إستغلال منظومة GMAO يمكن حاليا من متابعة عمليات الصيانة في 80 % من أشغال الصيانة في إطار النظام المعلوماتي المندمج سيمكن تركيز التطبيق الخاصة بالصيانة خلال السداسية الأولى من سنة 2018 من تغطية نشاط كافة وحدات الصيانة وكذلك جميع الورشات داخل تراب الجمهورية .

ج - التصرف في المخزون

قامت الشركة في بداية سنة 2017 بطلب عروض لإقتناء قطع الغيار وسيتم إبرام عقود مع المزودين لتوفير جميع قطع الغيار الضرورية لصيانة أسطول الحافلات والتقليل من أيام التوقف وبالتالي الرفع من نسبة جاهزية الأسطول من 50% إلى 80% سنة 2017 وذلك بالتوازي مع عملية إقتناء الحافلات المستعملة والجديدة المبرمجة بمخطط إستثمار الشركة والمصادق عليه من مجلس الإدارة وسلطة الإشراف.

أمّا فيما يتعلق بالتصرف في قطع الغيار، تقوم مصالح الشركة حاليا بالتنسيق مع المزود "اوراسيستام" من معالجة الفوارق المسجلة بعمليات الجرد المادي للمخزون وإصلاح الإخلالات الموجودة عند إستغلال هذه المنظومة.

وعلى صعيد آخر تقوم مصالح الشركة حاليا بإعداد الإجراءات ووضع الآليات الضرورية التي تنظم استعمال قطع الغيار المستعملة وإلحاق هذه الوحدة بإدارة الصيانة.

د- التصرف في الوقود

تدعيما للرقابة في مجال التحكم في إستهلاك الوقود سوف تقوم الشركة بعملية تدقيق للطاقة خلال سنة 2017 وذلك طبقا للقوانين الجاري بها العمل. وقد تم رصد مبالغ للغرض في ميزانية الشركة.

وعلى صعيد آخر سيتم تجهيز جميع مضخات الوقود بنظام مراقبة لكل عمليات تزويد الحافلات مما سيمكن من تحديد معدل الإستهلاك لكل الحافلات والتعرف على السائق الذي قام بالتزود. وسيتمكن هذا الإجراء من تحديد المسؤوليات وتقادي التجاوزات.

III- الاستغلال

أ- تنفيذ السفرات

ستتمكن الشركة من تقادي التأخير في انطلاق السفرات وحذف بعض الخطوط حال تسلم الحافلات الجديدة موضوع الصفقة الإطارية و55 حافلة مستعملة.

سيمكن النظام المعلوماتي المندمج المزعم تركيزه بإدارة الاستغلال من استعمال التطبيقات الإعلامية SAE المتعلقة ببرمجة السفرات ومتابعتها وتوظيف الاعوان على مختلف الخطوط المبرمجة وكذلك التصرف المحكم في الحافلات المؤمنة للسفرات واحترام تعهدات الشركة فيما يخص تنفيذ الإتفاقيات المبرمة مع بعض المؤسسات.

ونظرا للنقص الحاصل في عدد السواق المؤهلين صحيا لتأمين السفرات اليومية والذي يبلغ عددهم حاليا 144 من جملة 169 مقابل 225 سائقا ضروري لتأمين النشاط اليومي للاستغلال، قامت الشركة في موفى سنة 2016 بإعلان انتداب 35 سائق سيباشرون عملهم خلال الثلاثية الثانية من سنة 2017. وسيتمكن هذا الاجراء من التقليل من عدد السفرات الملغاة بسبب النقص في الأعوان من ناحية وتطور نسبة خضوع السواق للفحص الطبي خلال السنوات القادمة من ناحية أخرى.

كما تعمل الشركة على اتخاذ الإجراءات التأديبية تجاه الأعوان المخالفين لقانون الطرقات والمتسببين في حوادث مرور وأضرار بالمعدات وعدم إحترام المسالك المنصوص عليها بكراسات الشروط .

كما تم برمجة حلقات تكوينية مكثفة للسواق في مجال السياقة الآمنة والرشيدة .

ب- مراقبة تنفيذ السفرات

لتعزيز وحدة المراقبة الميدانية، تعتزم الشركة :

- القيام بمناظرة داخلية لإنتداب 20 مراقبا على الطريق خلال سنتي 2017 و 2018 وذلك لدعم المصلحة بالعنصر البشري الكفيل بتغطية ومراقبة كل شبكة الخطوط على مدى 24 ساعة .
- القيام بإقتناءات جديدة لتفادي النقص في السيارات الموضوعة على ذمة مصلحة المراقبة الميدانية.

كما قامت الشركة خلال الثلاثية الأولى من سنة 2017 بعملية تجديد آلات التاكيفراف المعطبة بالحافلات وتحيين الإجراءات المتعلقة بإستغلال البيانات وتحليل نتائجها وذلك بدعم الوحدة المكلفة بالعناصر البشرية واللوجستية الضرورية للقيام بعملها في أحسن الظروف.

أصدرت الإدارة العامة تعليماتها للمصالح المعنية بمدها بتقرير يومي لنتائج إستغلال آلة التاكيفراف والتجاوزات المرتكبة من طرف السواق.

ج - مداخل الإستغلال

- مداخل الخطوط

تقوم مصلحة المحاسبة التحليلية بعمليات مراقبة المداخل بصفة دورية ومنتظمة وذلك على ضوء وثائق المداخل المقدمة من طرف القبض ورؤساء الوكالات وبالإستعانة بمنظومة BO (Bisness Object) لمراقبة المداخل ويتم التقطن إلى الإخلالات والتجاوزات المرتكبة من طرف القبض بتأخير نسبي .

كما تتم المقاربة الشهرية للمداخل مع مصلحة المحاسبة العامة وقد تمت المقاربة الفعلية للمداخل حتى موفى ديسمبر 2016. وتسعى مصلحة المحاسبة التحليلية بالتنسيق مع المزود لتطوير إستغلال المنظومة ودعم عملية مراقبة المداخل وتم فعلا التفتن لتجاوزات بعض القباض وإتخاذ الإجراءات التأديبية في شأنهم .

- مداخل النقل العرضي

تقوم الشركة بعمليات كراء حافلات لحرفاء بالإعتماد على تعريفه محددة يتم ضبطها من طرف المصلحة التجارية ومصادق عليها من طرف الادارة العامة وتأخذ هذه التعريفه بعين الإعتبار لمعطيات تخص مدة الرحلة والكيلومترات المقطوعة والكلفة الكيلومترية التقديرية .

وفي غياب نظام محاسبة تحليلية يمكن من التعرف على الكلفة الحقيقية للكلمتر وتحديد هامش الربح، فإن الشركة تسعى الى تحقيق مردودية هذه العمليات لتغطية الأعباء القارة للشركة المرتفعة جدا والتي تمثل 65 % من الكلفة الجمالية وذلك بالقيام بعمليات كراء وإبرام إتفاقيات لنقل العملة.

وستتمكن الشركة عند إستكمال إرساء النظام المعلوماتي المندمج وإستغلال تطبيقه المحاسبة التحليلية من ضبط دقيق لكلفة الكراءات وتحديد هامش الربح.

وسيتتم إحداث لجنة فنية طبقا للأمر عدد 5183 المؤرخ في 18 نوفمبر 2013 المتعلق بضبط معايير وإجراءات وشروط إسناد التمويل العمومي للجمعيات.

خلاصة

نظرا للوضعية المالية الصعبة التي تمر بها الشركة والتي أثرت سلبا على إستمرارية نشاطها حيث أصبحت غير قادرة على الإيفاء بتعهداتها تجاه المزودين والمؤسسات البنكية وخلاص أجور الأعوان ، ولإنقاذها تم إعداد برنامجا لإعادة هيكلتها

يرتكز أساسا على إجراءات داخلية تخص التصرف والرقابة ويتمحور حول تطبيق إجراءات جريئة للضغط على المصاريف وكلفة الإنتاج وتنمية المداخل من ناحية وتنفيذ مخطط دعم الأسطول باقتناء حافلات جديدة تمكن من تأمين جميع السفرات المستغلة من ناحية أخرى .

كما يتضمن البرنامج الإصلاحي للشركة تدخل ودعم سلطة الإشراف والهياكل الوزارية المعنية لمساعدة الشركة على القيام بعملية التطهير المالي والإجتماعي وتسوية الملف العقاري للشركة .

وقد أبرزت القوائم المالية لبرنامج إعادة الهيكلة نتائج إيجابية ستساهم في إستمرارية نشاطها كمرفق عمومي مميز في قطاع النقل بين المدن.