

صيانة الطرقات المرقّمة

تساهم صيانة البنية الأساسية للطرقات والجسور في ضمان السلامة المرورية وفي دفع التنمية الشاملة للبلاد. وتصنّف الطرقات حسب القانون عدد 17 لسنة 1986 المؤرّخ في 7 مارس 1986 والمتعلّق بتحويل التشريع الخاصّ بملك الدولة العمومي للطرقات كما تمّ تنقيحه بالقانون عدد 20 لسنة 2017، إلى طرقات وطنية وطرقات جهوية⁽¹⁾ وطرقات محلية. ونصّ نفس القانون على أنّه يتمّ ترتيب الطرقات الوطنية والجهوية بمقتضى أمر وترتيب الطرقات المحلية بمقتضى قرار من الوزير المكلف بالتّجهيز. ويسند إلى كلّ طريق مهما كان صنفه رقم يعرفه وهو ما يكوّن الطرقات المرقّمة (فيما يلي الطرقات).

وتمتدّ شبكة الطرقات المرقّمة على طول 17.583 كم منها 5.152 كم طرقات وطنية و6.503 كم طرقات جهوية و5.928 كم طرقات محلية. وتمثّل الشّبكة المعبّدة 80 % من مجموع الطرقات منها 51 % مغلّفة سطحيا و49 % مغلّفة بالخرسانة الإسفلتية وذلك في موقّ سنة 2016.

وتشرف الوزارة المكلفة بالتّجهيز، (فيما يلي الوزارة)، حسب الأمر عدد 93 لسنة 1974 المؤرّخ في 15 فيفري 1974 والمتعلّق بضبط مشمولاتها كما تمّ تنقيحه بالنصوص اللاحقة، على صيانة وتعصير وتنمية شبكة الطرقات وعلى إعداد وإنجاز مشاريع الأشغال المتعلقة بالطرقات والمنشآت الفنية.

وبلغت ميزانية صيانة شبكة طرقات الدولة المرقّمة ما جملته 942 م.د خلال الفترة 2012-2016 موزّعة بين 183 م.د على العنوان الأوّل و759 م.د على العنوان الثّاني.

وتشمل الأشغال، الصّيانة العادية من مراقبة الوضع العام لشبكة الطرقات والتّشجير والتّشوير⁽²⁾ وتنظيف المنشآت المائية على جوانب المعبد وكذلك الصّيانة الدورية التي تتضمّن أساسا أشغال التّغليف لشبكة الطرقات و شحن الحواشي بالنّسبة إلى الطرقات المعبّدة.

وللوقوف على مدى إحكام صيانة الطرقات المرقّمة، أنجزت دائرة المحاسبات مهمّة رقابية في الغرض غطّت الفترة الممتدّة أساسا من سنة 2012 إلى سنة 2016 وتواصلت إلى حدود سبتمبر 2017.

⁽¹⁾ طرقات وطنية تضمن المواصلات بين حدود تراب الجمهورية وطرقات جهوية تضمن المواصلات بين جهتين أو أكثر داخل تراب الجمهورية .

⁽²⁾ وضع العلامات المرورية الأفقية والعمودية..

وتضمّنت الأعمال الرقابية الرقابة المستندية والمعائنات الميدانية وتحليل المعطيات المالية والفنية، واعتمدت أيضا نتائج استبيان تمّ توجيهه إلى 24 إدارة جهوية للتجهيز. وأبرزت هذه الأعمال نقائص تعلقت أهمها بضبط الطرقات وبرمجة التدخّلات وبالإنجاز المباشر وبالإنجاز غير المباشر.

أبرز الملاحظات

- ضبط الطرقات وبرمجة تدخّلات الصيانة

لم تحرص الوزارة على ضبط الطرقات المرقّمة للدّولة حيث لا تمسك سجلّات خاصّة بالملك العمومي للطّرق ولا يتوفّر لديها إطار تنظيمي لترقيم الطّرق. كما لم تقم بإصدار قرار ترتيب الطّرق المحليّة ممّا نتج عنه عدم تحديد الجهة المكلفة قانوناً بتعهّدها وعدم صيانة العديد من طرقات محلية.

واتّسمت أدلّة إجراءات الوزارة، كإحدى آليات البرمجة، بعدم دقّتها وعدم تحيينها. كما أنّ التطبيقات المتعلّقة بالتصرّف في الملك العمومي للطّرق غير مستغلّة وأغلب الأطالس غير محدّثة. ولا تمكّن هذه الوضعيّة من إحكام البرمجة.

وتمّ تحميل نفقات لا تتعلّق بالصيانة على البند المخصّص لها ناهزت 2,4 م.د خلال سنتي 2014 و2015. ولم يتمّ تطبيق الإجراءات التي تمكّن من الحصول على تعويضات في خصوص الحوادث التي تخلف أضراراً على الطّرق.

وتدعو الدائرة الوزارة إلى العمل على ضبط الطرقات المرقّمة للدّولة وحمايتها ووضع آليات تمكّن من إحكام برمجة التدخّلات بعنوان الصيانة.

- الانجاز المباشر لأشغال الصيانة

تفتقر الوزارة إلى ضبط دقيق للمعدّات المخصّصة لأشغال الصيانة ولا تتقيّد في أغلب الحالات بتوصيات الاستعمال. وأدت هذه الوضعيّة إلى تدهور حالة الأسطول وتعدّد الأعطاب مما لم يسمح باستغلال 41% من ذلك الأسطول. وشملت الأعطاب عدّادات 37 آلة منذ ما يزيد عن 10 سنوات ممّا لم يمكّن من متابعة استهلاك المحروقات ورفّع من خطر الاستيلاء عليها.

وتمّ تكليف 77 سائقا يفتقرون لرخص سياقة من الأصناف المطلوبة بقيادة معدّات صيانة الطّرق. كما لا يتوفّر 36% من جملة أعوان صيانة المعدّات بالإدارة المركزيّة على الكفاءة المهنيّة ممّا ساهم في طول آجال التدخّل التي تجاوزت 4 سنوات في بعض الحالات.

كما سجّل ضعف متابعة تنفيذ أشغال الصيانة عن طريق الفروع التابعة للإدارات الجهوية للتجهيز نتيجة عدم مسك وثائق المتابعة وعدم تسجيل البيانات المتعلقة بالمواد والمعدات.

وشهدت متابعة رفع الأضرار التي لحقت بالطرق جزاء تدخلات المستلزمين العموميين نقائص تعلقت خاصة بقبول أشغال إعادة الطريق إلى الحالة التي كان عليها. وانجر عن ذلك الإضرار بأربعة طرق وانهار أحد الجسور. كما لم يتم المستلزمون العموميون في كل الحالات بإعادة الطريق بعد التدخل فيه إلى الحالة التي كان عليها بالجودة المطلوبة. وهو ما انجر عنه تحمّل الوزارة لتكاليف صيانة بلغت حسب معطيات تقديرية تمّ 4 إدارات جهوية أكثر من 1 م.د.

وتوصي الدائرة الوزارة بالتقيّد بمبادئ الفعالية والحوكمة في استغلال مواردها من أعوان ومعدات بما يساهم في ضمان نجاعة تنفيذ برامج الصيانة ومتابعة جودة تدخلات المستلزمين على الطرق.

- التنفيذ غير المباشر لأشغال الصيانة

اتّسم تنفيذ الأشغال عبر المقاولات بغياب الدقة في ضبط موضوع الطلب وفي تحديد الحاجيات ومواقع التدخل وهو ما لا يمكن من متابعة تدخلات المقاولات والتثبت من مدى إنجازها للأشغال المطلوبة.

كما تمّ اعتماد شروط مجحفة في طلبات العروض المتعلقة بمجموع 14 صفقة على غرار شرط الخبرة ممّا أدى إلى الحدّ من مشاركة العارضين وحرمان الإدارة من العروض الدنيا التي قدّمها المقاولات حيث ناهزت الفوارق بين العروض الفائزة والعروض المقصاة 488 أ.د وذلك بالنسبة إلى 6 حالات.

وتبيّن أنّ متابعة تنفيذ الأشغال لم تكن بالفعالية المرجوة حيث لا تتوفّر دفاتر الحضيرة بخصوص عدّة صفقات، كما تفتقر الملفات إلى جذاذات المواد المستعملة ممّا يحول دون التثبت من إنجاز كلّ الأشغال المتعاقد عليها بالجودة المطلوبة. ونتج عن ذلك عدم احترام المواصفات الفنية للتغليف في عدّة طرق حيث تمّ الوقوف على 10 حالات لتدهور حالة الطريق مباشرة بعد القيام بأشغال الصيانة إضافة إلى تكرار التدخلات على نفس الطرق.

وتدعو الدائرة الوزارة إلى العمل على ضبط حاجياتها بدقة وحسن اختيار المقاولات ومتابعة تنفيذ الأشغال الموكولة إليها بما يضمن جودة التدخلات وديمومتها.

I- ضبط الطرقات وبرمجة تدخلات الصيانة

يعتبر ضبط الطرقات من المحاور التي تعتمد عليها برمجة أشغال الصيانة وضبط الموارد المالية اللازمة لذلك. إلا أنّ الفحوصات المجراة أفرزت نقصا في مجالي ضبط الطرقات وبرمجة التدخلات.

أ- ضبط الطرقات المرقمة

يتكون الملك العمومي للطرقات، وفق مقتضيات القانون عدد 17 لسنة 1986 المذكور أعلاه، من قارعة الطريق وحوزتها وتوابعها المتمثلة في مختلف التجهيزات والمنشآت الضرورية⁽¹⁾ للاستغلال الأمثل للطريق. وعهد نفس القانون مهمة حمايته إلى الوزارة.

كما كلفت الوزارة بمقتضى الأمر المنظم لها وكذلك مجلة التهيئة الترابية بمسك سجلات خاصة بملك الدولة العمومي للطرقات بصفة منظمة وبترسيم الطرقات باسم الدولة وبإدماجها ضمن الملك العمومي إلا أنّ الوزارة لم تقم بهذه المهام على النحو المطلوب.

علاوة على ذلك، تبين أنه خلافا للفصل الخامس من القانون عدد 17 لسنة 1986، لم يقع إصدار القرار المتعلق بترتيب الطرقات المحلية، وتعود أسباب عدم إصدار هذا القرار إلى صعوبة تحديد ملكية الأراضي المقامة عليها الطرقات المحلية والجهة المكلفة بالتصرف فيها وهو ما يستوجب تسوية الوضعية بين الدولة والجماعات المحلية⁽²⁾.

ونتيجة لهذه الوضعية، اعتبرت الوزارة بعض الطرقات محلية دون ترتيبها وتولت تبعا لذلك صيانة عدد منها وذلك حسب أهمية استعمال الطريق. وفي هذا السياق انتفعت الطرقات المحلية رقم 539 و581 و730 و742 بتدخلات تكاد تكون سنوية في حين أنّ بعض الطرقات المحلية الأخرى على غرار تلك المتواجدة بولاية قبلي لم تنتفع بأيّ تدخل خلال الفترة من سنة 2012 إلى سنة 2016.

(1) من شبكات تنوير وعلامات مرورية ومن زلاقات أمان ومنشآت فنية وغيرها.

(2) نصّ الفصل 105 من القانون الأساسي عدد 33 لسنة 1975 المتعلق بإصدار القانون الأساسي للبلديات على أنه "تدخل في الملك العمومي البلدي قطع الأرض الراجعة ملكيتها للبلدية والتي وقع استعمالها ... كطرقات باستثناء الطرقات الوطنية والجهوية التي تتولى الدولة إحداثها وتجهيزها".

ويفتقر تقييم الطرقات إلى إطار تنظيمي وإجرائي واضح حيث لم يتم ضمن الأمر المتعلق بضبط مشمولات الوزارة والأمر المنظم لها تحديد الجهة المكلفة بالتقييم وإجراءاته فضلا عن عدم صدور أي نص في الغرض. وأفادت الوزارة في ردّها أنّه سيتمّ تكوين لجنة للنظر في مسألة التقييم.

وحالت هذه الوضعية دون تحديد المسؤوليات في مجال الصيانة كما رُفعت من مخاطر التنازع بين الوزارة والجماعات المحلية والذي أسفر كما، هو حال الطرقات المحلية بولاية قبلي، عن اهتراء الطرقات المحلية ممّا يؤثر سلبا على سلامة مستعملها ويحدّ من وظيفيّتها.

ب- برمجة التدخّلات بعنوان صيانة الطرقات

تقتضي برمجة التدخّلات لصيانة الطرقات توفّر إجراءات موثّقة ومحيّنة وشاملة تتيح آليات وأنظمة معلومات التحكم في تمويل الأشغال المزمع تنفيذها.

1- آليات البرمجة

لم تتمّ مراجعة دليل إجراءات الإدارة العامّة للجسور والطرقات⁽¹⁾ منذ إصداره في سنة 1997 وذلك رغم التطوّرات الجوهرية التي عرفها نشاط الوزارة على غرار التخلّي عن تغليف الطرقات لفائدة الخواص وتشريك الباعثين الشبان في صيانة الطرقات.

كما تبين غياب معايير موثّقة ومعتمّمة على جميع الإدارات الجهوية لتحديد الطرقات ذات الأولوية والتي تتطلّب صيانة مع بيان كيفية تحديد الأولوية في برمجة التدخّل ودوريتها. وأدّت هذه الوضعية إلى تباين الإجراءات المعتمدة في برمجة أشغال الصيانة من إدارة جهوية إلى أخرى تراوحت بين اقتراح برامج والقيام بمعاینات دون توثيق ودون الاعتماد على أطالس الطرقات والمنشآت⁽²⁾.

ولم يتم ضبط الدورية المستوجبة فنياً لكلّ تدخّل ممّا نتج عنه اختلاف بين الإدارات الجهوية⁽³⁾ وذلك على غرار التغليف السطحي والتغليف بالخرسانة الإسفلتية الذي تراوحت دوريتها على التوالي بين سنة وخمس سنوات وبين سنة وعشر سنوات بالنسبة لبعض الجهات فيما لم تتمكّن جهات أخرى من تحديد الدورية مبررة ذلك بحالة الطريق.

(1) الصّادر بمقتضى القرار المؤرّخ في 23 سبتمبر 1997.

(2) يُعرف الأطلس على أنّه الوثيقة التي تتضمّن كلّ التدخّلات التي عرفها الطريق أو المنشأة الفنية منذ الإحداث..

(3) الإدارات الجهوية المعنية: صفاقس وقابس وقبلي وتوزر وتطاوين وسليانة وسيدي بوزيد والمنستير ومدنين الكاف وبنزرت وبن عروس وباجة والمهدية.

ولئن أفادت الوزارة بأنه " لا يمكن إعتقاد معايير دقيقة في عدد السنوات التي تستوجب التدخل في إعادة الطبقة العليا للطرق نظرا لترابط المؤشرات الخاصة بالمناخ وحركة المرور وخاصة الثقيلة منها ونوعية التربة"، فإنّ التجارب المقارنة بيّنت اعتماد مثل هذه المعايير على غرار ما تمّ بالمملكة المغربية وفرنسا.

وساهمت هذه الوضعيّة في إهمال صيانة الطّرق وتردّي حالتها. ويذكر في هذا الصّدّد الطّرق⁽¹⁾ الوطنيّة رقم 7 و11 و20 و49 و50 والجهويّة رقم 60 و61 و161 والمحليّة رقم 623 التي تردت حالتها إلى درجة استحالة معها التدخّل بعنوان الصّيانة واستوجب الأمر برمجة أشغال جديدة.

من جهة أخرى، تتمثّل أنظمة المعلومات المعتمدة في تحديد الحاجيات وضبط البرامج في أطالس الطّرق وأطالس المنشآت الفنيّة المقامة عليها. وخلافا لبقية الإدارات، لا تمسك الإدارة الجهويّة بمنوبة أطلسا للطّرق. كما لا تقوم 18 إدارة جهوية بتعيين الأطالس المتوقّرة لديها. ولوحظ أيضا أنّ جميع الإدارات الجهويّة تمسك أطالس للمنشآت الفنية باستثناء الإدارتين الجهويّتين قبلي وبمنوبة⁽²⁾ ولا تقوم 5 إدارات جهويّة منها بتعيينها وذلك خلافا لمذكّرة وزير التّجهيز بتاريخ 30 ديسمبر 2015 حول التعمّد الدّوري للمنشآت الفنيّة وتعيين الأطالس. واقتصرت 18 إدارة جهويّة على استبدال النّسخة الورقيّة من الأطالس بنسخ إلكترونية على برنامج إكسال وهو ما لا يضمن حماية المعطيات المضمّنة بها.

ولا تمكّن هذه الوضعيّة من الوقوف على حقيقة الوضع الميداني للرّصيد الطّرق والمعطيات الفنيّة المتعلّقة به بغاية إحكام برمجة تدخّلات الصيانة.

من ناحية أخرى، تبيّن أنّه لم يتمّ تركيز منظومة التصرف في الملك العمومي للطّرق⁽³⁾ في 12 إدارة جهويّة، في حين ظلّت المنظومات المركّزة ببقية الإدارات غير مستغلّة إلى غاية نوفمبر 2017 بالرغم من حثّ الإدارة المركزيّة على تفعيلها بإصدارها لمذكّرة في الغرض بتاريخ 14 فيفري 2012. ويعود ذلك إلى عدم توفير المعطيات المتعلّقة بشبكات المستلزمين العموميين من جهة وإلى صعوبات تقنيّة من جهة أخرى.

وعلى صعيد آخر، لا يشمل تعداد حركة المرور، الذي تقوم به الوزارة كل خمس سنوات بهدف تحديد الطّرق الأكثر كثافة واعتمادها في برمجة تدخّلات الصّيانة، كامل الشّبكة ممّا يجعل المعطيات المضمّنة به منقوصة بما لا يساعد على بلورة استراتيجية شاملة لصيانة الطّرق.

(1) بسليانة وجندوبة

(2) أفادت ولاية منوبة أنّها تمسك شبه أطلس للمنشآت الفنية.

(3) تمكّن هذه المنظومة من تحديد الشّبكة الطريقيّة وشبكات المستلزمين الموجودة في حوزتها وذلك بغاية تيسير التصرف في التدخّلات عليها.

وفي هذا الإطار، أكد وزير التّجهيز في مراسلته الموجهة إلى وزير الدّاخلية بتاريخ 27 نوفمبر 2013 على ضرورة إعلام الإدارات الجهوية بحوادث المرور على الطرقات. إلاّ أنّه تبين عدم توقّر معطيات حول الحوادث التي تعود إلى حالة الطّريق بما أنّ معطيات المرصد لا تتضمّن معطيات فنيّة تمكّن من تقييم حالة الطرقات ومدى مساهمتها في وقوع الحوادث. ولا تمكن هذه الوضعيّة الوزارة من التعرّف على كلّ النّقاط السّوداء⁽¹⁾ بغاية ضبطها وبرمجة صيانتها.

وفي نفس السّياق، رصدت الدّراسة المتعلّقة بالمساندة الفنيّة لتحسين السّلامة المروريّة على شبكة الطّرق التّونسيّة لسنة 2013، ما مجموعه 90 نقطة سوداء وأوصت بالتدخّل فيها. إلاّ أنّه اتّضح من خلال استعمال تطبيق "ستريت فيو"⁽²⁾ بخصوص عيّنة تتكوّن من 30 نقطة سوداء منها غياب أي أثر لتحسّن الوضعيّة بهذه النّقاط. كما لم يثبت القيام ببرمجة أيّة تدخّلات في شأنها. ولئن أوصت الدّراسة بضرورة إعداد برنامج ثلاثي للتدخّل بهذه الطّرق إلاّ أنّه وإلى غاية نوفمبر 2017 لم يتمّ وضع أيّ برنامج في الغرض.

وخلافا لما نصّ عليه الفصلان 11 و42 من الأمر عدد 1413 سالف الذّكر، بيّن فحص برامج صيانة الطّرق ضعف التّنسيق بين المصالح المركزيّة والجهويّة للوزارة وذلك على غرار ط.م. 581، حيث اتّضح أنّ الإدارة المركزيّة قد برمجت تهذيب هذا الطّريق بعد برمجة صيانتها⁽³⁾ بالرغم من قيام الإدارة الجهويّة بمنوابة خلال سنة 2016 ببرمجة صيانة نفس الطّريق والإعلان على طلب العروض وإسناد الصّفقة إلى المقاول. ولتلافي هذه الوضعيّة، اضطرتّ الإدارة الجهويّة إلى تغيير موضوع الصّفقة بإلغاء ط.م. 581 واستبدالها بط.م. 539.

وتدعو الدّائرة الوزارة إلى وضع معايير تضبط بمقتضاها دوريّة أشغال الصّيانة وتحدد بواسطتها آليّات عمليّة تضمن حسن برمجة التدخّلات بهدف المحافظة على الرّصيد الطّريقي.

2- تمويل أشغال الصّيانة

تتطلّب برمجة أشغال الصّيانة رصد الاعتمادات الكافية لتمويلها. وبالمنظرة لصعوبة تعبئة الموارد بميزانيّة الدّولة في الغرض، يتوجّب العمل على حسن تخصيص هذه الاعتمادات وتوزيعها على مختلف بنود الميزانيّة بما يضمن ترشيد استهلاكها لاحقا.

(1) وهي النّقاط الكيلومترية التي شهدت في الخمس سنوات الأخيرة 10 حوادث مرور على الأقل خلّفت جرحى وقتلى.

(2) جوجل ستريت فيو: (Google Street View) هي خاصية في خرائط جوجل تقدم صوراً بانورامية لمستوى الشارع يمكن رؤيتها من جميع الإتجاهات.

(3) تمثّلت أشغال الصّيانة في التغليف بالخرسانة الإسفلتيّة وشحن وتثبيت الحواشي.

وقد لوحظ في هذا الإطار أنّه رغم انطلاق الوزارة في العمل بمنظومة التصريف حسب الأهداف في الميزانية منذ سنة 2014 فإنّ العمل الفعلي بها بقي مقتصرًا على الإدارة المركزية إذ تبين أنّه لم يقع إلى غاية نوفمبر 2017 تركيز خلايا قازة بكلّ إدارة جهوية لتتولّى مهمّة تنسيق تركيز منظومة التصريف حسب الأهداف خلافا لما نصّ عليه المنشور عدد 93 لسنة 2013 الصّادر عن وزير التّجهيز في 18 أكتوبر 2013.

وفي نفس السّياق، تبين من خلال تحليل نفقات الوزارة والإدارات الجهوية المنزّلة على الفقرة المتعلّقة بصيانة الطّرق أنّ ما يناهز 4% سنويًا من الاعتمادات المخصّصة لصيانة الطّرق يتمّ إنفاقها في صيانة وسائل النّقل وبعض الآلات المكتبيّة التي ليس لها علاقة بأشغال صيانة الطّرق. وقد بلغت هذه المصاريف خلال سنتي 2014 و2015 ما يناهز 1,2 م د سنويًا علما بأن هذه النّفقات كانت في حدود 6% قبل اعتماد الميزانية حسب الأهداف (تصريف 2011 و2012 و2013).

ويعتبر التصريف على هذا النحو توجيهاً للاعتمادات المخصّصة لصيانة الطّرق إلى مصاريف ليست ذات علاقة بالرغم من ضعف الموارد المرسمة في هذا المجال.

وقامت الوزارة بإحداث حساب مشاركة⁽¹⁾ يساهم في تمويل "إنجاز أشغال الصّيانة المتّصلة بالجسور والطّرق". إلّا أنّه تمّ الوقوف على ضعف موارده حيث أنّه إلى غاية شهر نوفمبر 2017 لم يسجّل هذا الحساب أي تنزيل باستثناء إيداع 12 م.د من قبل شركة الشّبكة الحديدية السّريعة في سبتمبر 2017 بعنوان الدراسات.

من ناحية أخرى، بينت الأعمال الرقابية تحمل ميزانية صيانة الطّرق لنفقات غير مبرّرة بعنوان رفع الأضرار الناجمة عن السرقات وعن حوادث الطّرق وعن تدخّلات المستلزمين العموميين. فقد شهدت ولايات تونس الكبرى وسوسة خلال الفترة 2011-2014 موجة من السرقات ناهزت قيمتها 3 م.د. وبلغت في سنة 2016 ما قدره 176 أ.د.⁽²⁾ وكانت سببا في خسائر مادية وفي تهديد سلامة مستعملي الطّريق جرّاء انقطاع الإنارة لفترات طويلة إلى حين القيام بأشغال الصّيانة الضروريّة وإتمام إجراءات الصّفقات الخاصّة بها.

كما تسبّبت حوادث المرور في أضرار بتجهيزات الطّرق دون أن تتمكّن الوزارة من الحصول على التعويضات الكافية في شأنها حيث تبين من خلال فحص 47 ملفا متوفرا لدى الوزارة وتهم الفترة 2012-2016 وجود عدّة نقائص تعلّقت بإجراءات تتبع المخالفين وبأليّات استرجاع قيمة الأضرار من

(1) تحت عدد 6 يسي "حساب إنجاز الجسور والطّرق والمسالك" وذلك بمقتضى قرار من وزير الماليّة بتاريخ 6 ماي 2016.

(2) معطيات تهم الإدارة الجهوية بتونس خلال السبع أشهر الأولى لسنة 2016. حيث تمّ سرقة 25 محول ارضي وقرابة 7000 متر من أسلاك النحاس.

شركات التأمين وهو ما حرم ميزانية الدولة من استرجاع كامل قيمة الأضرار الحاصلة على شبكة الطرقات. وبلغت قيمة الأضرار التي أمكن حصرها انطلاقاً من الملفات المتوفرة في خصوص حوادث الطرقات قرابة 134 أ.د.

وتبين أنه خلافاً للمذكرة الصادرة عن المدير العام للجسور والطرقات⁽¹⁾ بتاريخ 9 جوان 2012، لم تقم الإدارات الجهوية بإعلام شركات تأمين السيارات المتسببة في أضرار للطرقات في أكثر من 40% من الحالات في حين تم تجاوز الأجل القانوني الخاصة بإعلام شركات التأمين في بقية الملفات وهو ما حرم الوزارة من جزء من مبالغ جبر الأضرار قدر بحوالي 104 أ.د.

إضافة إلى ذلك تمت معاينة حالات لم يتم فيها الالتزام بالإجراءات الواردة بالقانون عدد 17 لسنة 1986 وبالمراسلة عدد 783 المؤرخة في 18 جوان 2013 حول إزالة التجاوزات المسجلة على الملك العمومي للطرقات. وتم في هذا الإطار الوقوف على 3 حالات⁽²⁾ تم فيها رفع المخالفات من جهات أخرى غير مختصة وهو ما من شأنه أن يبطل إجراءات التتبع وأن لا يسمح باسترجاع قيمة الأضرار الحاصلة بالطرقات.

كما قامت الإدارات الجهوية بإصلاح أضرار تدخلات المستلزمين بوسائلها الخاصة دون تقدير الكلفة التي تحمّلها ودون المطالبة باسترجاعها. وتكتفي أغلب الإدارات الجهوية بتوجيه مراسلات للمستلزمين أو بتقديم الشكايات إلى الولاية الراجعين إليهم بالنظر.

ولم يتول المستلزمون العموميون في كل الحالات إعادة الطريق بالجودة المطلوبة إلى الحالة التي كان عليها قبل التدخل مما انجر عنه تحمّل الوزارة لتكاليف صيانة بلغت حسب معطيات تقديرية 1 م.د حملت على ميزانية الصيانة. ورغم القيمة المرتفعة للضرر لم تتخذ الوزارة الإجراءات القانونية من أجل استخلاص تلك المبالغ وتثقيفها على كاهل المتسبب في الضرر.

وتدعو الدائرة في هذا الإطار إلى إحكام برمجة وتمويل أشغال الصيانة على الطرقات بما يضمن المحافظة على الرصيد الطريقي والتوازنات المالية بالميزانية.

II- الإنجاز المباشر لأشغال الصيانة

تعهد الإدارات الجهوية للتجهيز إلى فروعها البالغ عدد 152 فرعاً مهمة التنفيذ المباشر لبرامج الصيانة العادية للطرقات المرقمة الراجعة إليها بالنظر. وبيّنت الفحوصات المجراة وجود إخلالات تعلقت بمعدات التنفيذ وبالتصرف في الفروع التي تتابع تنفيذ أشغال الصيانة العادية على الطرقات.

(1) حول التعويض عن الأضرار اللاحقة بالتجهيزات والمنشآت الفنية التابعة للطريق والتي أكدت على وجوب مراسلة موجهة إلى شركة التأمين المعنية للإفادة بالمعطيات المتعلقة بالحادث

(2) البلدية في حالتين ومقاول عن طريق عدل تنفيذ في حالة أخرى.

أ- معدّات تنفيذ الأشغال

يتطلّب إحكام برمجة صيانة الطّرقات وتنفيذ الأشغال من قبل الفروع التّابعة للوزارة حسن التصرّف في المعدّات إلّا أنّه تبين أنّ جملة من النقائص قد حالت دون ذلك تعلّقت بضبط الأسطول وباستغلاله وبصيانته.

1- ضبط أسطول المعدّات المخصّص لصيانة الطّرقات

يضمّ أسطول المعدّات المخصّصة لصيانة الطّرقات 894 آلة⁽¹⁾ يتراوح معدّل أعمارها في سبتمبر 2017 بين سنة واحدة و27 سنة. ويتوزّع هذا الأسطول بين الإدارات الجهويّة (89%) والإدارة المركزيّة (11%).

وخلافاً لمجلّة المحاسبة العموميّة والتّعليمات العامّة عدد 186 لسنة 1975 المتعلّقة بحسابيّة المواد لا تقوم الوزارة بالجرد المادّي للمعدّات وتقتصر على مسك قوائم في "وضعيّة الأسطول". دون أن تعكس هذه القوائم وضعيّته الحقيقيّة إذ أنّها لا تتضمّن كامل المعدّات ولا تبين حالتها فيما إذا كانت مستغلّة أو معطّبة أو زال الانتفاع بها.

وفي هذا الإطار تبين وجود 6 معدّات مخصّصة للصيانة بقوائم الإدارات الجهويّة لكنها غير مدرجة بقوائم الوزارة. وفي المقابل ضمتّ هذه الأخيرة 17 معدّة لا توجد ضمن قوائم الإدارات الجهويّة. كما اتّضح أنّ آلة ماسحة لم تدرج بقوائم المعدّات المتعلّقة بسنوات 2014 و2015 و2016 جهويّاً ومركزيّاً رغم استغلالها وخضوعها للصيانة بتاريخ 10 مارس و3 جوان و3 نوفمبر 2015. كما تواصل تضمين القوائم لمعدّات ثبت فقدانها من الأسطول وذلك على غرار شاحنة تعرّضت للسّرقة سنة 2014 ومضمّنة بقوائم سنتي 2016 و2017، وألّتين مفقودتين منذ سنة 2015 ومضمّنتين بقائمة سنة 2016.

وتنمّ هذه الممارسات عن سوء التصرّف في المعدّات والتّقصير في تفعيل الإجراءات القانونيّة اللازمة لتحديد المسؤوليّات ومعرفة مآل الآلات بخصوص الحالات المذكورة أعلاه.

(1) تتوزّع بين آلات ماسحة وآلات كاسحة وآلات حفر وشحن وآلات شحن وآلات دمك وآلات كانسة وشاحنات وغلايات وجرارات وآلات رافعة

ومن ناحية أخرى، سُجِّل تباين في عدد المعدّات بين كل من الوزارة المكلفة بأعمال الدّولة والوزارة حيث أفرزت المقاربات المنجزة في الغرض عدم تضمّن قوائم الوزارة المكلفة بأعمال الدّولة لما مجموعه 26 آلة في حين لم تدرج 15 بقائمتا الوزارة.

ولحثّ الإدارات الجهويّة على متابعة الأسطول الموضوع على ذمتها وتمكين الإدارة المركزيّة من متابعته، تولّت إدارة المعدّات بالوزارة في جانفي 2013 مراسلة الإدارات الجهويّة قصد مدّها دوريا كل 15 يوما بوضعيّة المعدّات الرّاجعة إليهما بالنظر. إلّا أنّ جلّ الإدارات الجهويّة لم تستجب لهذا الطلب باستثناء 4 إدارات سنة 2013 و3 إدارات خلال الفترة من سنة 2014 إلى سنة 2016.

ولا تساهم هذه الوضعيّة في ضبط وسائل العمل ومتابعتها وفي الحدّ من مخاطر ضياعها أو تحويل وجهتها. وتدعو الدائرة الوزارتيّ، كلّ فيما يخصّها، إلى إحكام التنسيق بينها وإلى القيام بالجرد المادّي السنوي لكامل الأسطول وإلى استخدام تطبيق موحّدة ممّا يمكّن من متابعة الأسطول وتحيين وضعيته في الإبتان.

2- استغلال الأسطول

رغم أهميّة الأسطول المخصّص لصيانة الطّرق، تبين أنّ 41% منه لا يمكن استغلاله وأنّ 48% من جملة الآلات الماسحة⁽¹⁾ الموزّعة بالجهات متوقّفة نظرا لتعطّتها.

كما تبين عدم التقيّد بأدلة استعمال المعدّات التي يوقّرها المصنّعون ممّا أضّرّ بالأسطول وكلف ميزانيّة الدّولة نفقات لتعديدها وعطلّ أشغال صيانة الطّرق. ويذكر في هذا السّياق استغلال الآلات الماسحة لإنجاز أشغال الآلات الكاسحة وتثبيت العلامات المروريّة.

من ذلك تنصّ هذه الأدلّة على أنّه لا يمكن للمعدّات الثقيلة التنقل لمسافات طويلة مباشرة على قارعة الطّريق حفاظا عليها وعلى حالة الطّرق⁽²⁾. غير أنّ 58% من الإدارات الجهويّة لا يتوقّر لديها حاملة المعدّات في حين أنّ 12% من هذه الإدارات لديها حاملة معطّبة. وتسبّب ذلك في تنقل بعض الآلات على مسافة بلغت 90 كم دون توقّف واللّجوء إلى المقاولات الخاصّة للقيام بأشغال كان يمكن إنجازها من قبل الإدارة. ويذكر في هذا السّياق طلب⁽³⁾ الإدارة الجهويّة بتوزررصد إعمادات تقدّر بقيمة 70 أ.د لفتح الطّرق التي غمرتها الرّمال عن طريق المقاولات خلال أشهر جوان وأوت 2014 بعد أن عجزت عن نقل معدّات لإنجاز هذه الأشغال نظرا لعدم توقّر حاملة معدّات.

(1) وهي المعدّات الأكثر استعمالا لصيانة الطّرق من قبل الإدارات الجهويّة.

(2) حسب دليل الاستعمال: ضرورة التوقّف بعد قطع 40 كم أو بعد ساعة للمحافظة على برودة الآلة.

(3) المراسلة الموجهة إلى وزير التجهيز تحت عدد 288/3 بتاريخ 3 جوان 2014.

وشاب مسك دفاتر 12 آلة ماسحة متوفرة لدى 7 إدارات جهويّة عدة نقائص تمثلت بالخصوص في غياب تسجيل المعطيات الضرورية لاستعمال الآلات كساعات خروجها وعودتها ومؤشرات عدّاداتها وتدخّلات الصّيانة المنجزة فضلا عن غياب إمضاء السوّاق. ويحول ذلك دون إحكام متابعة استعمال المعدّات ودون تحديد كمّيّات الأشغال المنجزة وطبيعتها والتوقي من حصول تجاوزات.

وعلى صعيد آخر، ضبط الأمر عدد 142 لسنة 2000 المؤرخ في 24 جانفي 2000 والمتعلّق بضبط أصناف رخص السّياقة وشروط تسليمها وصلوحيتها وتجديدها (كما تمّ تنقيحه وإتمامه) الشّروط الواجب توفّرها لقيادة معدّات الأشغال العمومية. إلّا أنّه تبين تكليف 77 سائقا ليس لهم رخص سياقة من الأصناف المطلوبة لقيادة آلات ماسحة وشاحنات ثقيلة لإنجاز أشغال صيانة الطّرق. وساهم ذلك في تعرّض بعض المعدّات إلى أعطاب وحوادث مروريّة مختلفة ممّا ساهم في اهتراء البعض منها.

ولم تقم الوزارة بما يلزم للرفع من كفاءة السوّاق رغم تأكدها وفقا لما ورد بالمدكّرة عدد 837 الصّادرة عن مدير المعدّات في 4 ديسمبر 2010 من أنّ "الأعطاب الجسيمة التي حصلت سببها الرّئيسي هو سوء الاستعمال من قبل سوّاق غير مؤهلين". ولم تشمل الدّورات التّدريبية للسوّاق خلال الفترة 2012-2016 إلّا 3 سوّاق من جملة 349 سائق مكلف بقيادة معدّات الصّيانة.

وتدعو الدّائرة الوزارة إلى ضرورة الحرص على تكوين الأعوان الموكلوهم باستغلال المعدّات بما يضمن حسن استعمالهم لهذه المعدّات وتوفير حاملات المعدّات حتّى لا تضطرّ الإدارات الجهويّة إلى نقل هذه الآلات عبر الطّرق ممّا يؤدّي إلى إهلاكها والأضرار بالطّريق.

ونصت مذكّرة وزير التّجهيز المؤرّخة في 11 جويلية 1994 ومذكّرة المدير العام للجسور والطّرق بتاريخ في 20 ماي 2004 على أنّ تغيير السوّاق على نفس الآلة يعتبر من "العادات والطرق السيّئة التي ينجّر عنها تكرار الأعطاب بالمعدّات وتواتر توقّفها". غير أنّه اتّضح أنّ بعض المعدّات يتناوب على قيادتها أكثر من سائق وصل إلى حدّ تغيير 6 سوّاق على نفس الآلة خلال الفترة من أفريل 2016 إلى جوان 2017. وقد ساهمت هذه الوضعيّة في تواتر تعطّب 7 آلات ماسحة.

وأكد دليل الإجراءات الخاص بالتصرّف في العربات والسيّارات الإداريّة والمصادق عليه بقرار وزير أملاك الدّولة والشؤون العقاريّة في 26 أفريل 2000 على ضرورة احتساب ساعات العمل المضمّنة

في دفاتر العربات والمسافة الكيلومترية المبينة بالعدادات. إلا أنه تبين وجود أعطاب بعدادات 37 آلة قيد الاستعمال موزعة على 7 إدارات جهوية⁽¹⁾. ويعود تاريخ تعطب بعضها إلى أكثر من 10 سنوات.

وعلاوة على ذلك، لوحظ تعطب المقياس الدال على الكمية المتبقية بخزانات الوقود لعدد من الورشات والفروع على غرار ورشة بن عروس وورشة وفروع القصرين⁽²⁾. كما سجل في فرع تاجروين وورشة المنستير فقدان كمية جمالية من الوقود بلغت 93.275 لترا على إثر المقاربة بين الكمية المتزود بها والكمية المستهلكة وتلك المتبقية بالخزانات⁽³⁾.

وتجدر الإشارة إلى غياب إجراءات واضحة وموثقة بالورشات والفروع للتصرف في المحروقات، وهو ما لا يمكن من حصر الكمية المتبقية بالخزانات ولا يسمح بضبط حاجيات التزود ولا توقيتته ولا يساعد على ضمان المخزون الأدنى الواجب توفره لمواصلة إنجاز الأشغال المبرمجة. وأدت هذه الوضعية إلى توقف تنفيذ برامج الصيانة لعدم وجود المحروقات مثلما سجل في تاريخ 11 أكتوبر 2016 بفرع القيروان وأيام 25 و26 و27 فيفري و1 مارس 2014 بفرع مرناق بن عروس.

3- صيانة الأسطول

تتم صيانة المعدات بالورشات الجهوية وبالورشات المركزية لإدارة المعدات، وتقوم هذه الإدارة بصيانة الآلات مركزياً بعد استقدام المعدات المعطبة أو بالتنقل إلى الإدارة الجهوية المعنية. ويُعد فريق التدخل تقريراً فنياً في الغرض حول الأعطاب المسجلة والتدخلات المنجزة وتوصيات الصيانة.

وأصدرت إدارة المعدات مذكرة بتاريخ 29 جويلية 2013 مصحوبة "بدليل درجات الصيانة"⁽⁴⁾ الذي وزع التدخلات بين ورشات الإدارات الجهوية والورشات المركزية. إلا أنه لوحظ عدم تقييد 6 إدارات جهوية بإجراءات هذا الدليل في حين لم تعتمد الإدارات الأخرى إلا بصفة جزئية.

وخلافاً للمذكرة ذاتها، لا يتم مسك بطاقة تفقد يومي للآلات وتدين الأعطاب وذلك بالنسبة إلى 10 إدارات جهوية⁽⁵⁾. ويرر بعضها ذلك "بقيام السواق بتفقد الآلات خلال قيامهم بالأشغال".

(1) أريانة والمهدية ومنوبة وقابس وجندوبة وقفصة وتطاوين.

(2) استناداً لتقرير التفقد المنجز في ماي 2016 بالإدارة الجهوية بالقصرين.

(3) تقارير التفقد المنجزة في جانفي من سنة 2013 بالنسبة إلى فرع تاجروين بالكاف ونوفمبر من سنة 2011 بالنسبة إلى ورشة المنستير.

(4) تم تحديد الدرجات الخمس استناداً إلى حرقية الموارد البشرية والتقنيات المتوفرة بالورشات.

(5) القيروان ومنوبة و صفاقس وسليانة وبن عروس وقابس وتطاوين ومدنين وأريانة والمنستير.

ولوحظ من ناحية أخرى، نقص الكفاءة المهنية لدى حوالي 36% من أعوان إدارة المعدات حيث لم يثبت تحصيلهم على أيّ تكوين نظريّ أو تطبيقيّ في الاختصاصات المكلفين بها. وساهمت هذه الوضعية في بطء استجابة إدارة المعدات إلى طلبات الجهات فيما يتعلق بالمراجعة الفنية العامة أو الجزئية لمحرّكات المعدات والتي تطلّبت توقّف عدد من الآلات للصيانة لمدة بلغت أحيانا 4 سنوات ولم يتمّ تزويد الجهات المعنية بمعدّات مماثلة طوال فترة الإصلاح.

كما لم يتسنّ إصلاح بعض المعدات نتيجة غياب فنيّين مختصّين بالجهات وهو ما أدّى إلى حرمان 5 فروع بجندوبة منذ سنة 2012 من إمكانية استغلال 7 من أصل 10 معدّات لديها رغم حاجتها الأكيدة إليها.

وساهم عدم توفير قطع الغيار في الحدّ من نجاعة التّدخل بعنوان صيانة المعدات حيث لوحظ توقّف 10 معدّات موزّعة على 4 إدارات جهوية لمدة تراوحت بين 6 أشهر و6 سنوات.

ودأبت بعض الإدارات الجهوية عند إصلاح المعدات المعطّبة على نزع قطع غيار من المعدات المركونة بالورشات أو الفروع في انتظار الإصلاح دون أن يكون ذلك مرفوقا بإجراءات موثّقة ووجد للقطع المنتزعة أو المستعملة وعدم. وأدّى هذا التصرف إلى اهتراء 7 معدّات موزّعة على 5 إدارات⁽¹⁾ وإلى اقتراح إحالتها على عدم الاستعمال. ولا تمكّن هذه الممارسات من حصر قطع الغيار التي تمّ انتزاعها أو التأكّد من تركيبها فعليّا بالمعدّات المعطّبة ومن ترشيد آجال إصلاح المعدّات الرابضة بالورشات والفروع.

وفي نفس السّياق، تمّت إحالة 11 معدّة عموما أقل من عشر سنوات على عدم الاستعمال في 6 إدارات جهوية وهو وضع عزته إدارة المعدات إلى "نقص الصيانة الدورية للمعدّات والاستعمال المفرط أو غير الملائم لها والسّير لمسافات طويلة دون توقّف مرحلي ... وتفكيك بعض القطع لتصليح آلات أخرى تعطّبت دون الرّجوع إلى الهيكل المركزي".

ولتجاوز هذه الإخلالات ولضمان سلامة الأسطول وجاهزيّته، تدعو الدائرة الوزارة إلى العمل على تحسيس منظوريها بضرورة الالتزام بالتراتب والأدلة تحسّبا للأعطاب. كما توصي بتفعيل المجموعات الجهوية للورشات المنصوص عليها بالأمر عدد 1413 المذكور وبالنظر في إمكانية الإعتماد على عربات مجهّزة كورشات متنقّلة للتدخّل عند تسجيل الأعطاب. وترى الدائرة أيضا ضرورة تقنين استغلال قطع الغيار المستعملة وحصرها في المعدّات التي تخلّت الإدارة عن استعمالها مع جردها والرجوع في ذلك إلى إدارة المعدات لخبرتها الفنية في المجال.

(1) سيدي بوزيد وسليانة والقصرين وأريانة وزغوان.

ب- تنفيذ الأشغال من قبل الفروع ومتابعتها

تُنجز الفروع الراجعة بالنظر إلى الإدارات الجهوية للتجهيز تدخلات مختلفة بعنوان صيانة الطرقات. وتمّ تسجيل إخلالات تعلّقت بالإجراءات والتصرّف في الموارد البشرية المتوفّرة بها وبمتابعة تنفيذ الأشغال على الطرقات.

فقد تبين غياب إطار ترتيبي يحدّد مشمولات الفروع وتنظيم العمل بها. ولئن تمّ إعداد دليل لرؤساء الفروع منذ سنة 1990 فإنّه لم يتمّ بعد المصادقة عليه ولا تحيينه حيث لا يزال يضمّ وصفا لتدخلات تخلّت الوزارة عن تنفيذها بوسائلها الخاصة. كما أن الدليل المذكور غير معمّم الأمر الذي ساهم في اختلاف الممارسات بين الفروع.

وعلى صعيد آخر، نصّ قرار وزير التجهيز والإسكان المؤرّخ في 4 جوان 1996 المتعلّق بضبط مخطّط التأهيل الخاصّ بالوزارة كما تمّ تنقيحه وإتمامه على أنّ الإدارة العامّة للجسور والطرقات تعتبر من بين "النشاطات التي يمكن إخضاعها لقواعد المحاسبة التحليلية". حيث أوجب تطبيقها "فيما يتعلّق بمشاريع الصيانة". وحدّد تاريخ 31 أوت 1997 كأجل أقصى لذلك. إلا أنّ الوزارة لم تنقيد إلى غاية شهر نوفمبر 2017 بهذه المقتضيات.

ولا تمكّن هذه الوضعية من ضبط كلفة التدخلات بعنوان صيانة شبكة الطرقات الراجعة بالنظر إلى الوزارة باحتساب عناصر الكلفة المباشرة وغير المباشرة، خاصة أنّه لم يتمّ تركيز منظومة التصرّف حسب الأهداف بالإدارات الجهوية ممّا لا يمكن من احتساب مؤشّر قيس الأداء بالنسبة إلى البرنامج الفرعي "صيانة الطرقات".

من ناحية أخرى، سجل تراجع عدد الأعوان العاملين بالفروع بما يقارب الخمس خلال الفترة 2012-2016 ليصبح عددهم في 24 فرعا⁽¹⁾ يتراوح بين عون واحد وعونين. ولا يسمح هذا النقص بحسن متابعة تنفيذ برامج الصيانة وبتدارك النقائص المسجّلة سيما مع طول الشبكة في بعض الفروع.

وتنقذ الفروع الأشغال المتعلّقة بإصلاح الحفر وبمسح الحواشي وبتركيب العلامات المرورية وصيانتها وبتركيز مخفضات السرعة وبتعمّد النباتات في محيطها ممّا يساهم في المحافظة على الطرقات في حالة تضمن سلامة مستعملها. إلا أنّه اتّضح من خلال الفحوصات المجرّاة على مختلف أنشطة الفروع، ضعف نظام متابعتها ممّا لا يمكن من التأكد من إنجاز الأشغال المعهودة إليها ومن جودتها.

(1) تراوح بين عون واحد بـ 12 فرعا بلغ أقصاهما عون لـ 758 كم بفرع بنقردان وعونين بـ 12 فرعا آخر بلغ أقصاهما عونان لـ 893 كم بفرع رمادة .

فقد تبين أن كلّ الفروع التي تمّ التدقيق فيها لم تحدّد النّقاط الكيلومترية التي تمثل مواقع تدخّلاتها. كما لا تقوم بتسجيل عدد العلامات المرورية التي تمّت صيانتها أو تركيبها. ولا تسمح مختلف هذه الممارسات من تحديد كمّيات الأشغال التي تمّ إنجازها فعلياً ولا من حسن متابعتها وتقييمها.

ومقارنة بالتّنصيصات الواجب إدراجها بدفتر الحاضرة، اتّضح غياب البيانات المتعلقة بالخرسانة الإسفلتية وبالمواد المقطعية التي زودت بها حضائر إصلاح الحفر وذلك في 5 فروع موزّعة على 5 إدارات جهوية⁽¹⁾ وهو يحول دون التأكّد من الكمّيات التي تسلّمها الإدارة والمستعملة في تنفيذ الأشغال. فعلى سبيل المثال، تمّ إحصاء 20 أذن تسلّم مادّة الخرسانة الإسفلتية بفرع الجديدة غير مؤشّر عليها من قبل ممثّل الإدارة. وهو ما لم يسمح بالتأكّد من الكمّيات المسلمة فعلياً إلى الفرع ومن حقيقة استعمالها في تنفيذ أشغال الصيانة.

ولوحظ في ذات السّياق، تضارب البيانات الخاصة بالأشغال المنجزة على الطّرق في نفس الفرع، حيث تمّ الوقوف على حالات لعدم تسلّم أية كمّيات من الخرسانة في نفس الوقت الذي سجل فيه إنجاز أشغال إصلاح للقارعة. كما تبين وجود حالات لتسلّم مواد مقطعية بينما تم تضمين دفتر الحاضرة أشغال دهن مخفضات السرعة.

ولا تمكّن الوضعيات المرصودة من متابعة تزويد الإدارة والاستهلاك الفعلي للمواد ومن تبرير الحاجة إليها فضلاً عن ما يمكن أن تخفيه من تجاوزات.

ومن جهة أخرى، لا تتضمّن الدفاتر المتوقّرة التّأشيرات المستوجبة حيث غابت عنها تأشيرة رؤساء 6 فروع موزّعة على 4 إدارات جهوية⁽²⁾ وذلك بعنوان سنوات 2014 و2015 و2016. كما لم تحمل دفاتر حاضرة 8 فروع موزّعة على 6 إدارات جهوية⁽³⁾ تأشيرة مصلحة استغلال وصيانة الطّرق بالإدارات المعنية. ويعكس غياب هذه التّأشيرات ضعف نظام الرّقابة الداخلي للفروع ولا يفضي إلى التأكّد من الانجاز الفعلي لعمليات الصيانة ولا يمكن من تحديد المسؤوليات في حالة تسجيل إخلال.

وتبيّن عدم توقّر دفاتر الحاضرة التي توثّق مختلف التدخّلات لدى 3 فروع⁽⁴⁾. وبرّرت الإدارات الجهوية المعنية ذلك بعدم وجود عملة قارّين وبإضاعة الدفاتر أو إتلافها.

(1) فرع القيروان الجنوبية والشمالية وفرع الرّوحية بسليانة وفرع المّرّونة بسيدي بوزيد وفرع بن قردان بمدنين وفرع غمراسن بتطاوين.

(2) الفروع المعنية: فرع القيروان الشمالية والجنوبية وفرع مطماطة بقابس وفرع مرناق بين عروس وفرع غمراسن ورمادة والذهبية بتطاوين.

(3) الفروع المعنية: فرع القيروان الشمالية والجنوبية وفرع الرّوحية بسليانة وفرع بن قردان بمدنين وفرع مطماطة بقابس وفرع مرناق بين عروس وفرع غمراسن ورمادة والذهبية بتطاوين.

(4) ميدون ودوز والجديدة

وعلى صعيد آخر، تعترى متابعة الإدارات الجهوية وفروعها لتدخلات المستلزمين العموميين على الطرقات اخلالات من أهمها عدم إلزامهم برفع أضرار تدخلاتهم وإرجاع حالة الطريق إلى ما كانت عليه. فخلافاً لمنشور الوزير الأول عدد 31 لسنة 2000 المؤرخ في 7 أوت 2000 حول مزيد إحكام التنسيق بين المتدخلين في مختلف الشبكات بالملك العمومي للطرق، لم تلتزم كل الإدارات الجهوية بإعداد محضر خاص بقبول أشغال إعادة الطريق إلى الحالة التي كان عليها قبل تدخل المستلزم العمومي. ويحول ذلك دون التثبت من رفعهم للأضرار التي قد تلحق الطريق جراء تدخلاتهم.

كما لم يتم اتخاذ الإجراءات القانونية بهدف المطالبة بالتعويضات المنصوص عليها بالقانون عدد 17 لسنة 1986 والتي تتعلق بالأضرار الناتجة عن تدخل المستلزمين على الطرقات. ويذكر في هذا الخصوص، تسرب مياه قنوات توزيع الماء الصالح للشرب بأربعة طرقات خلال سنة 2015 بولاية صفاقس. ويذكر أيضا انهيار جسر وأضرار لحقت بجسر آخر بالطريق الجهوية رقم 128 بسبب تسرب المياه وتأثير ثقل بعض القنوات على صلابة الجسور. ورغم خطورة الوضعية على سلامة البنية التحتية ومستعملي الطريق فإنه تم الاكتفاء بتوجيه مراسلات في الغرض دون إجراء المتابعة اللازمة.

ولم يتم رفع عدة أضرار ناجمة عن التدخل في الطرقات كتلك التي تبعت تدخل الشركة الوطنية لاستغلال وتوزيع المياه بالط.ج رقم 59 وبالط.ج رقم 6 وبالط.ج رقم 133.

وتبين أنه خلافاً للتشريع الجاري به العمل، لم يقيم المستلزمون العموميون في كل الحالات بإعادة الطريق بعد التدخل فيه إلى الحالة التي كان عليها بالجودة المطلوبة وفق مقتضيات المذكرة حول سلامة الملك العمومي للطرق المؤرخة في 14 فيفري 2012. من ذلك تبين تجدد انخساف المعبد بط.و رقم 1 بولاية نابل في اليوم الموالي لإصلاحه من قبل الشركة الوطنية لاستغلال وتوزيع المياه. واضطرت الإدارة الجهوية للتجهيز بمدنين في عديد المرات لإصلاح طريق مدخل أجيم الشمالي على كاهل الوزارة بعد الأضرار (انخفاضات بالمعبد) التي تسببت فيها تدخلات الإدارة الجهوية للتطهير بالولاية ولم تتول إصلاحها وفق المعايير الفنية.

من جهة أخرى تم الوقوف على 11 حالة تدخل فيها المستلزمون في الطرقات دون ترخيص أو تم فيها تجاوز التراخيص المقدمة. وساهم عدم اتخاذ الإجراءات القانونية المنصوص عليها في القانون عدد 17 لسنة 1986 في تواتر هذه الخروقات حيث لا تقوم بتتبع هذه المخالفات سوى 6 إدارات جهوية .

ويعتبر تجاوز الشاحنات للحمولات المسموح بها من العوامل الأساسية لتدهور حالة الطرقات. إلا أنه اتضح عدم قيام أغلب الفروع التي تم فحص تدخلاتها⁽¹⁾ بما يكفي من حملات مراقبة الحمولة والتي اقتصرت مثلا بفرع القيروان الجنوبية والشمالية على 4 أيام خلال الفترة 2014-2016. ويذكر بالخصوص أنه لم يسجل أي تدخل بهذا العنوان على الطرقات الراجعة بالنظر لفرع بن قردان رغم ما تشهده من حركة للشاحنات الثقيلة باعتبارها منطقة عبور مع القطر الليبي.

وتدعو الدائرة الوزارة إلى وضع إجراءات تضمن إنجاز تدخلات كل الأطراف على الطرقات بالجودة المطلوبة ومتابعة تنفيذها من قبل الفروع وتدوين التنصيصات الضرورية بدفاتر الحاضرة وحفظ مؤيداتها بما يمكن من تحديد المسؤوليات واتخاذ الإجراءات الردعية الضرورية في صورة المخالفة. كما توصي بتكثيف حملات مراقبة الحمولة على الطرقات وخاصة قرب المناطق الصناعية والمقاطع والمعابر الحدودية.

IV- التنفيذ غير المباشر لأشغال الصيانة

بالإضافة إلى قيام المستلزمين العموميين بالتنفيذ غير المباشر لأشغال الصيانة عبر رفع الأضرار التي تخلفها أشغالهم بالطرقات تقوم وزارة التجهيز بالتنفيذ غير المباشر لأشغال الصيانة عن طريق المقاولات المؤهلة لذلك بمختلف أنواعها بناء على صفقات عمومية تهتم أساسا بعمليات التغليف والتشوير والتنوير والعناية بالمساحات الخضراء. وبلغت بعنوان الفترة 2012-2016 قيمة هذه الصفقات حوالي 250 م د

وانطلقت الوزارة منذ سنة 2016 في بعث برنامج تحفيزي لفائدة أصحاب الشهادات الجامعية في اختصاصات البناء والأشغال. وتم بمقتضى هذا البرنامج الذي شمل كل الولايات بعث 92 مؤسسة مقاولات صغرى أوكلت إليها مهمة الصيانة العادية للطرقات بناء على صفقات إطارية لمدة ثلاث سنوات بقيمة قاربت 13م.د. علما بأنه تم في أواخر سنة 2016، الانطلاق في القسط الثاني من البرنامج التحفيزي ليشمل 93 باعنا جديدا.

أ- تحديد الحاجيات وتكليف المقاولات

شملت الفحوصات الرقابية المجراة عينة متكونة من 25 صفقة بقيمة جمالية ناهزت 20 م.د. تهتم أشغال الصيانة عن طريق المقاولات المؤهلة. كما تم النظر في كل صفقات المقاولات الصغرى

⁽¹⁾ فرع القيروان الجنوبية والشمالية وفرع الجديدة بمنوبة وفرع الروحية بسليانة وفرع المكناسي والمزونة بسيدي بوزيد وفرعي ميدون وبن قردان بمدنين وفرع دوز قبلي وفرع مطماطة بقابس وفرع مرناق بن عروس وفروع غمراسن والزمامة والدّهية بتطاوين.

البالغة قيمتها حوالي 12 م.د. وتبين في ضوء هذه المراجعة وجود إخلالات شابت هذه التدخّلات وأثّرت سلبا على جودة الصيانة وتعلّقت أساسا بضبط الحاجيات وشروط الإسناد ومتابعة التنفيذ.

فقد اتضح بخصوص ضبط أماكن تدخّل المقاولات في إطار البرنامج التحفيزي، أنّه يتمّ تكليفها بصيانة كامل شبكة الطرقات الراجعة بالنظر إلى الإدارة الجهوية دون التّنصيب في وثائق الصّفقات على طرقات محدّدة خاصّة أنّ هذه المقاولات حديثة الإنشاء ولا يتوفّر لديها الموارد الماليّة والبشريّة والخبرة اللاّزمة. ولايساعد هذا الوضع على متابعة تدخّلات هذه المقاولات والتّثبت من مدى إنجازها للأعمال المطلوبة منها والتي تمّ خلاصها بعنوانها.

ومن ناحية أخرى، تبيّن أنّه لا يتمّ التقيّد بمناطق التدخّل التي ضبطتها كراسات الشروط الفنيّة والإداريّة والتي تمّ على أساسها التّعاقّد مع المقاول. فغالبا ما يتمّ تغيير أماكن الأشغال أو لا تقع تغطية كامل الموقع المبرمج أو إضافة مواقع جديدة. ويذكر في هذا الصّدّد أشغال تلبية الحواشي للطرقات بولاية سوسة لسنة 2012 بقيمة 145 أ.د. إذ لم تتضمن ضمن طلب العروض الأصلي تلبية الحواشي بالط.ج. 133. ويشار أيضا إلى أنّه تمّ التدخل في مواقع غير تلك المنصوص عليها بكراسات الشروط وذلك فيما يتعلق بأشغال قيمتها 453 أ.د تخص معالجة النقاط السوداء على ط ورقم 1 بسوسة (برنامج 2015) وبأشغال قدرها 1,3 م.د تهم الصيانة بالخرسانة الإسفلتية وأشغال التغليف السطحي وشحن الحواشي بالطرقات المرقّمة بولاية الكاف (برنامج سنة 2014).

وأتّسمت عمليّة ضبط الحاجيات بالضعف حيث تضطرّ الإدارة إلى تغيير الكمّيّات موضوع الأشغال المتعاقد عليها خلال الإنجاز. ويذكر في هذا الصّدّد النقص المسجّل في فصل إصلاح البالوعات باستعمال الإسمنت المسلّح بالإدارة الجهويّة بسوسة حيث تمّ تنفيذ 4 عمليات فقط مقابل 20 بالوعة مبرمجة. كما أنجزت 7 عمليات دعم الأغطية الخاصة بالبالوعات بالإسمنت المسلّح من أصل 10 بالوعات. فيما لم يقع مد سوى 722 م من الكوابل المسلّحة ثلاثية الأقطاب من مجموع 2400 م مقررّة. وبزّرت الإدارة الجهويّة هذه الوضعيّة "بعدم تفتّنها إلى الوضعيّة الجيدة للبالوعات والكوابل عند معاينتها باعتبارها كانت مغطّاة بالرّمال".

كما لم يتمّ فيما يخصّ أشغال إصلاح وتهيئة شبكة التنوير العمومي بولاية سوسة (برنامج سنة 2014) إنجاز 7 فصول مدرجة بالجدول التقديري للأسعار بقيمة تناهز 21 أ.د.، هذا إضافة إلى النقص المسجّل في الكمّيّات المنجزة والذي بلغ 86% في بعض الفصول. وكذلك هو الشأن بالنسبة لنفس البرنامج في قسطه الثاني حيث لم يتمّ تنفيذ 5 فصول بقيمة 8,3 أ.د. ونقص في كميات تهم 3 فصول بقيمة 4,9 أ.د.

من جهة أخرى، يبين فحص عينة من أشغال صيانة شبكات التنوير العمومي شملت 6 صفقات بقيمة 2 م د من مجموع صفقات بقيمة تناهز 6 م.د عدم التقيد عند تحديد الحاجيات ضمن كراسات الشروط بمذكرة الإدارة العامة للجسور والطرق بتاريخ 28 نوفمبر 2011 حول حماية شبكات الإنارة العمومية من السرقات والتخريب. فتم مثلا في أشغال إصلاح شبكة التنوير العمومي بولاية سوسة لسنة 2014 مواصلة الاعتماد على كوابل النحاس عوضا عن مادة الألمنيوم. أما أشغال إصلاح شبكة الطرق المرقمة بولاية أريانة وحمايتها من التخريب لسنة 2015 فقد تضمنت وضع كوابل من مادة النحاس بقيمة تقارب 47 أ.د من 262 أ.د تمثل مجموع قيمة الأشغال.

وعلى صعيد آخر، يخضع تكليف المقاولات بأشغال الصيانة إلى الترتيب الجاري بها العمل في مجال الشراءات العمومية والصفقات العمومية. ولضمان جودة الأشغال يتوجب على المشتري العمومي التأكد من قدرة المقاول على حسن الإنجاز بوضع شروط تتعلق بالخبرة في موضوع طلب العروض. وأكدت الترتيب الجاري بها العمل في هذا الصدد على أن لا يتم وضع شروط مجحفة تؤدي إلى تضيق المنافسة أو توجيه الطلب العمومي إلى مقاولات بعينها.

إلا أن فحص طلبات العروض موضوع العينة، يبين وجود بعض الإخلالات التي حدثت من المنافسة وأدت في بعض الحالات إلى توجيه الطلب العمومي. فقد لوحظ اشتراط خبرة تتراوح بين إنجاز 200 كم على الأقل من الأشغال المماثلة في خصوص التغليف السطحي أو عدد معين من المشاريع خلال الثلاث أو الخمس سنوات السابقة لسنة طلب العروض.

ويعتبر هذا الشرط من الشروط المجحفة حيث أن تكوين خبرة تساوي 200 كم من أشغال صيانة الطرق تستوجب القيام بعدد كبير من المشاريع نظرا لكون المشاريع تتعلق بعدد محدود من الكيلومترات حيث تبين على سبيل المثال أن إحدى المقاولات أنجزت 270 كلم بعد تنفيذها لمجموع 28 مشروع.

وساهم تطبيق هذه الشروط في الحد من المنافسة حيث سجل في 3 طلبات عروض من مجموع 8 طلبات، تم فحصها وتوقرت في شأنها كل المعطيات، ورود عرض وحيد من جملة 6 مقاولات سحبت كراسات الشروط و3 طلبات عروض ورد في شأنها عرضين من جملة أكثر من 6 مقاولات تولت سحب كراسات الشروط.

كما أدى تطبيق شرط الخبرة في حالات أخرى، إلى حرمان الإدارة من العروض الدنيا إذ تم الوقوف على 5 حالات بلغت فيها الفوارق بين العروض الفائزة والعروض المقصاة جراء تطبيق شرط الخبرة قرابة 488 أ.د. وتجدر الإشارة إلى أن 3 صفقات معنية بهذه الوضعية أسندت من قبل نفس

الإدارة الجهوية إلى نفس المقابلة بعد إقصاء العارض الأول. ويعتبر التصرف على هذا النحو من الأعمال التي تمسّ من المبادئ العامة للطلب العمومي.

ويذكر في خصوص صفقة التغليف السطحي وردم الحواشي للطرق المرقمة بولاية منوبة (برنامج 2016) أنه تمّ آلياً إقصاء العرض الأدنى بدعوى عدم تقديمه لقائمة في الأشغال المماثلة ولخصيات الحصى عوض دعوتها لإتمام الملف على غرار ما تم بالنسبة إلى العارض الثاني. ويخالف هذا الإجراء أحكام الأمر المنظم للصفقات العمومية عدد 1039 لسنة 2014 المؤرخ في 13 مارس 2014 ومقتضيات ملف طلب العروض الذي لم ينص على أنّ الشرط المذكور موجب للإقصاء.

ومن جهة أخرى، لوحظ أنّه تمّ إسناد صفقات بنفس الموضوع من قبل الوزارة ممثلة في الإدارات الجهوية والمجالس الجهوية. ويذكر في هذا الصدد إبرام صفقة من قبل الإدارة الجهوية للتجهيز بتونس مع مقابلة في شهر جويلية 2013 بقيمة 220 أ د لتركيز متطلبات السلامة على طرق الولاية ومنها زلاقات أمان. وبالتوازي أبرم المجلس الجهوي بتونس في شهر أوت من نفس السنة صفقة لرفع الفضلات واقتناء وتركيز زلاقات أمان على ط ج رقم 24 بولاية تونس بقيمة 270 أ.د مع نفس المقابلة وأسند الإشراف على الصفقة إلى الإدارة الجهوية للتجهيز بتونس.

ومن شأن هذه الوضعية أن ترفع من مخاطر قيام المقابلة بإنجاز الأشغال في بعض أجزاء الطرق مرة واحدة والحصول على عائدات في شأنها من جهتين خاصة أنّه لم يتمّ على مستوى الصفقة التي أبرمتها الإدارة الجهوية ضبط مناطق التدخل.

وبخصوص انتقاء المقاولات الصغرى في إطار البرنامج التحفيزي فقد نص الأمر عدد 1039 لسنة 2014 المذكور على وجوب اعتماد إجراءات واضحة ومفصلة خلال كافة مراحل إبرام الصفقة. إلا أنه تبين عدم وضوح إجراءات انتقاء 90 باعث مشروع تمّ إدراجهم في القائمة الأصلية حيث تكونت اللجنة المكلفة بفرز وترتيب المترشحين⁽¹⁾ بناء على مقرر من وزير التجهيز والإسكان بتاريخ 6 أفريل 2016 أي بعد عملية الإنتقاء وهو ما يمسّ من شفافية إجراءات اختيارهم.

وتدعو الدائرة الوزارة إلى إحكام ضبط الحاجيات ومتابعة المقاولات. كما توصي باعتماد التقنيات الكفيلة بالحفاظ على شبكة التنوير من مخاطر الاستيلاء والتخريب وبالالتزام بالجودة المطلوبة عبر احترام إنجاز الكميات المتفق عليها في إطار الصفقات وتثمين المواد المسترجعة كلّما أمكن ذلك. وتؤكد الدائرة أيضا على ضرورة احترام الترتيب عند تكليف المقاولات وعدم التّنصيص ضمن ملقّات طلبات العروض على شروط قد تمسّ من مبدأ المنافسة.

(1) في إطار إعداد القائمة التكميلية والتي شملت 10 باعثين

ب- متابعة تنفيذ أشغال الصيانة

تكتسي متابعة تنفيذ أشغال الصيانة أهمية بالغة في ضمان حسن الإنجاز وهو ما يوجب إحكام مسك وثائق المتابعة المنصوص عليها في مجال الصفقات العمومية.

غير أنه لوحظ باعتماد العينة المشار إليها أعلاه عدم توفر دفاتر الحضيرية الخاصة بكل صفقات الإدارة الجهوية بالكاف (9 صفقات قيمتها 11 م.د) مع غياب الوثائق المتعلقة بها ومنها مقررات تسمية المسؤولين على المشروع. كما تبين أن دفاتر الحضيرية الخاصة بمجموع 12 صفقة قيمتها تناهز 7 م.د تشوبها نقائص على غرار غياب الترقيم والإمضاءات واحتوائها على صفحات لا تتضمن أية تنقيحات علاوة على عدم ذكر أسماء المسؤولين عن المشاريع ومراقبي الحضيرية في الخانة المخصصة لذلك.

ويذكر بالخصوص وثائق متابعة أشغال التغليف السطحي لسنة 2015 بولاية سوسة المقدرة بحوالي 2 م.د. إذ لا تطابق التنقيحات المضمّنة في دفتر الحضيرية (أشغال توقفت عند ن.ك 37) مع كراسات الشروط (أشغال من ن.ك 33 إلى ن.ك 38.5). كما أنّ دفتر الحضيرية الخاص بنفس الصفقة لم ينصّ على أي إنجاز في خصوص ردم الحواشي في الجزء المبرمج من ن.ك 52 إلى ن.ك 56. بالإضافة إلى أنّ ردم الحواشي على ط. ورقم 2 الذي كان من المفترض أن يتمّ على الجزء من ن.ك 5 إلى ن.ك 41,5.

والجدير بالملاحظة أنّه تم خلاص المقابلة في كامل ثمن الصفقة رغم أنّه لا يمكن التأكّد في ظل الإخلالات المذكورة من ثبوت إنجاز الأشغال المتعاقد عليها خاصة أنّ الأوراق المضمّنة في دفتر الملحقات غير متناسقة ومختلفة كما أنّ الملحقات لا تحمل إمضاء المهندس المسؤول عن المشروع ولا المدير الجهوي للتجهيز وهو ما يشكك في صحّة هذه الملحقات التي تمّ على أساسها إعداد كشوفات الحساب وخلاص المقابلة.

ويذكر في نفس السياق الأشغال المتعلقة بالتغليف السطحي للطرق المرقّمة بولاية سوسة (برنامج 2014) التي تبرز من خلال التنايبه التي أصدرتها الإدارة أنّه إلى غاية 24 سبتمبر 2014 لم يتمّ الانطلاق في الأشغال فعليًا في حين ينصّ دفتر الحضيرية على أنّها انطلقت منذ 24 أوت 2014. مع الإشارة إلى أنّ الدفتر غير مرّقم وأقتطعت منه أوراق وتم إمضاؤه من قبل كاهية مدير الجسور والطرق مع الختم بهذه الصفقة في حين أنّ التسمية الفعلية له كانت بتاريخ ديسمبر 2015 أي بعد أكثر من سنة من تاريخ الصفقة.

ويعتبر فقدان أو إتلاف أو عدم توفر دفاتر الحاضرة ووثائق تنفيذ ومتابعة الصّفقات من قبيل الأعمال المخالفة للتراتب الجاري بها العمل في مجال الصّفقات العموميّة وتثير المسؤوليّة المنصوص عليها بالأمر عدد 1451 لسنة 1993 المؤرّخ في 5 جويلية 1993 والمتعلّق بالمسؤوليّة في مجال التصرّف والحفظ بالنسبة إلى الوثائق الإداريّة.

وعلى صعيد آخر، تبيّن من خلال فحص وتحليل بعض الصّفقات وجود مخاطر خلاص المقاولات دون إنجاز الأشغال موضوع الصّفقة. ويذكر في هذا السياق الصّفقتين المتعلّقتين بإصلاح شبكة التنوير العمومي على الطرقات المرتبة بولاية نابل لسنتي 2015 و2016. فبمقارنة كشوفات الحساب الأوليّة لكلتا الصّفقتين تبيّن تطابق كلّ الكشوفات بين الصّفقة الأولى والصّفقة الثانية إذ تم تضمين نفس التدخّلات التي تمّت بنفس المواقع في الكشوفات السنوية وذلك رغم تعلّقها بأعطاب ذات طبيعة غير متكرّرة ولا يمكن توقّعها.

كما اتّضح أنّ الصّفقة الأولى تمّ الانطلاق في احتساب آجالها من 26 ماي 2015 وذلك لمُدّة تعاقدية تقدر بسنة وتم خلاص كامل المبلغ بتاريخ 11 ديسمبر 2015 أي 5 أشهر قبل انتهاء المدّة التعاقدية. وتمّ إبرام الصّفقة الثانية بتاريخ 6 فيفري 2016 أي 4 أشهر قبل انتهاء الصّفقة الأولى وخلاص مبلغ 176 أ د أي ما يعادل 80% من ثمن الصّفقة قبل انتهاء المدّة التعاقدية للصّفقة الأولى منها 122 أ د في شهر مارس أي بتزامن 3 أشهر مع الصّفقة الأولى. وتعدّ مجمل الإخلالات المذكورة من الأخطاء ذات الصبغة الجزائية على معنى أحكام المجلّة الجزائية.

وتوصي الدائرة الوزارة بدعوة منظورها إلى متابعة تنفيذ أشغال الصيانة بالكيفية اللازمة وإحكام مسك وتعمير وثائق متابعة الإنجاز مع تسجيل كلّ التنصيصات الضرورية.

ج- جودة التنفيذ

تنصّ التّراتيب في مجال الأشغال العموميّة على ضرورة الحرص على جودة المواد المستعملة والأشغال المنجزة بما يضمن ديمومة ووظيفيّة المشاريع. إلّا أنّه تبيّن ضعف في مراقبة جودة المواد المستعملة وفي مدى احترام الشّروط المتعاقد بشأنها والمتعلّقة أساسا بالكميّات والتّجهيزات وآجال الإنجاز.

فخلافًا لما ينصّ عليه منشور وزير التجهيز عدد 9 لسنة 2010 حول مراقبة وقبول مواد ومنتجات البناء، تبيّن غياب جذاذات المواد المستعملة في أشغال الصيانة في كل الملفات التي تم فحصها ممّا حال دون التثبّت من مصدرها ومن جودتها.

وأكدت الترتيب على ضرورة القيام بالتحاليل المخبرية لمادة الإسفلت المستعملة في المشاريع الطرقية من خلال تركيز مخبر بالحضيرة أو عبر إجرائها لدى مخبر يصادق عليه رئيس المشروع. إلا أنه اتضح أنه لم يتوفر ضمن كلِّ ملقّات الصّفقات موضوع العينة ما يفيد تركيز المخبر أو تقديم مخبر مصادق عليه. وعلاوة على أنّ هذه الوضعيّة تخالف نصّاً ترتيبياً صريحاً، فإنّها لا تضمن جودة المواد المستعملة والأشغال المنجزة.

وتجدر الإشارة إلى أنّ تقارير الاختبارات الصادرة عن المخابر الجهوية لمركز التجارب وتقنيات البناء تفتقر إلى عنصري الحياد والاستقلالية نظراً لوجودها هيكلياً تحت إشراف المديرين الجهويين للتجهيز بالإضافة إلى ضعف متابعة نتائجها ممّا نتج عنه إخلالات مسّت من مصداقيّة التجارب التي تنجزها. ويذكر في هذا الصّدّد تسليم المخبر الجهوي بقفصة تقارير اختبارات لمقاولة رغم أنّها تخصّ ملفات أخرى لا تتعلّق بها ووجود وثائق خلاص لبعض الملفات لا تتماشى مع القيمة الفعلية للخدمة المقدّمة⁽¹⁾.

وبينت الأعمال الرقابية ضعف جودة أشغال الصيانة عن طريق المقاولات والذي يعود إلى أسباب مختلفة منها نقص المعدّات الضرورية وعدم التقيد بإنجاز كامل الفصول الرئيسية والكميات المتعاقد بشأنها. فخلافاً لمذكرة الإدارة العامة للجسور والطرق بتاريخ 22 أوت 2013⁽²⁾ تبين عدم استعمال بعض المقاولات المكلفة لآلة شفت الحصى سواء بعد عملية التفريز لإزالة الشوائب من الطريق أو بعد الانتهاء من الأشغال وهو ما أثار على جودة الطريق وشكّل خطراً على مستعمليه حيث يتزايد خطر الانزلاق في مثل هذه الحالات. وتمّ بالفعل الوقوف على 5 حالات في هذا الصّدّد.

كما تقوم الوزارة بضبط الكميات المستوجبة لصيانة الطرقات بما يضمن حدّ أدنى من الجودة. إلا أنه اتضح عدم التقيد بهذه الكميات وعدم إنجاز أشغال برمتها ممّا يمسّ من مستوى الجودة المنشودة. ويذكر على سبيل المثال أشغال التّغليف السطحي لبعض الطرقات المرقمة بولاية بززرت لسنة 2014 بقيمة 2 م د حيث لم يتمّ جهر جزء من شبكة تصريف مياه الأمطار وهو ما يساهم في تراكم المياه وتسربها إلى هيكل الطريق والإضرار به. وكذلك أشغال إصلاح أضرار الإنزلاقات بالط.ج رقم 69 برأس الجبل بقيمة 590 أ.د، إذ لم يتمّ تغليف جزء من الطريق بمساحة 4000 م²، وأشغال وإصلاح أعطاب شبكة التنوير العمومي بنابل لسنتي 2015 و2016 أين تمّ التخلّي عن فصل يتعلق بتسخير أعوان لمدة 8 ساعات يومياً لرفع الأعطاب التي يمكن أن تحدث على الشبكة. ولئن أفادت الإدارة الجهوية بتكفلها بالمراقبة، فإن فحص دفاتر حضيرة كلّ الفروع الرّاجعة إليها بالنظر وكذلك دفاتر خلية التّنوير العمومي لم يبرز ذلك.

⁽¹⁾ تقرير تفقد لسنة 2015 للإدارة الجهوية بقفصة: تمت إحالة الملف إلى المكلف العام بزاعات الدولة في 28-11-2015 باعتباره جريمة على معنى الفصل 96 من المجلة الجنائية.

⁽²⁾ حول متابعة أشغال التّغليف السطحي للطرق المرقمة والتي أكّدت على ضرورة الحرص على نوعيّة الأشغال وعدم قبولها إلا بعد إزالة كل النواقص مع التثبيت من آلات الإنجاز والحفاظ على سلامة مستعملي الطريق عبر تشوير الحضائر واستعمال آلة الشفت لإزالة فوائض الحصى.

وفي سياق آخر تبين أنّ تواريخ التنفيذ الفعلي لها تأثير مباشر على جودة الأشغال المزمع القيام بها ومنها أشغال التّغليّف السّطحي الذي يستوجب درجة حرارة معيّنة حتّى يتمّ تركيزه حسب المواصفات. إلّا أنّه اتّضح أنّ الوزارة لا تتقيّد بهذه الشّروط الفنيّة في بعض الحالات ممّا يجعل الإنجاز يتم في الفصل الأقلّ حرارة. ويذكر أشغال التّدعيم بالخرسانة الإسفلتيّة للطّرق المرتبة الرّابعة بالنّظر للإدارة الجهويّة للتّجهيز قبليّ (برنامج 2015) حيث رغم أنّ الإذن بانطلاق الأشغال كان بتاريخ 14 ماي 2015، لم تنطلق الأشغال فعليّاً إلّا في شهر نوفمبر 2015 خلال موسم الأمطار.

ونتح عن ذلك تسجيل 10 حالات تدهورت فيها وضعية الطريق مباشرة بعد القيام بأشغال الصيانة كتشكّل إفرزات إسفلتية بالطريقين الوطنيتين رقم 1 ورقم 16 على مستوى الإدارة الجهوية بقابس خلال سنة 2016 والتشققات والتجزّع بالطريق الوطنية رقم 3 على مستوى الإدارة الجهوية بسيدي بوزيد خلال سنة 2013.

كما انجرّ عن ذلك قيام بعض الإدارات الجهويّة بإنجاز أشغال في نفس الجزء من الطّريق على مدى سنوات متتالية وفي فترات متقاربة. من ذلك تم الوقوف على 4 تدخّلات بقيمة تجاوزت 3 م.د في ولايات قبلي وقابس وسوسة. وتجدر الملاحظة إلى أنّه تمّت معاينة عدّة عيوب شابت جودة الإنجاز بالنّسبة إلى التدخّلات المذكورة أعلاه بولاية سوسة تمثّلت في هبوط الحاشية وهو ما يشكّل خطرا على مستعملي الطّريق بما أنّه كان يفترض أن يسبق التّغليّف السّطحي شحن الحواشي حتّى لا يتمّ إتلاف الحواشي وإعادة إنجازها.

وفي نفس الإطار، بيّن فحص البطاقات التقييميّة المرسلّة من 24 إدارة جهوية للتّجهيز والخاصّة بالبرنامج التّحفيزي وجود نقائص هامة تخص التّجهيزات المتوقّرة لدى المقاولات الصّغرى والتي أثّرت على قدرتهم على القيام بأشغال الصّيانة بالجودة المطلوبة. وتشهد هذه المقاولات نقصا في الموارد البشريّة الكفيلة بحسن انجاز أشغال الصّيانة مرده ضعف إمكانيّات هذه المقاولات باعتبار محدودية رأس مالها.

وتدعو الدائرة الوزارة إلى إيلاء العناية بجودة المواد المستعملة وبالتثبّت من استعمال التّجهيزات الضروريّة واحترام الكمّيّات المتعاقد بشأنها واتخاذ الإجراءات لحمل المقاولات على تنفيذ الأشغال خارج موسم الأمطار.

*

*

*

تساهم صيانة الطّرق في المحافظة على الرّصيد الطّرقى بالبلاد وعلى دعم الحركة الاقتصادية. ولئن حرصت الوزارة المكلفة بالتّجهيز على ضمان تنفيذ أشغال الصّيانة مباشرة بواسطة

مواردها البشرية والمادية أو عن طريق المقاولات الخاصة فقد تبين وجود بعض الإخلالات التي حدت من بلوغ الأهداف المرجوة من حيث الجودة بالأساس.

واتضح في هذا الإطار أنّ الوزارة لم تحكم دوماً برمجة أعمال صيانة الطرقات المرقّمة إذ تمّ إهمال صيانة بعض الطرقات والتقاطعات مع السكك الحديدية ولم تعمل على حماية الملك العمومي للطرقات عبر ضبطه وترتيبه وترسيمه باسم الدولة. وأدى ضعف متابعة الإدارات الجهوية للتجهيز لعمليات الصيانة المنجزة من قبل المقاولات والمستلزمين العموميين على الطرقات المرقّمة إلى الإضرار بالشبكة والمنشآت الفنية التابعة للملك العمومي للطرقات والمساس بسلامة مستعملي الطرقات إضافة إلى تحميل ميزانية الدولة نفقات بعنوان الصيانة وذلك دون القيام بالمتابعة القضائية الضرورية لاسترجاع المصاريف.

وتدعو دائرة المحاسبات الوزارة إلى العمل على إحكام ضبط الملك العمومي للطرقات وحسن متابعة تدخّلات المستلزمين العموميين بغاية حماية شبكة الطرقات وتوابعها وعدم إثقال كاهل الميزانية بنفقات إضافية.

واعترت التصرف في المعدّات المخصّصة لأشغال الصيانة نقائص متعدّدة أثّرت سلباً على حسن برمجة تدخّلات الجهات في صيانة الطرقات وتنفيذها حيث اتّضح عدم إمكانية استغلال ما يناهز نصف الأسطول بالوزارة نتيجة نقص الصيانة الدورية والاستعمال المفرط وغير الملائم وتواتر الأعطاب المسجّلة على الآلات وضعف متابعتها فضلاً عن نقص السوّاق المؤهلين والقائمين على صيانتها. وأدّت هذه الوضعية إلى توقّف بعض المعدّات لفترات طويلة واهتراء البعض الآخر. كما لم يتم إحكام التصرف في المحروقات وقطع الغيار المخصّصة لها.

وتوصي الدائرة الوزارة بترشيد استغلال المعدّات ومتابعتها وصيانتها بما يضمن جاهزيتها لتنفيذ برامج صيانة الطرقات بالتّجاعة المطلوبة.

وفيما يتعلّق بتنفيذ أشغال الصيانة، فشهد إشكاليات عديدة ارتبطت بغياب إجراءات واضحة وموثّقة تنظم التنفيذ المباشر لأشغال الصيانة بواسطة الفروع الراجعة بالنظر إلى الإدارات الجهوية للتجهيز. كما تبين ضعف المتابعة لهذه الأشغال جراء النقص المسجّل في الموارد البشرية.

من ناحية أخرى، اتّسم التنفيذ غير المباشر لأشغال الصيانة بإخلالات تعلّقت أساساً بعدم احترام التراتيب الخاصة بالصفقات العمومية وبعدم ضبط مناطق التدخل بدقة وبضعف متابعة

الإنتاج بهدف التدخل في الوقت المناسب على مستوى وسائل العمل وعلى مستوى نوعية المواد المستعملة وهو ما انجر عنه ضعف واضح في جودة أشغال الصيانة.

وبناء على ذلك، تدعو الدائرة الوزارة المكلفة بالتجهيز إلى تفعيل مبادئ الاقتصاد والفعالية عند تنفيذ برامج الصيانة عبر احترام التراتيب والإجراءات القانونية المعمول بها والمتابعة الجديّة لمختلف الموارد المخصّصة عند برمجة وتنفيذ أشغال صيانة الطرقات قصد ضمان جودة وديمومة أكبر للإنجازات وتجنّب مصاريف إضافية تفوق أحياناً المصاريف المخصصة للصيانة وبغاية تثمين المكاسب التي تمّ تحقيقها على مستوى البنية التحتيّة.

رد وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية

أ - ضبط الطرقات وبرمجة تدخلات الصيانة

أ - ضبط الطرقات المرقمة

في ما يتعلق بتسجيل الملك العمومي للطرقات، بادرت الوزارة في عملية الإقتناء والتسجيل بالنسبة للمشاريع الجديدة،

وتقوم الوزارة حاليا بجمع المعطيات بالتنسيق مع الإدارات الجهوية للتجهيز في ضبط القائمة النهائية للطرقات المحلية التي سيتم تصنيفها بمقتضى قرار يتم إصداره من قبل وزير التجهيز وذلك على مرحلتين :

المرحلة الأولى : تخص الطرقات المحلية المصنفة ضمن الأمر الصادر بتاريخ 18 جوان 1955 والمسالك الريفية الرابطة بين الطرقات المرقمة أو التجمعات السكنية الهامة ،

المرحلة الثانية : تخص الطرقات المحلية المتواجدة داخل المناطق البلدية والتي لا ترغب المجالس المحلية في ضمها لشبكة الطرقات الراجعة لها بالنظر و ذلك في إطار لجنة مشتركة سيتم بعثها في الغرض،

أما بخصوص الطرقات المحلية الموجودة حاليا، و بالرغم من عدم وجود نص يربتها بصفة قانونية بعد سنة 1955، فإنه من واجب الوزارة صيانتها و الإعتناء بها نظرا للأهمية البالغة التي أصبح يمثلها عدد كثير منها من حيث الكثافة المرورية بالخصوص.

في ما يتعلق بترقيم الطرقات المحلية فإن هذا الترقيم يدخل ضمن الأمر الصادر بتاريخ 18 جوان 1955 والمتعلق بترتيب الطرقات الوطنية والجهوية والمحلية والمنفح بالأمر عدد 1890 بتاريخ 28 سبتمبر 1998.

هذا وتجدر الإشارة إلى أنه يقع التدخل بالطرقات المحلية في جميع الجهات بدون استثناء لما لهذه الطرقات من أهمية في ربط الجهات الداخلية ببعضها،

إن ترقيم الطرقات يرجع بالنظر للإدارة العامة للجسور والطرقات، وذلك بإحداث لجنة يعهد إليها النظر في إدخال التعديلات في مجال الطرقات وتطوير قطاع التجهيز بمقتضى قرار يصدر عن وزير التجهيز وسيتم إحداث هذه اللجنة في الفترة المقبلة بمناسبة تصنيف الطرقات المحلية.

هذا وقامت الإدارة العامة للجسور و الطرقات بمراسلة جميع الإدارات الجهوية من أجل تحيين الأمر المذكور بتاريخ 13 جوان 2018 تحت عدد ص/1101/40/04/2018 وكذلك من أجل ترقيم الطرقات المحلية تحت عدد ص/1102/40/04/2018 كذلك بتاريخ 13 جوان 2018.

ب - برمجة التدخلات بعنوان صيانة الطرقات

1 - آليات البرمجة

إن الإستراتيجية العامة للوزارة في خصوص برنامج الصيانة وكيفية إنجازه تستند إلى مقترحات الإدارات الجهوية التي تكون مشفوعة بزيارات ميدانية من قبل إطارات إدارة إستغلال وصيانة الطرقات إلى كل الولايات ثم يتم إثر ذلك مناقشة كل المقترحات وتوظيفها حسب الأولوية بناء على الإعتمادات المتوفرة.

وخلال كل سنة، تقوم الإدارة العامة للجسور والطرقات بوضع إستراتيجية بخصوص برنامج الصيانة تأخذ بالإعتبار عدة معايير التي تتماشى مع مشروع قاعدة البيانات الخاصة بالطرقات وتصدر في هذا الشأن دليل إجراءات حول صيانة الطرقات.

بالنسبة للمعايير المكتوبة والمضبوطة بعنوان الصيانة فإن ذلك سيندرج مستقبلا ضمن منظومة جديدة تدرج في إطار مشروع إنشاء قاعدة بيانات الطرقات الذي يهدف إلى تطوير وتعصير الشبكة الطرقية بما في ذلك تحديد أماكن التدخل بأكثر دقة وذلك بإستعمال آلات قيس جديدة تخول معرفة مختلف الأضرار الحاصلة بالطرقات وكيفية معالجتها.

وتحرص الوزارة سنويا على تحيين أطلس الطرقات وأطلس المسالك الريفية الراجعة بالنظر لوزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية وكذلك أطلس المنشآت الفنية التي يفوق طوها 3 أمتار.

كما حرصنا في الشروع في إستبدال النسخ الورقية بنسخ رقمية وسنعمل قبل نهاية السنة الحالية على إستكمال كافة الإدارات بهذا النوع من الأطلس .

كما حرصنا في آخر مكتوبين تم توجيههما لكافة الإدارات الجهوية بتاريخ 10 جانفي 2018، (أطلس الطرقات المرقمة وأطلس المسالك الريفية) على وجوب إدراج كافة المعطيات المتعلقة بـ :

- **الخاصيات الجغرافية والفنية** : نوعية التربة، المنعرجات، المنحدرات، عرض المعبد والحواشي، العلامات العمودية، مناطق العمران، المقترقات...

- **هيكل الطريق وطبقة السير** : المواد المستعملة لكل طبقة، السمك، تاريخ الإنجاز وفتحه للجولان...

- **الأشغال المنجزة** : الأشغال الكبرى (تهذيب، تدعيم، توسيع..) وأشغال الصيانة الدورية و العادية (التغليف السطحي والتغليف بالخرسانة الإسفلتية، ردم ومسح الحواشي، إصلاح الحفر..).

مع العلم، أنه خلال سنة 2019، سيقع التخلي بصفة تدريجية على أطلس الطرقات والمسالك والمنشات الفنية وذلك بإعتماد منظومة جديدة تدرج في إطار مشروع إنشاء قاعدة بيانات الطرقات الذي يهدف إلى تطوير وتعصير الشبكة الطرقية الراجعة بالنظر لوزارة التجهيز والتي تشمل 4500 كم من الطرقات الوطنية حيث أنه سيقع في مرحلة قادمة تعميمها على كامل شبكة الطرقات.

وتجدر الإشارة إلى أن هذه الدراسة ممولة عن طريق هبة من البنك الدولي ووقع عقد صفقة مع مجمع مكتب دراسات " Acciona-Serah " في جويلية 2017 لدراسة كامل المراحل التي ستمكن الإدارة العامة للجسور والطرقات من توظيف قاعدة بياناتية تساعد على

البرمجة والتصرف في الرصيد الطرقي الراجع لها بالنظر والتي تتضمن آليات إعلامية حديثة لمتابعة حالة الطرقات.

أما بخصوص وضع منظومة للتصرف في الملك العمومي للطرقات تمكن من تحديد الشبكة الطرقية وشبكات المستلزمين الموجودة في حوزتها وذلك بغاية تيسير التصرف في التدخلات عليها، سيتم إصدار مذكرة جديدة لحث الإدارات الجهوية على حسن استعمال هذه التطبيقات من جهة وتعميمها في بقية الإدارات الجهوية من جهة أخرى.

بالنسبة لعملية التعداد على الشبكة الطرقية المرقمة لعدد 24 ولاية فقد مرت من 7025 كلم سنة 1967 إلى أكثر من 12504 كلم سنة 2012 على مجموع شبكة الطرقات والمقدرة بحوالي 14932 كلم أي بنسبة تفوق 95% وقد تم تقسيمها إلى 1407 جزء مع اعتماد التعداد اليدوي إضافة إلى التعداد الآلي في أكثر من 200 نقطة.

وقد تم اللجوء سنة 2017 إلى تقنية التصوير بالفيديو لأكثر من 700 جزء لضمان أكثر نجاعة ومصداقية لنتائج التعداد بالإضافة إلى اقتناء وتركيز تجهيزات التعداد الآلي.

لاجتناب إتلاف وعدم تعهد صيانة المعدات نظرا لضعف الامكانيات البشرية خاصة والمادية، فقد التجأت الوزارة إلى ابرام صفقة في هذا المجال مع عقد صيانة يمتد على 5 سنوات وتشمل :

- تجهيز 160 موقع تعداد آلي
- ارسال المعطيات عن بعد إلى منظومة اعلامية على ملك الوزارة
- عملية الصيانة الكاملة لموقع التعداد (2 مرات على الأقل)
- تحويط الموقع بزلاقات أمان إضافة إلى عملية التنظيف الدوري والاعتناء به

عند الاقتضاء

بالنسبة لبطاقة الإرشادات حول حادث مرور التي تصلنا من الإدارات الجهوية فقد تم اعتماد هذه الوثيقة قبل 2011 نظرا لتعذر الحصول على المعطيات الخاصة بالحوادث من طرف مصالح وزارة الداخلية وقد تم إدراج المعطيات على منظومة Excel والمعطيات

متوفرة على هذه المنظومة إلى حدود 2013 إلا أن الحوادث التي تصلنا من الإدارات الجهوية لا تتجاوز 10% من الحوادث المرصودة من طرف وزارة الداخلية ويعود ذلك إلى ضعف الإمكانيات بالإدارة الجهوية.

على إثر إنتهاء الدراسة المتعلقة بالسلامة المرورية في 2013 وفي إطار تفعيل التوصيات المنبثقة عنها تم التنسيق مع وزارة الداخلية وتمكنا من الحصول على كل المعطيات المتعلقة بالحوادث لكل سنة والتي تسمح لنا بتحديد النقاط السوداء وإستعمال هذه المعطيات في الدراسات.

- بالنسبة للمراسلة من السيد وزير التجهيز إلى السيد وزير الداخلية في 2013 فقد تمت في إطار تفعيل توصيات الدراسة حول السلامة المرورية التي تم إنجازها بوزارة التجهيز والتي نصت على ضرورة عمل وحدات الشرطة والحرس بمختلف الجهات على إعلام الإدارات الجهوية للتجهيز بكل حادث مرور على الطرقات المرقمة للنظر في مدى مساهمة الطريق في الحوادث وإتخاذ التدابير اللازمة لرفع الإخلالات المتعلقة بالطريق وتجهيزاته.

- في ما يتعلق بمقارنة النقاط السوداء المتوفرة من المرصد بتلك المتوفرة في الجهات فإن هذه المقارنة غير ممكنة نظرا لأن المعطيات المتوفرة في الجهات لا تتعدى 10% من الحوادث المتوفرة في المرصد.

في ما يتعلق بالملاحظة الخاصة بضعف التنسيق بين المصالح الجهوية والمركزية بالوزارة فإن برمجة التدخل على الطرقات تقع بالتنسيق بين الإدارات الجهوية والإدارة المركزية في كل أنواع المشاريع وسنعمل مستقبلا على المزيد من التدقيق حتى لا تتم برمجة جزء من الطريق ضمن مشروعين مختلفين على غرار ط.م 581.

2 - تمويل أشغال الصيانة

نظرا للعدد الهام من الطلبات المتعلقة بالتراخيص للقيام بأشغال على الملك العمومي للطرق الواردة على الإدارة من قبل المستلزمين العموميين وبناء على ان

الإمكانات البشرية المتوفرة لا تسمح بالقيام بالمراقبة اللصيقة للمقاولين المكلفين من طرف المستلزمين المذكورين لانجاز الأشغال المرخص فيها والتي يتم أغلبها خارج أوقات العمل الإدارية او خلال الفترة الليلية لضرورة السلامة المرورية وحيث أنّ الإدارة لا يمكن لها مواكبة كل مراحل اصلاح الطريق بعد التدخل فإنّها تكتفي بتقديم شهادت في انتهاء الاشغال بعد معاينة الحالة النهائية للطريق وبعد التدخل كما تجدر الإشارة إلى أن المستلزم العمومي تبقى على مسؤوليته جميع الإخلالات التي يمكن استنتاجها لاحقا باعتباره المستغل المباشر لتلك الشبكة على الملك العمومي بصفة وقتية.

إن حوادث الطرقات الناتجة عنها أضرار بملك الدولة العمومي للطرقات تتم معاينتها من قبل الإدارات الجهوية التي تتعهد بمعاينة الأضرار وخاصة تقدير قيمة جبرها حتى يتسنى إسترجاع المصاريف اللازمة لإزالتها وقد يستدعي ذلك أحيانا تكليف مقولة لضبط القيمة المالية اللازمة لإصلاحها. وفي صورة غياب تنسيق بين مصالح الحرس الوطني والإدارات الجهوية للتجهيز فإنه يتعين في هذه الحالة إيجاد الآليات الكفيلة لحث أعوان الحرس الوطني على إبلاغ مصالحنا الجهوية في الإبان للقيام بالتبغات اللازمة ضد مرتكبي المخالفات.

إن طول الأجال المسجلة بين تاريخ وقوع الحادث وتاريخ تعهد المكلف العام بنزاعات الدولة يعود بالإضافة إلى الأسباب التي تم التوصل إليها ضمن التقرير المصاحب إلى أن الإطار التشريعي الجاري به العمل ومذكرات العمل الداخلية غير كافية للتدخل السريع والعاجل لإزالة الضرر وإسترجاع المصاريف التي تتكبدها الإدارة. وعلى هذا الأساس، فإنه تم تجاوز هذه النقائص من خلال تنقيح القانون عدد 17 لسنة 1986 المؤرخ في 7 مارس 1986 بمقتضى القانون عدد 20 لسنة 2017 المؤرخ في 12 أفريل 2017 وصدور الأمر الحكومي عدد 59 لسنة 2018 المؤرخ في 16 جانفي 2018 المتعلق بضبط الجدول التعريفي لمقدار الخطية الإدارية الذي ضبط إجراءات عملية تمكن من إسترجاع مصاريف الإضرار بالملك العمومي للطرقات في آجال مضبوطة بشهر من تاريخ تبليغ المحضر أو تحرير المخالفة وبالتالي إلغاء الإجراءات المطولة بين الإدارة والمكلف العام بنزاعات الدولة وإكساء المخالفات المرتكبة بالطرقات العمومية طابع العقوبة الإدارية

المالية التي تقتضي إستخلاصها في الأجل المضبوطة لدى إحدى القباضات المالية وحذف التتبعات القضائية لعدم جدواها.

وبخصوص فرضية إمتناع المؤمن عن إعلام شركة التأمين بالحادث فإنه يمكن توقعها إلا في صورة عدم تضرر سيارة المؤمن بالحادث وهي فرضية يصعب تصورها طالما أن أغلب حالات الإضرار بالملك العمومي للطرق (تهشيم عمود كهربائي..) ينجر عنها في الآن نفسه إضرار بعربة المؤمن الذي لن يتخاذل في هذه الحالة بإعلام شركة التأمين المؤمن لديها في الأجل القانونية.

علاوة على ذلك فإن مصالح المكلف العام بنزاعات الدولة تتعهد بالتنبيه على شركة التأمين بضرورة أداء المبلغ المقدر من قبل الإدارة لدى الخزينة العامة للبلاد التونسية. والمعلوم في هذا الصدد، أنه في صورة عدم أداء شركة التأمين للمبالغ المطلوبة لجبر الأضرار فإن المكلف العام بنزاعات الدولة يتعهد بإصدار بطاقة إلزام عملا بأحكام الفصل 5 من القانون عدد 13 لسنة 1988 المؤرخ في 7 مارس 1988 المتعلق بتمثيل الدولة والمؤسسات ذات الصبغة الإدارية والمؤسسات الخاضعة لإشراف الدولة لدى سائر المحاكم، ضد شركة التأمين قصد أداء المبلغ المطلوب بعنوان مصاريف إصلاح الأضرار الواقعة على مستوى الطريق من قبل السيارة المؤمنة لديها زمن الحادث بموجب عقد التأمين مع الفوائض القانونية والمصاريف المترتبة عن التتبع بعنوان عدم خلاص أصل الدين ويقع جبر شركة التأمين على تسديد كامل المبلغ بجميع الطرق القانونية.

إن مبالغ التعويض تبقى "تقديرية" من قبل الإدارة الجهوية للتجهيز مما ينجر عنه أحيانا إعتراض عن هذه المبالغ من قبل شركة التأمين التي تطالب بتعيين خبير مختص لإعادة تقدير الضرر ويبقى مأل الخلاف بيد السلطة القضائية.

إن مسألة تفاوت تقدير الأضرار بين المصالح الجهوية تم تجاوزه في ظل الإطار التشريعي والترتيبي الجديد الذي ضبط مبالغ محددة لجبر الأضرار من شأنها أنة تضع حدا لاجتهاد الإدارة.

II - الإنجاز المباشر لأشغال الصيانة

إن الإستراتيجية المنتهجة من قبل الوزارة منذ سنة 2015 في خصوص الصيانة والعناية بالطرقات بالإعتماد على مخططات موسعة تشتمل على العناية بالطرقات والجسور في مراحل ثلاثة :

- الصيانة الدورية وتتضمن التغليف السطحي ذو طبقتين وبالخرسانة الإسفلتية وشحن الحواشي

- الصيانة العادية حيث تم في السنوات الأخيرة اللجوء إلى المقاولات الصغرى الخاصة بالبرنامج التحفيزي وذلك لفترة معينة

- المرور إلى إنجاز الصيانة في إطار عقود الجودة "Contrat de performances"

أما فيما يتعلق بتقدير 300 م د لبرنامج الصيانة فهو مرتبط أساسا بالميزانية العامة للدولة والتي تهم بالخصوص أولويات طبقا للبرامج السنوية.

كما أن الوزارة تسعى إلى الترفيع في هذه التقديرات لمزيد النهوض بقطاع الطرقات.

أ- معدات تنفيذ الأشغال

1- ضبط الأسطول

تقوم إدارة المعدات بالجرد المادي لأسطول المعدات المسندة إلى الإدارات الجهوية للتجهيز والإسكان والتهيئة الترابية وذلك بتحيين دليل وضعية المعدات دوريا وكلما دعت الحاجة لذلك (اقتناءات جديدة - إحالة على عدم الانتفاع). وتجدر الإشارة إلى أن القيام بالجرد المادي كل سنة من طرف إدارة المعدات لكافة المعدات الموجودة بالجهات يتطلب إمكانيات بشرية ومادية كبرى. حيث سيتم التركيز على القيام بتحيين قوائم المعدات حسب وضعيتها و ذلك بمزيد التنسيق و التثبيت بين كافة المصالح : الإدارات الجهوية للتجهيز والإدارة العامة للمصالح المشتركة بوزارة التجهيز ومصالح وزارة أملاك الدولة والشؤون

العقارية لتفادي أي اختلاف أو تضارب في ضبط أسطول المعدات الراجعة بالنظر لوزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية.

أما فيما يخص تسجيل فوارق في عدد الآلات ، حيث غابت 26 آلة من قائمة وزارة أملاك الدولة والشؤون العقارية، نعلمكم أن هذه الآلات المذكورة متحصلة على رقم ترقيم عربية ملك دولة المسلم من الوزارة المعنية بعد مراسلتها في الغرض. وسيتم التنسيق مع وزارة أملاك الدولة والشؤون العقارية لتوحيد قائمة المعدات بجميع أنواعها.

إن الآلة الماسحة رقم NIV788 هي على ذمة الإدارة الجهوية بالتجهيز بقبلي منذ سنة 2013 وهي مسجلة بجدول معدات صيانة الطرقات بالتقرير تحت العدد المنجمي 13-125240.

أما فيما يخص العربية ذات 7 مقاعد 13-148898 التي أسندت إلى الإدارة الجهوية بسوسة والتي تمت سرقتها، فقد تم إدراجها سهواً بدليل وضعية المعدات و قد تم تصحيح الوضعية .

أما آلتى رش الإسفلت 13-126537 (RPM479) و 13-137697 (RPM527) والمسندتين إلى الإدارة الجهوية بسليانة ، فقد تم إعلامنا عن طريق مكتوب الإدارة الجهوية بتاريخ 12 نوفمبر 2015 بنقص الآلتين المذكورتين و حيث قامت إدارة المعدات بدعوة الإدارة الجهوية إلى اتخاذ الإجراءات الضرورية في مثل هذه الحالات و تذكيرها ببطاقات الإسناد من خلال مراسلة بتاريخ 28 نوفمبر 2015. مع الإشارة أنه قد تمت إفادة الإدارة العامة للشؤون العقارية والقانونية حول وضعية الآلتين.

2- استغلال الأسطول

فيما يخص استعمال حاملات المعدات لنقل الآلات الثقيلة داخل الجهات، فإن كل طلبات الجهات للغرض تتم الاستجابة لها في الحين وفي أغلب الحالات توضع حاملة المعدات على ذمة أية جهة لنقل المعدات الجاهزة والمعطبة والمحالة على عدم الانتفاع لتجميعها في مكان ما وذلك حسب برنامج يحدد للغرض. وقد تم إسناد حاملتي معدات

لجهتي قبلي وتطوين أخذا بعين الاعتبار لموقعهما الجغرافي البعيد عن العاصمة مع وجوب استغلالهما من الإدارات الجهوية المجاورة. وفي برنامج الوزارة سيتم تركيز ثلاث (3) ورشات جهوية بكل من جندوبة (جهات الشمال الغربي) والقيروان (جهات الوسط والساحل) وقابس (جهات الجنوب) وتحتوي هذه الورشات على معدات ثقيلة للتدخل السريع لمجابهة الكوارث والقيام بمهام أخرى محددة (آلات ماسحة، آلات كاسحة، آلات شحن، شاحنات و حاملات معدات ...)

كما تمت الإشارة إليه بالتقرير حيث أن بعض المعدات يتناوب على قيادتها أكثر من سائق و ساهمت هذه الوضعية في تواتر تعطب الآلات الماسحة و يرجع هذا أساسا إلى النقص الحاد والكبير في السواق بالإدارات الجهوية نظرا لإحالة العديد منهم على التقاعد دون تعويضهم.

أما فيما يتعلق بإشارة التقرير حول الرفع من كفاءة السواق لتفادي الأعطاب فتجدر الإشارة إلى أنه تتم رسكلة سائقي الآلات الثقيلة عند القيام باقتناء المعدات الجديدة وتتم دعوة سواق الجهات لمتابعة هذه الدورات ويعود النقص في الدورات التكوينية لبعض المعدات الثقيلة أساسا إلى النقص الكبير في مختصي هذا النوع من التكوين إضافة إلى ضعف الاعتمادات المرصودة وسيتم اقتراح طلب اعتمادات لإنجاز التكوين.

3- صيانة الأسطول

ذكر في التقرير أن 36,5 في المائة من جملة أعوان ورشات الصيانة والتصليح بإدارة المعدات لا تتوفر فيهم الكفاءة المهنية، وهنا تجدر الإشارة إلى أن الأعوان الميكانيكيين والمنتدبين منذ ما يزيد على 30 سنة متحصلين على شهادت الكفاءة المهنية كل حسب اختصاصه ومنظرة باستثناء عدد قليل من العملة ليست لهم شهادة كفاءة مهنية لكنهم تمكنوا من اكتساب خبرة مهنية في الميكانيك والكهرباء للممارسة الأعمال المطلوبة منهم.

نظرا للحالات الطارئة والملحة لإصلاح بعض الآلات يقع اللجوء إلى المعدات التي زال الانتفاع بها بغرض إعادة استعمال بعض قطع الغيار المستعملة منها وإعادة استغلالها عوضا عن اللجوء لاقتنائها نظرا لارتفاع كلفتها وسيقع العمل على إرساء طريقة

تضمن الشفافية والوضوح في التصرف في قطع الغيار المنتزعة وتضمينها ضمن الملف الفني للآلة.

كما سيتم توجيه مذكرة إلى الإدارات الجهوية لتوثيق القطع المنتزعة من آلة إلى أخرى وترشيدها واحتساب كلفتها في عملية الإصلاح.

إن البطء في الاستجابة إلى طلبات الجهات فيما يتعلق بالمراجعة العامة أو الجزئية لمحركات المعدات والتي تتطلب توقف الآلة لإتمام الصيانة فاق أقصاها 04 سنوات هو ناتج أساسا في النقص في اليد العاملة المختصة بسبب عدم تعويض العملة المحالين على التقاعد.

هذا وتجدر الإشارة إلى أن هذا الصنف من الاختصاص والخاص بالمراجعة العامة أو الجزئية للآلات الثقيلة يتطلب كفاءة عالية وخبرة كبيرة يصعب توفرها في البلاد التونسية.

هذا ويتم تدعيم الجهات في معظم الأحيان بمعدات مماثلة طوال فترة الإصلاح حسب إمكانيات الإدارة.

وللمحافظة على المعدات، يتم تحسيس كل الأعوان (رؤساء المصالح- رؤساء الفروع – رؤساء الورشات – السواق والميكانيكيين) بتطبيق ما جاء بالمذكرات المرسله إليهم حول صيانة المعدات و حسن التصرف فيها.

ب – تنفيذ الأشغال من قبل الفروع و متابعتها

لقد تم خلال سنة 2017 تغيير احتساب مؤشر قيس أداء الهدف المتعلق بالبرنامج الفرعي صيانة شبكة الطرقات المرقمة المنصوص عليه بميزانية الوزارة والتي تم ضبطها والمصادقة عليها والمتمثل في "معدّل كلفة صيانة الكلم الواحد من شبكة الطرقات المرقمة" بمؤشر جديد بعنوان "مؤشر جودة شبكة الطرقات المرقمة" العمل على تقليص أجزاء

الطرق التي تكون في حالة سيئة وذلك بإعطائها الأولوية في البرمجة والتدخل السريع بإصلاحها و كذلك التفكير ووضع البرامج في إنجاز الطرق التي تكون في حالة متوسطة وذلك من أجل الضغط على كلفة الإصلاح والعمل على الترفيع في الإعتمادات المخصصة لصيانة وإستغلال الطرق للحصول على شبكة في حالة حسنة وذات جودة عالية تؤمن سهولة إستعمال الطريق بشكل مريح وآمن.

بن عروس : - يقع القيام بأشغال الصيانة بالطريقة المباشرة بإستعمال وسائل الإدارة عن طريق الفرق الموزعة على الفروع سواء تعلقت بإصلاح القارعة أو الجهر أو الإشارات العموديّة و مسح الحواشي و غيرها ... نوضّح أنّ هذه الأشغال تنجز بإشراف و متابعة من طرف رئيس الفرع . و بخصوص الإنجاز نشير إنّ الإمكانيات البشريّة المتوفّرة لدى الفروع أصبحت تشكو في السّنوات الأخيرة من نقص فادح في اليد العاملة المختصة التي أحيل معظمها على التقاعد ولم يقع تعويضها.

- يقع تعميم دفتر الحاضرة من طرف رؤساء الفروع أو العملة المكلفين بالكتابة و مسك دفتر الحاضرة مع العلم أنّه يقع التّنصيب أو الإملاء عن نشاط الفرع اليومي من طرف رئيس الفرع و يقع تجميع عمليّات التّدخل لصيانة الطّرق الرّاجعة بالنّظر للفرع في جدول شهري لتقدّم الأشغال مؤشّر عليه من طرف رئيس الفرع ويتمّ إيداعه لدى مصلحة الصيانة وإستغلال الطّرق علما وأننا نحيل بصفة دوريّة تقرير النّشاط الشهري للفروع لإدارة الأستغلال وصيانة الطّرق بالإدارة العامّة للجسور والطّرق.

سيقع إصدار مذكرة عمل لإيلاء الأهميّة القصوى في الإعتناء بكرّاس الحاضرة بفروع الصيانة وإمضائها من طرف رئيس الفرع مرجع النّظر وتقديمها في كلّ نهاية شهر إلى مصلحة الصيانة وإستغلال الطّرق للإطّلاع عليها و ختمها.

منوبة : تم دعوة رئيس الفرع لتفادي مثل هذه الأخطاء كما أن الإدارة ستحرص على حسن سير العمل بكافة الفروع الرّاجعة لها بالنّظر.

مدنين : - عدم وجود دفتر الحاضرة يرجع بالأساس إلى عدم وجود فريق صيانة بفرع ميدون ويتولى فريق مركزي القيام بأشغال الصيانة وسيتم تدارك الإخلال ودعوة رؤساء الفروع إلى إعتقاد كراس الحاضرة وتضمين كل التدخلات الخاصة بالفرع وسيتولى رئيس مصلحة صيانة وإستغلال الطرقات متابعة وفحص الدفاتر والتأشير عليها شهريا.

- تبعا لمطالبة المدير الجهوي للتجهيز بمدنين المندوب الجهوي للفلاحة بمدنين لرفع الضرر بمقتضى مراسلة في 11-9-2015 حول الأضرار الناجمة عن مد القنوات بمنطقة البحيرة -المضمار من معتمدية بني خداش والتابعة للهندسة الريفية بالطريق الجهوية رقم 114 تم التدخل ورفع الأضرار اللاحقة بالطريق وإعادتها إلى ما كانت عليه .

- أما بخصوص الأضرار بالطريق الوطنية رقم 01 ن ك 549-565 الناتجة عن مد قنوات التطهير فإن أشغال مد شبكة التطهير بمدينة بنقردان لا تزال متواصلة وعليه فإن الأضرار لا تزال بدون إصلاح .

قابس : يتم توثيق التدخلات المدرجة ضمن برنامج الصيانة بدفاتر الحاضرة من طرف رئيس الفرع حيث سيتم مستقبلا الحرص على تأشيرها من طرفه.

تطاوين : بالنسبة إلى غياب التأشير على دفاتر الحاضر من طرف رؤساء فروع رمادة وذهبية وغمراسن التابعين للإدارة الجهوية للتجهيز والإسكان والتهيئة الترابية بولاية تطاوين فإنه سيتم توفير كراسات حاضرة رسميا في الغرض إلى كل رؤساء الفروع وإصدار مذكرة عمل تحثهم على إتباع الإجراءات اللازمة والمذكورة بالتقرير الرقابي اضافة الى المراقبة الدورية من طرف رئيس مصلحة صيانة واستغلال الطرقات.

الكاف : تفاديا للإخلالات المذكورة فإنه تم إعداد ملحوظة عمل تتعلق أساسا بفتح دفاتر حاضرة خاصة بكل بكل صفقة قبل البدء في الإنجاز كما تم تحسين مراقبي الأشغال على إعطاء دفاتر الحاضرة العناية اللازمة من خلال ضرورة حسن مسكها كما يجدر بالذكر أنه قد تم إعداد مقررات لفرق المتابعة نحيل عليكم نماذج منها.

نابل : لقد تم الحاق أضرار هامة بالطريق وذلك نتيجة تسرب المياه الصالحة للشرب من القنوات الموجودة وهي قنوات قديمة مع العلم أن هذا الجزء من الطريق سيقع الاستغناء عنه من خلال التهيئة الجديدة للطريق.

صفاقس : تتم زيارات ميدانية من طرف أعوان الإدارة الجهوية للتجهيز والأطراف المتدخلة للوقوف على الاخلالات الناجمة عن تدخلاتهم بالملك العمومي للطرق ورفعها حتى بعد الاستلام النهائي.

وسيتم تذكير بملحوظة عمل حول متابعة الأشغال التي يقوم بها المستلزمون العموميون على الطرقات وإجبارية إعداد محاضر معاينة ومحاضر إستلام.

كما تم رفع كافة الاخلالات من طرف الديوان الوطني للتطهير تبعا لجلسات العمل وبصدد اصلاحها حسب جلسة عمل لاستلام النهائي للأشغال.

جندوبة : تقوم الإدارة الجهوية بإسناد تراخيص التدخل بالملك العمومي للطرق للمستلزمين العموميين طبقا للقانون عدد 17 لسنة 1987 المؤرخ في 7 مارس 1986 وكذلك عملا بنصّ المنشور عدد 31 لسنة 2000 المؤرخ في 7 أوت 2000 الخاص بالتنسيق بين كافة المتدخلين، ويلتزم المستلزم العمومي والمقولة التابعة له المكلفة بإنجاز الأشغال بإرجاع الطريق وتوابعه إلى حالته الأصلية وتقوم المصالح الفنية بالتنثيث من ذلك، وفي حالة وجود أضرار لم يقع رفعها تتم مراسلة المستلزم الذي غالبا ما يستجيب لدعوة الإدارة كما هو الحال بالنسبة للأشغال التي أنجزتها الشركة الوطنية لاستغلال وتوزيع المياه بالطريق الجهوية رقم 59 بولاية جندوبة.

III - التنفيذ غير المباشر لأشغال الصيانة

أ - تحديد الحاجيات و تكليف المقاولات

بالنسبة للبرنامج التحفيزي للشباب يتم برمجة أماكن التدخل ضمن الصفحة الإطارية والكمية المراد إنجازها خلال الفترة التعاقدية، ويتم تحديد مواقع ونوعية التدخل على الطرقات المرقمة والمسالك الريفية المعبدة حسب الأولويات وحدوث الطارئ.

أما بخصوص الإشكاليات التي تتعرض لها المقاولات المشاركة في هذا البرنامج من نقص المعدات وقدرتهم المالية للمقاولات فإن البرنامج يهدف بالأساس إلى العناية وتحسين الطرقات بشكل متواصل لكن نظرا لنقص الميزانية المخصصة لهذه الأشغال تم تخصيص ميزانية محددة لكل مقولة صغرى طبقا للأمر حكومي عدد 676 لسنة 2016 مؤرخ في 13 جوان 2016 المتعلق بضبط شروط وإجراءات إبرام صفقات بالتفاوض المباشر مع المقاولات الصغرى لإنجاز الخدمات والأشغال في إطار البرامج الوطنية لتحفيزي أصحاب الشرائع العليا.

كما أنّ كلفة التدخل، من يد عاملة وهامش ربح والمصاريف المختلفة هي ثابتة مهما كان مكان التدخل، الفارق الوحيد هو المسافة الفاصلة بين مركز الإدارة الجهوية وموقع التدخل.

- كل رئيس فرع مكلف بمتابعة لصيقة لما يتم انجازه من طرف المقاولات الصغرى داخل منطقتة،

تم تحديد الأسعار الفردية بعد إستشارة الإدارات الجهوية للتجهيز وذلك حسب ما هو معمول به في إطار الصفقات مع مختلف المقاولات المختصة في مختلف الأشغال المتعلقة بصيانة الطرقات و معدتها.

تتم متابعة إنجاز الأشغال من طرف أعوان الإدارات الجهوية المعنية.

وكذلك الشأن بالنسبة للطريق الوطنية رقم 1، فإن التدخلات المبرمجة بين نقاط 146-148 تهم بالاساس معالجات موضعية تتمثل في إنجاز مخفضات ارتجاجية، ونظرا لتأخر الأشغال وإعادة ملف طلب العروض (عزوف المقاولات عن المشاركة في الصفقة المذكورة) إلى جانب ضغط المجتمع المدني حيث تدخلت بلدية المكان وقامت بانجاز مخفضات ارتجاجية بامكانياتها الخاصة مما استدعى القيام بمعالجات لوضعية مماثلة على نفس الطريق مع المحافظة على مكوناته الاساسية والتقيد بالكميات المبرمجة.

وفيما يخص النقص في الفصول الخاصة بإصلاح البالوعات باستعمال الإسمنت المسلح، نعلمكم أنه عند إعداد ملف الصفقة كانت كل البالوعات مغطاة كلياً بالرمل ولمدة طويلة تجنباً للسرقة والتخريب. وعند الإنجاز تبين أن عدداً هائلاً منها في حالة جيدة ولا تستحق الإصلاح وبالنسبة لدعم الأغطية تبين أن الأغطية المزعم إصلاحها ودعها بالاسمنت ليست في حالة جيدة تمكن من إعادة استعمالها. والنقص في الكابل (722 من جملة 2400) يعود إلى أن المقاوله وبالتنسيق مع الإدارة.

أما بخصوص صفقة التنوير العمومي بسوسة، يعود عدم إنجاز الفصول الناقصة بالكميات المطلوبة إلى أن كل هذه الفصول تمثل عناصر تم تغطيتها كلياً بالرمال ولمدة طويلة تجنباً للسرقة والتخريب وعند الإنجاز ارتأت الإدارة الحفاظ عليها لحالتها الجيدة.

أما في ما يتعلق بصفقة زلاقات الأمان بالإدارة الجهوية بتونس، حيث أن الصفقة المبرمة بتاريخ 4 جويلية 2013، والمتعلقة باقتناء وتركيز تجهيزات الأمان بكامل شبكة الطرقات المرقمة بولاية تونس تشمل من بين فصولها تعويض زلاقات الأمان ذات 3 تموجات بمواقع محدودة والمعرضة لحوادث المرور من نفس النوعية بكامل شبكة الطرقات بولاية تونس وقد تم الإعلان عن طلب العروض بتاريخ 27 أفريل 2013 في إطار صفقة لأصناف الاعتمادات المخصصة لصيانة الطرقات و الواردة بالعنوان الأول للسنة المالية 2013. أما مشروع إزالة فواضل البناء وتركيز زلاقات الأمان الممول من قبل المجلس الجهوي لولاية تونس والتي تشمل من بين فصولها إنجاز زلاقات ذات 3 تموجات على ضفاف سبخة السيجومي (ط ج 24) والتي تم برمجتها لمعالجة ظاهرة الإلقاء العشوائي لفواضل البناء وحماية السبخة من ذلك فقد تم الإعلان عن طلب العروض في 2 أوت 2013 أي بعد 3 أشهر من طلب العروض الأول وما تكفل الإدارة الجهوية للتجهيز بتونس بانجاز الصفقة إلا باعتبارها المسؤول على الناحية الفنية والمؤهل لتنفيذ مثل هذه الصفقات بالجهة، وتجدر الإشارة إلى أنه لا يمكن الجمع بين الصفتين باعتبار أن الأمر بالصرف هما شخصين مختلفين.

وحيث أن أجال التنفيذ للصفقتين متباعدين من حيث البعد الزمني (بداية الأشغال للصفقة الأولى من 13/9/3 إلى 2013/12/24 - وبداية من 3 افريل 2014 بالنسبة لصفقة المجلس الجهوي) كما أن الصفقة الأخيرة محددة على مستوى مواقع التدخل (ضفاف سبخة السيجومي ط ج 24) خلافا للصفقة الأولى التي تهم كامل الشبكة وخاصة تلك التي تتعرض إلى أضرار من جراء حوادث المرور وفي هذه الحالة فإن الخلط في انجاز عنصر زلاقات الأمان غير وارد علما وأن الخلاص يتم حسب احتساب الكميات المنجزة فعليا ولا يتم احتسابها إلا مرة واحدة.

إن تاريخ طلب العروض للصفقتين الأولى والثانية متباعدين بمدة زمنية مقدرة ب 3 أشهر (2013/4/27 للصفقة الأولى و2013/8/2 للصفقة الثانية) وقد يعود ذلك إلى إمكانية تسجيل ارتفاع خلال تلك الفترة في أسعار المواد الأساسية من بينها الحديد واعتبارا للحالة الأمنية التي تمر بها البلاد خلال تلك الفترة فإن تنفيذ أشغال رفع الفواضل وتركيز زلاقات الأمان بضفاف سبخة السيجومي معرض لعديد المخاطر قد ينجم عنها الاتلاف أو إلحاق الضرر بها وتحمل تلك الخسائر على كاهل المقاول مما يرفع في كلفة السعر الفردي وتجدر الإشارة إلى أن اعتماد 65.728 د سعر فردي للصفقة الأولى و78.998 د سعر فردي للصفقة الثانية يعتبر مقبولا مقارنة بتقديرات الإدارة والمحددة ب72.000 د للصفقة الأولى و75.000 د للصفقة الثانية.

وبخصوص إنتقاء المقاولات الصغرى في إطار البرنامج التحفيزي، تم تكوين لجنة مكلفة بفرز وترتيب المترشحين وذلك ضمن الخاصيات التالية :

- الشهادة العلمية
- سنوات البطالة
- السن
- الوضعية العائلية
- العدد الكتابي

ب - متابعة تنفيذ أشغال الصيانة

بالنسبة لعدم توفر دفاتر الحاضرة الخاصة بصفقات الإدارة الجهوية بالكاف فإنه تم إعداد ملحوظة عمل تتعلق أساسا بفتح دفاتر حاضرة خاصة بكل صفقة قبل البدء في الإنجاز كما تم تحسين مراقبي الأشغال على إعطاء دفاتر الحاضرة العناية اللازمة من خلال ضرورة حسن مسكها كما يجدر بالذكر أنه قد تم إعداد مقررات لفرق المتابعة .

أما بخصوص الإخلالات في وثائق متابعة أشغال التغليف السطحي بسوسة فإنه شهد نقص في تدوين المعطيات الكافية بكراس الحاضرة نظرا لطبيعة الأشغال التي تقتضي تدخل عدد من رؤساء الفروع بنفس الدفتر مع التأكيد أن الأشغال قد تمت الى حدود النقطة الكيلومترية 38.5.

بالنسبة للطريق الوطنية عدد 2، ونظرا للفارق الزمني بين سنة البرمجة وسنة التدخل تتغير حالة حاشية الطريق سيما وأن الطريق الوطنية رقم 2 تتسم بكثافة مرورية للشاحنات الثقيلة والجرارات الفلاحية مما يآثر سلبا على حالة الحواشي ويستدعي التدخل لتغيير الأولويات مع المحافظة على مكونات المشروع، هذا مع العلم أن التدخل على الطريق من ن.ك 5 إلى ن.ك 41.5 هو تدخل موضعي وليس بصفة مسترسلة كما تبينه ملف الصفقة حيث تنص على الكمية الجمالية في حدود 20 كلم بينما الجزء المقصود يمتد على طول 36.5 كلم.

أما بخصوص الصفقة المتعلقة بالتغليف السطحي لسنة 2014 ستحرص الإدارة بالقيام بمتابعة دفاتر الحاضرة بالدقة المطلوبة ومتابعة مسكها من طرف السادة رؤساء المصالح وكواهي المدير.

وعلى صعيد آخر، وبخصوص الصفقة المتعلقة بإصلاح شبكة التنوير العمومي على الطرقات المرقمة بولاية نابل، نعلمكم أن الاعطاب أو النقائص بالشبكة يقع جردها ما بين نهاية الموسم الصيفي والسياحي وموعد إبرام الصفقة وتفرضها الاسباب التالية :

- حسب العمر الافتراضي للأدوات الكهربائية مثلا الفوانيس ذات ضغط عالي عمرها الافتراضي 8000 ساعة تشغيل أي ما يعادل سنتين:

- قسمت على ثلاثة أجزاء كل سنة يقع تبديل الثلث فنتم كافة الاصلاحات على ثلاثة سنوات.

- الاعطاب المتأتية من حوادث المرور : تحديد الحاجيات الاولية. وقع تسجيل 39 حادث ارتطام شاحنة أو عربة بعمود كهربائي يتسبب في اتلافه

- الاعطاب المتأتية من التقلبات المناخية كالصواعق، الحرارة، الرياح والامطار

- ظاهرة الاعتداء على الشبكة بسرقة الاسلاك والمحولات التي ارتفعت وتيرتها من سنة 2011 وبناء عليه فإن نوعية الاشغال هي نفسها لكن بكميات مختلفة من سنة الى أخرى حسب الظروف.

- لم تقم الإدارة بصفقة عن طريق التفاوض المباشر وتم في الفصل 23-2 من الصفقة المنعقدة مع هذه الشركة لسنة 2015 تحديد مدة التعاقد بسنة قابلة للتجديد 3 مرات وقد تم فعلا تجديدها أليا لمرّة واحدة أي سنة 2016 وبما أننا لم ننتقل في اجراءات الصفقة منذ أول سنة 2015 وعقدت في ماي 2016 ونظرا لحاجة الادارة الأكيدة لاصلاح شبكة التنوير وخاصة بالمنطقة السياحية بالولاية وبما أن الصفقة مبرمة على العنوان الاول فإنها تنتهي بإنهاء سنة التصرف وتعد في السنة الموالية بصفة آية وفقا للفصل 21. 23.

- حسب الاعتمادات المتوفرة والمخصصة لاصلاح شبكة التنوير العمومي للطرق المرتبة لسنة 2015 وبعد المشاورات ارتأت الإدارة التقليل في كمية الفصول التي تم ذكرها وتكليف أعوان خلية التنوير العمومي التابعة للإدارة بالقيام بها حسب الإمكانيات البشرية واللوجستية المتاحة. وفيما يخص تأثير التقليل في الكميات على المنافسة فإنه لا يؤثر حسب ما هو مبين بجدول المقارنة التالي والمصاحب مما لا يستوجب اعداد ملحق في الغرض.

قيمة العرض قبل التنقيصات	269262,514 د	253649,300 د
النقائص دون اعتبار القيمة المضافة	43612,800 د	25440,800 د
النقائص باعتبار القيمة المضافة	49962,800 د	34440,800 د

د 219208,500	د 219299,714	TOTAL TTC
--------------	--------------	-----------

- نظرا لتفرع شبكة التوزيع العمومي بولاية نابل حسب الجدول المصاحب (جدول شبكة التوزيع) وكثرة الاعطاب بها خاصة في فترة الصيف أدرجت الادارة الفصل A1 وكذلك محدودية الاعتمادات فقد جعلتها تتخلى عنه وتكتفي بتدخل أعضاء خلية التوزيع العمومي الخاصة بالادارة هذا مع العلم أن ذلك لم يمس بالمال العام ولم يؤثر على نوعية الاشغال.

تم تدوين نشاط خلية التوزيع العمومي بخصوص جميع التدخلات المذكورة ضمن دفتر حضيرة خاص بنشاط الخلية والذي تم مدكم بنسخة منه.

ج - جودة التنفيذ

بخصوص تقارير الإختبارات الصادرة على المخابر الجهوية على غرار مخبر قفصة فإنه يتولى إجراء الاختبارات اللازمة وفق المواصفات المنصوص عليها بكل حيادية، أما بالنسبة للمشاريع الكبرى فإنه يتم تركيز مخبر بالحضيرة أما بالنسبة للمشاريع المتوسطة أو الصغرى فإنه يتم اللجوء إلى مركز التجارب و تقنيات البناء أو إلى مخابر مصادق عليها لإجراء الاختبارات اللازمة (تتم متابعة جودة المواد المستعملة من طرف المصالح الفنية للإدارة الجهوية للتجهيز).

أما بالنسبة لأشغال التغليف السطحي لبعض الطرقات المرقمة بولاية بنزرت لسنة 2014 المبرمة مع شركة أشغال الشمال بتاريخ 2014/06/25 بمبلغ يناهز 1,9 م د لاحظ الفريق الرقابي عدم إنجاز الفصل عدد 4 المتعلق بإنجاز أشغال « Purge » لمعالجة التصدعات بسطح المعبد أتشرف بإفادتكم أن المعالجة الفنية التي تضمن صلابة جسم الطريق وديمومته والمعتمدة في الإنجاز تتمثل في تقوية جسم الطريق بإستعمال الفصل عدد 6 « Renforcement de corps de chaussée » وما صاحبه من تعبئة وتعليق الحواشي المضمنة بالفصل عدد 05. وتجدر الإشارة ان موضوع الصفحة يتعلق أساسا بصيانة الطرقات المرتبة وقد ارتأينا إجراء تحسينات تؤمن وظيفية المشروع ونجاعة أشغال الصيانة وهو ما يفسر عدم إنجاز الفصل عدد 4 للقيام بأشغال إضافية للفصول عدد 5 و6.

أما في ما يتعلق بعدم إنجاز الفصول عدد 5 وعدد 14 بصفحة اشغال إصلاح الأضرار التي لحقت الطريق الجهوية رقم 69E1 من ن ك 10 إلى ن ك 14 من جراء فيضانات سنة 2013 المبرمة بتاريخ 2014/09/29 بمبلغ يناهز 590 أ.د فإن الدراسة التنفيذية لمعالجة الاضرار سألقة الذكر أفرزت ضرورة تقوية جسم الطريق والحواشي الجانبية بإستعمال المواد المقطعية مما إنجر عنه زيادة في كميات الفصول 6 و8 مما يحقق صلابة الطريق ويعالج بصفة جذرية الأضرار موضوع الصفقة كما انعكس في عدم انجاز الفصل 5 المتعلق بأشغال الردم كما إن عدم إنجاز اشغال الفصل عدد 14 المتعلق بالتغليف السطحي للحواشي يجد تفسيره بتزامن المشروع مع مد قنوات الماء الصالح للشرب.

وبخصوص أشغال التدعيم بالخرسانة الإسفلتية للطرقات المرتبة بقبلي أن أشغال التغليف بالخرسانة الإسفلتية لسنة 2015 شهدت تأخير بسبب تركيز المقاول لآلة جديدة لخلط الخرسانة الإسفلتية و قد تم الانطلاق الفعلي للأشغال قبل شهر أكتوبر 2015 (كشف حساب عدد 1 بتاريخ 23 أكتوبر 2015) أما بالنسبة لتوقف الأشغال فقد توقفت حسب أدون توقف الأشغال كما يلي :

◆ إذن إداري عدد 15 بتاريخ 03 فيفري 2017 لمدة 66 يوما بسبب سوء أحوال الطقس حسب ما نصت عليه الصفقة في الفصل 20.

◆ إذن إداري عدد 110 بتاريخ 31 ديسمبر 2015 لمدة 112 يوما بسبب طلب اعتماد إضافي.

أما بخصوص الصفقة المتعلقة بتعليق الحواشي للطرقات بولاية سوسة برنامج 2012 تبيّن أن حاشية المعبد ط ج 48 بين ن.ك 42.5 ون.ك 43 في حالة حسنة بينما كانت حالة حواشي ط ج 133 بين ن.ك 47.8 و50.8 في حالة سيئة وتمثل خطر على مستعملي الطريق نظرا لكثافة الحركة المرورية للشاحنات الثقيلة ولوجود عديد المقاطع (منطقة عين مذاكر) فاستوجب التدخل لتفادي الحوادث القاتلة، مع العلم أن الادارة تتدخل بالامكانيات الخاصة لمعالجة بعض الوضعيات التي تتطلب تدخل عاجل.

الخاتمة

يبلغ الطول الجملي لشبكة الطرقات المرتبة المعبدة أكثر من 16 ألف كلم بكامل تراب الجمهورية منها 51 بالمائة معبد بالخرسانة الإسفلتية وهو ما يتطلب مجهود كبير لصيانتها عن طريق المقاولات أو المقاولات الصغرى ضمن البرنامج الوطني التحفيزي لتشغيل الشباب حاملي الشهادات العليا أو عن طريق التدخل المباشر للإدارة من أجل الحصول على شبكة في حالة حسنة وذات جودة عالية تؤمن إستعمال الطريق بشكل مريح وآمن.

ورغم النقص الحاصل والمتواصل في الإطارات والأعوان والعملة بكافة الإدارات الجهوية وخاصة بالفروع، فإن الإدارة تسهر على متابعة الأشغال بالحضائر يوميا لمزيد العناية بالشبكة.

هذا وتجدر الإشارة إلى أن الإدارة ستعمل بكل جدية لتلافي النقائص والأخذها بعين الإعتبار الملاحظات التي تمت الإشارة إليها بتقرير الدائرة لما فيها من أهمية لقطاع الطرقات والهدف من ذلك هو المحافظة على شبكة الطرقات وتطوير العمل الإداري بالخصوص من الناحية الفنية.