أسطول العربات بالوزارة المكلّفة بالتّجهيز

يمثّل أسطول العربات وسيلة عمل ضروريّة لدى الوزارة المكلّفة بالتّجهيز، (فيما يلي الوزارة)، لتنفيذ مهامها في مختلف الجهات والمتعلّقة بمدّ الجسور والطّرقات وصيانتها وتهيئة المجال الترابي والتّعمير والإسكان.

ويضمّ أسطول العربات بالوزارة في موفّى سنة 2018 (دون اعتبار المعدّات الثقيلة المخصّصة لصيانة الطّرقات[1])، 1501 عربة (سيارات خفيفة وسيّارات رباعية الدفع ودرّاجات نارية) تمّ اقتناء 268 منها بمبلغ 10,606 م.د خلال الفترة 2013- 2018. ويتوزّع هذا الأسطول بين الإدارات الجهويّة (1010 عربة) والإدارات المركزيّة (491 عربة).

ويتّسم الأسطول بتهرّمه حيث أنّ 50,4 % من العربات المكوّنة له[2] فاق عمرها 15 سنة. وبلغت مصاريف صيانة الأسطول، بما في ذلك اقتناء قطع الغيار وصيانة المعدّات الثقيلة، ما قدره 4,492 م.د خلال الفترة 2015 – 2018.

وللوقوف على مدى توفّق الوزارة في التصرّف في أسطول العربات المخصّص لها، تولّت محكمة المحاسبات (في ما يلي المحكمة) إنجاز مهمّة رقابيّة تعلّقت بضبط الأسطول واستغلاله وصيانته.

وشملت الأعمال الرقابيّة كل المتدخّلين في التصرّف في هذا الأسطول وخصوصا الإدارات المركزيّة والجهويّة للوزارة فضلا عن الإدارة العامّة للضّبط بالوزارة المكلّفة بأملاك الدّولة والوكالة الفنيّة للنّقل البرّي والمركز الوطني للإعلاميّة. وتمّ تعميم استبيان على 24 إدارة جهويّة و3 إدارات مركزيّة للتّجهيز إضافة إلى إنجاز استبيان تكميليّ وجّه إلى 12 إدارة جهويّة. وتمّ القيام بزيارات ميدانيّة لما عدده 10 إدارات جهويّة[3] ومعاينة الورشات والمغازات الملحقة بعدد منها وتحليل المعطيات الماليّة المتعلّقة بصرف ميزانيّات الوزارة.

وغطّت الأعمال الرّقابيّة أساسا الفترة 2015- 2019 وتمّ فحص ملفّات تعود إلى سنوات سابقة خاصّة تلك المتعلّقة بالاقتناءات وبإحالة العربات على عدم الاستعمال والتفويت فيها.

---

[1] تمّ استثناء المعدّات الثقيلة حيث سبق أن تمّت رقابتها ضمن المهمّة الرقابيّة المتعلّقة بصيانة الطّرقات المرقّمة التي تمّ نشرها بالتقرير السنوي عدد 31 لمحكمة المحاسبات-ديسمبر 2018.

[2] 756 عربة من جملة 1501.

[3] الإدارات الجهويّة التي تمّت زياراتها ميدانيا هي التالية: تطاوين ومدنين وقابس وسوسة وسليانة وباجة والقيروان وبنزرت وبن عروس ومنوبة.

وخلُصت الأعمال الرّقابية إلى ملاحظة غياب الدقّة في تحديد أسطول العربات من حيث الضبط والاقتناء والتصرّف في العربات التي زال الانتفاع بها وسوء استغلال الأسطول من حيث إسناده واستعماله والتصرّف في الوقود المخصّص إليه ومحدوديّة الصيانة من حيث التدخّلات المنجزة على العربات ومتابعتها.

أبرز الملاحظات

- تحديد أسطول العربات

لا تمسك الوزارة قاعدة بيانات شاملة لكل العربات الراجعة لها بالنّظر. ولا تقوم بالجرد المادي السّنوي وهو ما أدّى إلى تسجيل تباين بين المعطيات المتوفرة مركزيا وجهويا. وانجرّ عن ذلك تأمين الوزارة لفترة 2015-2019 لما عدده 5 عربات زال الانتفاع بها و4 عربات لفترة 2018-2019 ثبتت سرقتها ممّا حمّلها نفقات دون موجب بلغت 3484 د إلى موفّى سنة 2019، مقابل عدم تأمين 4 عربات مستغلة بعنوان سنة 2018.

وعزّزت الوزارة أسطولها من خلال اقتناء عربات في إطار المشاريع لم يتمّ في شأنها وضع إجراءات تمكّن من تسجيل المقتناة منها في الإبان وهو ما من شأنه أن يفتح باب التجاوزات خصوصا من حيث التأكّد من نقل ملكيّة العربة لفائدة الدولة. وبلغ عدد هذه العربات التي أمكن للمحكمة حصرها 18 عربة.

ولا تعتمد الوزارة على إجراءات موحّدة بخصوص إحالة العربات على عدم الاستعمال. وفاق معدل التأخير في معاينة العربات التي زال الإنتفاع بها 5 سنوات ليبلغ 15 سنة في 3 حالات بزغوان. وأدّى عدم تفويت الوزارة في هذه العربات إلى اهتلاكها سيّما مع عدم حفظها في أماكن آمنة.

وتوصي المحكمة الوزارة بضرورة تحديد أسطولها ضمن قائمة شاملة ودقيقة بما في ذلك العربات المقتناة في إطار المشاريع والإسراع في القيام بالمعاينات الضروريّة ثمّ التّفويت في العربات التي زال الإنتفاع بها وفق الإجراءات المعتمدة.

- استغلال العربات

أسندت الوزارة 65 % من مجموع السيارات كسيارات مصلحة تستعمل ثانويا لغايات شخصية بالرّغم من الصّبغة الاستثنائيّة لهذا الإسناد.

ولا تتوفّر 45 % من عيّنة من سيارات المصلحة على وثائق جولان[1] وهو ما حال دون التأكّد من حسن متابعة استعمالها سيّما مع ثبوت استعمال10 منها في غير ما خصّصت له.

[1] إضافة إلى وثائق الجولان العاديّة (التأمين، الفحص الفني...) يستوجب استعمال سيارة المصلحة مسك دفتر وسيلة النقل وإذن بمأموريّة.

وتمّ الوقوف على محدودية استغلال منظومة متابعة الأسطول المقدّرة كلفتها بحوالي 374 أ.د رغم تغطيتها لنسبة 95,6 % من الأسطول، علاوة على عدم حرص 5 إدارات على رفع الأعطاب المسجّلة على 44 سيارة لمدّة ناهز معدّلها السّنة وتجاوزت المدّة السّنتين لسيارتين رغم إبرام عقدي صيانة بكلفة جمليّة فاقت 65 أ.د.

واتّسم التصرّف في الوقود بضعف الرقابة الداخلية وهو ما من شأنه أن يحول دون ترشيد الاستهلاك وأن يحجب تجاوزات سيما وقد تمّ الكشف عن فوارق بلغت جملتها 2864 لترا بخصوص 7 سيّارات مصلحة خلال الفترة جانفي 2017 - ماي 2019.

وأسندت 21 إدارة حصصا إضافيّة من الوقود لفائدة أعوانها دون تحديد سقف للكميات بالنّسبة إلى 71,4 % منها. وناهزت كلفة الحصص الإضافية بالنسبة إلى 17 إدارة خلال الفترة 2016-2018 حوالي 200 أ.د.

وتوصي المحكمة بضرورة ملاءمة استغلال السيارات للحاجيات الفعلية للإدارات وبإيلاء وثائق الجولان العناية اللاّزمة وإخضاعها للمراقبة وحسن استغلال منظومة متابعة الأسطول وبضرورة إرساء رقابة داخلية فعّالة في مجال التصرف في الوقود.

- صيانة العربات

حال غياب توثيق تدخلات الصّيانة دون التحقّق من جودة الأشغال المنجزة ومن معرفة الأعطاب المسجّلة وآجال إصلاحها ودون تحديد الأثر الماديّ للإخلالات التي تمّ الوقوف عليها وهو ما من شأنه أن يرفّع من خطر حصول التجاوزات.

ولم تقم الوزارة بتفعيل مبدإ المنافسة عند صيانة العربات بعد تجاوز فترة ضمانها، حيث تلجأ آليّا إلى نيابات الشركات الأم وهو ما حمّلها كلفة فاقت 60 أ.د خلال الفترة 2016-2019.

كما لا تتقيّد الوزارة بتوصيات الصيانة الصادرة عن المصنّعين حيث لم تحترم المسافات الموجبة لتغيير الزيوت والمصافي في 73 % من تدخّلات صيانة 18 عربة خلال الفترة سبتمبر2015- ديسمبر 2019 ليبلغ حدّ التدخّل قبل قطع المسافة الموجبة حوالي 3320 كلم من جهة ويتجاوزها بما يناهز 2000 كلم من جهة أخرى.

ولم تُفوّت الوزارة في مخزون قطع الغيار المقتناة وغير المستعملة الذي زال الإنتفاع به وتواصل تخزين هذه القطع لمدّة ناهزت 20 سنة لعربات لم تعد موجودة بالأسطول.

وأثّرت محدودية الصيانة على جاهزية الأسطول حيث تمّ الوقوف على وجود 168عربة معطّبة (15 % من الأسطول[1]) يعود تاريخ العطب لما عدده 49 منها إلى أكثر من سنتين. كما توجد 12 عربة لا يتعدّى عمرها 4,5 سنوات معطّبة منذ أكثر من سنة. ولم تسع الوزارة إلى القيام بتدخلات الصيانة في الإبّان ليتكرّر رفض مصالح الفحص الفني إسناد العربات شهادة الفحص الفني.

وتدعو المحكمة الوزارة إلى توثيق تدخلات الصيانة ومتابعتها وتفعيل مبدأ المنافسة عند تنفيذ الأشغال وتشخيص الأعطاب في آجال معقولة للمحافظة على جاهزيّة الأسطول.

[1] دون احتساب الدراجات النارية.

I- تحديد أسطول العربات

يضمّ أسطول العربات في موفّى سنة 2018 ما جملته 1501عربة توجد 67,3 % منها بالجهات. ويضمّ الأسطول 652 سيارة خفيفة و474 سيارة رباعية الدفع و375 دراجة نارية. وأفرزت الأعمال الرقابيّة إخلالات تعلّقت بالضبط والاقتناء وبالتصرف في العربات التي زال الانتفاع بها.

أ- الضبط والاقتناء

يمكّن ضبط العربات من برمجة الاقتناء والتوزيع والتعويض أو التجديد. وبيّنت الفحوصات عدم مسك الوزارة قاعدة بيانات شاملة لكل العربات الراجعة لها بالنظر.

فخلافا لما نصّت عليه مجلّة المحاسبة العموميّة[1] في الفصول من 212 إلى 215 وما أكدته التعليمات العامّة عدد 186 لسنة 1975[2]، لم تقم الإدارة العامة للمصالح المشتركة بالجرد المادّي لكلّ عربات الوزارة معتمدة فقط على المعطيات المضمنة بمنظومة التصرّف في الأسطول[3]، التي لا تشمل كامل العربات ولا تبيّن حالتها (سليمة، معطّبة، زال الإنتفاع بها...).

كما تبيّن عدم قيام أكثر من 29 % من الإدارات الجهوية[4] بالجرد المادي للعربات لسنة 2018 وهو ما أدى إلى عدم دقّة وشموليّة المعطيات المتوفّرة لديها.

ولئن أفادت الإدارة العامة للمصالح المشتركة ضمن ردّها أنّها قامت بجرد ماديّ بعنوان سنة 2018 إلاّ أنّ الجرد المذكور اقتصر على أسطول العربات الموضوعة تحت تصرّفها ولم يشمل كامل أسطول الوزارة.

وأدّت هذه الوضعيّة إلى تسجيل تباين بين القائمات الممسوكة من قبل كل الإدارات (جهوية ومركزية) والمعطيات بالمنظومة لدى الإدارة العامة للمصالح المشتركة وذلك بعنوان سنة 2018 التي لم تتضمّن 42 عربة. كما كشفت نفس المقاربة عن وجود 50 عربة تم تضمينها بالمنظومة وغيابها على مستوى القائمات الممسوكة لدى بقيّة الإدارات، من بينها 9 عربات ثبت غيابها ماديا بسبب سرقتها أو نتيجة التفويت

---

(1) الصادرة بمقتضى القانون عدد 81 لسنة 1973 مؤرخ في 31 ديسمبر 1973 كما تم تنقيحه وإتمامه.

(2) المؤرّخة في 2 أوت 1975 الصّادرة عن وزير الماليّة المتعلّقة بحسابيّة المواد.

(3) GesParc.

(4) الإدارات المعنيّة: بن عروس وزغوان وبنزرت وسوسة وقابس ونابل ومنوبة.

فيها و41 عربة تم في شأنها تغيير التخصيص من إدارة إلى أخرى دون القيام بالتحيينات اللازمة. والجدير بالذّكر أن تاريخ السرقة في شأن إحدى العربات، غير المضمّنة بقائمة سنة 2018، يعود إلى سنة 2016.

ويعود التباين المسجل إلى ضعف التنسيق بين مصالح الوزارة مركزيا وجهويا، وهو ما أدى من جهة إلى مواصلة تأمين الوزارة لما عدده 9 عربات خلال الفترة 2015-2019 منها 5 عربات زال الانتفاع بها و4 عربات ثبتت سرقتها خلال الفترة 2018-2019 مما حمّل الوزارة نفقات قدرها 3484 د دون موجب وذلك إلى غاية موفّى سنة 2019. كما أدت هذه الوضعية إلى عدم تأمين الوزارة لما عدده 4 عربات مستغلة بعنوان سنة 2018.

على صعيد آخر، وخلافا لمقتضيات منشور الوزير الأول عدد 16 المؤرّخ في 12 أفريل 2008[1] اتّضح أن الوزارة لم تقم بإعلام الوزارة المكلّفة بأملاك الدولة بالعربات التي تمت سرقتها مما يحول دون تحيين سجلاّتها. كما تبين أن الوزارة قامت بمراسلة المكلف العام بنزاعات الدّولة قصد الإعلام بسرقة دراجة نارية واحدة من أصل 11 دراجة نارية راجعة إليها بالنظر تمّت سرقتها خلال الفترة 2008-2019. وتجدر الإشارة إلى أنّ تاريخ السّرقة في شأن عربتين منها يعود إلى أكثر من 10 سنوات.

وتعهّدت الوزارة من خلال إصدارها لمذكرة عمل بتاريخ 11 جوان 2020 حول مزيد إحكام التصرف في أسطول النقل بالالتزام بمتابعة وضعية الأسطول جهويا ومركزيا ضمن قاعدة بيانات متكاملة مما يمكّن من تحيين الوضعية في الإبّان، وبتكفّل كل إدارة بإجراء الجرد الماديّ السنويّ.

وإلى جانب الاقتناءات المبرمجة على ميزانياتها، تقوم الوزارة بتعزيز أسطولها من خلال اقتناء عربات في إطار المشاريع[2] دون إجراءات تمكن من التسجيل الفوري للعربات. وتم في هذا الإطار الوقوف على غياب عربة تمّ اقتناؤها منذ تاريخ 17 نوفمبر 2017 في إطار مشروع تهيئة خليج المنستير[3] عن المنظومة بعنوان سنة 2018. وإثر تدخّل المحكمة، قامت الوزارة بتسوية الوضعية وأمّنت العربة ضمن القسط التكميلي في جويلية 2019. ومن شأن غياب إجراءات تمكّن من التسجيل الفوري أن يفتح باب التجاوزات خصوصا من حيث التأكّد من نقل ملكيّة العربة لفائدة الدّولة. وبلغ عدد العربات المقتناة في إطار المشاريع التي أمكن للمحكمة حصرها 18 عربة[4].

ومن جهة أخرى، ينص الفصل الخاص بتركيز الحضيرة في كراس الشروط الفنية الخاصة المتعلقة بالمشاريع المدرجة في برنامج سنة 2013 لتعبيد وتدعيم المسالك الريفية بالمنستير على وضع وسيلة

---

[1] حول مزيد إحكام التصرّف في السيارات والعربات الإداريّة.

[2] التي تقوم بإنجازها صلب برامجها الخاصّة أو تقوم بإنجازها كصاحب منشأ مفوض أو من خلال تقديمها لمساعدة فنية.

[3] تمثل الوزارة صاحب منشأ مفوض في إطار هذا المشروع.

[4] تعود إحداها إلى سنة 2011.

نقل على ذمة الوزارة لمتابعة المشروع. إلاّ أنّه تبيّن اقتناء الوزارة لوسيلتي (2) نقل جديدتين باستغلال الاعتمادات المرصودة بالفصل المذكور. وثبت اقتناء العربتين دون برمجة ودون ترسيم للاعتمادات الضروريّة وهو ما يخالف مقتضيات الفصلين 84 و86 من مجلّة المحاسبة العمومية.

وتدعو المحكمة الوزارة إلى إجراء تدقيق شامل لكلّ الصفقات المبرمة في إطار تنفيذ برامجها أو بوصفها صاحب منشأ مفوّض للوقوف على كلّ العربات التي تمّ الحصول عليها بعنوان متابعة المشاريع. كما تدعوها إلى عدم استغلال الاعتمادات المرسمة ببند تركيز الحضيرة في اقتناء عربات جديدة.

ب- التصرّف في العربات التي زال الانتفاع بها

تخضع إجراءات التفويت في العربات إلى دليل إجراءات[1] يقتضي أن تضبط الوزارة قائمة في العربات المزمع التفويت فيها من مجموع العربات المحالة على عدم الاستعمال التي تضبطها لجنة فنية تابعة للوزارة تقوم بمعاينة العربات التي زال الانتفاع بها وتتّخذ قرار الإحالة على عدم الاستعمال من خلال التأشير على محضر الإحالة على عدم الاستعمال وفقا لما نصّت عليه ملحوظة العمل[2] عدد 23 لسنة 1994.

وتبيّن بخصوص 59 حالة تعلّقت بالفترة 2007-2017 غياب معايير موحدة وموثقة تحال على أساسها العربات على عدم الاستعمال وفق ما أكدته حوالي 46 % من الإدارات[3]. وتفتقر محاضر معاينة العربات للمعطيات التي تبرّر قرار الإحالة على عدم الاستعمال على غرار غياب وصف حالة العربة وأجزائها. كما أنّه ومن مجموع 36 محضر لا يحمل21 منها إمضاء أعضاء اللجنة و14 محضر تاريخ المعاينة ومحضر واحد رقم العربة.

وفي هذا السياق، ورغم تحرير محضر في قرار الإحالة على عدم الاستعمال مؤشر عليه من قبل اللجنة، تراجعت الوزارة عن إحالة 3 عربات[4] وواصلت استغلال 3 عربات أخرى بعد ثبوت إحالتها على عدم الاستعمال[5] لمدة ناهزت السنتين بالنّسبة إلى عربتين منها. ولئن برّرت الوزارة ذلك بنقص في الأسطول فإنّ هذه الممارسات تؤكّد إمكانية مواصلة استغلال عربات إتُّخذ في شأنها قرار الإحالة على عدم الاستعمال. كما يشكّك في مصداقيّة المعايير التي تمّ اعتمادها للغرض، سيّما في صورة عدم تنصيص المحاضر على التبريرات الضرورية للإحالة على عدم الاستعمال.

---

(1) الخاص بالتصرف في العربات الإدارية الذي تمت المصادقة عليه بمقتضى قرار وزير أملاك الدولة والشؤون العقارية بتاريخ 26 أفريل 2000

(2) الصادرة عن الوزارة بتاريخ 17 نوفمبر 1994والمتعلقة بالتفويت في المعدات والمنقولات المحالة على عدم الاستعمال

(3) الإدارات المعنيّة: جندوبة وقبلي وقفصة وصفاقس وسوسة وسيدي بوزيد والقيروان وسليانة والكاف ومنوبة وتونس.

(4) الإدارات المعنيّة: المنستير (1) وسليانة (2).

(5) الإدارات المعنيّة: باجة والقيروان والمهديّة.

ولم تتبّع إدارتان[1] إجراء عرض 14 عربة زال الانتفاع بها على اللجنة الفنية التابعة للوزارة بل قامت بعرضها على ممثّل لوزارة الدفاع الوطني بغاية المعاينة وذلك دون تبرير ودون توفّر المراسلات في الغرض. وأفادت الوزارة في ردّها بأن هذا الإجراء معمول به في إطار الاقتناءات الجديدة وبطلب من وزارة المالية وبأنه "لم يفعّل منذ سنوات ... وتقوم به بعض الإدارات الجهوية تلقائيا". غير أنّ ملحوظة العمل[2] عدد 23 سالفة الذّكر لم تنصّ على مثل هذا الإجراء.

من ناحية أخرى، بينت المقاربات المجراة بين تاريخ آخر استعمال للعربات وتاريخ محاضر معايناتها لإحالتها على عدم الاستعمال تأخير الوزارة في معاينة 69 عربة موزّعة على 11 إدارة[3]، وفاق معدل التأخير المسجّل 5 سنوات، كما ناهزت أقصى حالات التّأخير 15 سنة.

ولئن نصّت المناشير السنويّة المتعلّقة بإعداد الميزانيّة[4] على ضرورة "الإسراع بإجراءات التفويت في السيارات التي أصبحت غير قابلة للاستعمال" فقد أفرزت الفحوصات المتعلّقة بملفات 220 عربة محالة على عدم الاستعمال موزعة على 17 إدارة[5] أنّ نسبة العربات التي تم التفويت فيها لم تتجاوز 20 % إلى غاية ديسمبر 2019. ولئن برّرت الوزارة ذلك بعدم بلوغ العروض المقدمة السعر الافتتاحي المحدّد في البتّات المنجزة، فإنّها لم تسع إلى إتمام إجراءات التّفويت حتى تتمكّن من بيع العربات لأحسن عرض مقدّم خلال البتة الرابعة وفق ما نصّت عليه المذكّرة رقم 48 لسنة 2016[6].

وباشرت الإدارة الجهوية ببنزرت سنة 2017 إجراءات التّفويت في 28 عربة مع الوكالة الفنية للنقل البرّي دون إعلام مصالح الوزارة المكلفة بأملاك الدولة بقرار الإحالة على عدم الاستعمال مخالفة بذلك دليل الإجراءات وملحوظة العمل سالفي الذّكر وهو ما أدّى إلى عدم التّفويت فيها إلى موفى ديسمبر 2019 علما أنّ تاريخ معاينة عدم الاستعمال لما عدده 4 عربات يعود إلى حوالي 13 سنة.

---

[1] الإدارات المعنيّة: سيدي بوزيد ومنوبة.

[2] الصادرة عن الوزارة بتاريخ 17 نوفمبر 1994والمتعلقة بالتفويت في المعدات والمنقولات المحالة على عدم الاستعمال.

[3]الإدارات المعنيّة: سليانة (3) وجندوبة (9) وباجة (4) و توزر (1) والمنستير (6) وزغوان (8) وقابس (2) والقيروان (4) وبنزرت (25) وتطاوين (4) وصفاقس (3).

[4] على غرار المنشور عدد 16 لرئيس الحكومة المؤرّخ في 7 جوان 2017 والمتعلّق بإعداد ميزانيّة الدّولة لسنة 2018.

[5] أي أكثر من 70 % من الإدارات الجهوية وهي كل من تونس وقابس وباجة وزغوان وسليانة والمنستير وسيدي بوزيد وتوزر والقيروان والمهدية وبنزرت وجندوبة وأريانة ومنوبة وتطاوين ومدنين وصفاقس.

[6] الصادرة عن الوزارة المكلفة بأملاك الدولة بتاريخ 13 أكتوبر 2016حول التبسيط في إجراءات التفويت في المكاسب المنقولة الراجعة للدولة والمؤسسات والمنشآت العمومية.

وأدّى عدم اتخاذ الاجراءات اللازمة في التفويت في العربات التي زال الانتفاع فيها وعدم إنجاز الاختبارات في شأنها إلى غاية موفّى ديسمبر 2019 إلى اهتلاكها وإلى تآكل الصفيحة الحاملة للرقم المنجمي أو رقم التسلسل بمفعول الصّدأ بخصوص 35 عربة[1] استحال تقدير قيمتها.

وعلى صعيد آخر، اتّضح غياب الوثائق التي تمكّن من متابعة إجراءات التفويت في خصوص 19 عربة موزعة على 4 إدارات[2] على غرار محضر الإحالة على عدم الاستعمال ومحضر معاينة لجنة التّفويت[3].

وخلافا لما نصّت عليه ملحوظة العمل[4] عدد 23 لسنة 1994، اتضح من خلال المعاينات الميدانية، أنّ العربات المحالة على عدم الاستعمال موجودة في أماكن غير آمنة وفي فضاءات مفتوحة معرّضة إلى مختلف العوامل الطبيعية وهو ما يعجّل اهتراء هذه العربات.

وتدعو المحكمة الوزارة إلى التفويت في العربات التي زال الانتفاع بها في آجال معقولة إلى جانب ضمان المحافظة عليها لتفادي اهتلاكها.

II- استغلال العربات

تستغلّ الوزارة في موفّى ديسمبر 2019 الأسطول المخصّص لها كعربات للمصلحة(718 عربة[5]) وعربات للمصلحة تستغلّ ثانويا لغايات شخصيّة (717 سيارة) وعربات وظيفيّة (31 سيارة). وأفرزت الأعمال الرقابيّة إخلالات تعلّقت بإسناد العربات وباستعمالها وبالتصرّف في الوقود المخصّص لها.

أ- إسناد العربات

أوجب الأمر[6] عدد 189 لسنة 1988 استعمال سيارات المصلحة لحاجيات المصلحة دون سواها واشترط ضرورة العمل للترخيص للأعوان باستعمال تلك السيارات بصفة ثانوية لغاياتهم الشخصية بمقرّر معلّل ممضى من قبل رئيس الإدارة على أن لا تتجاوز هذه المدّة سنة واحدة مع إمكانية تجديد الترخيص بتقرير معلّل يحدّد كمية الوقود على أساس المسافات الواجب قطعها وتواترها والتي تفرضها ضرورة العمل

---

[1] الإدارات المعنيّة: تونس (25) وجندوبة (10).

[2] الإدارات المعنيّة: تطاوين ومنوبة وبن عروس وبنزرت.

[3] المتكوّنة من ممثلي الإدارة الراغبة في البيع (الوزارة) والإدارة العامة للتصرف والبيوعات (أملاك الدولة) والوكالة الفنية للنقل البري.

[4] الصادرة عن وزارة تجهيز بتاريخ 17 نوفمبر 1994 والمتعلّقة بالتفويت في المعدّات والمنقولات المحالة على عدم الاستعمال.

[5] 343 سيارة و 375 دراجة نارية.

[6] الأمر عدد 189 لسنة 1988 المؤرّخ في 11 فيفري 1988 المتعلّق باستعمال سيارات الدولة والجماعات العمومية المحلّية والمؤسسات العمومية ذات الصبغة الإدارية كما تم إتمامه و تنقيحه بالأمر عدد 2170 لسنة 1992 المؤرّخ في16 ديسمبر 1992 والأمر عدد 11 لسنة 2005 المؤرّخ في 10 جانفي 2005.

المناط بعهدة العون المرخّص له في استعمال سيارة المصلحة يُعرض على موافقة مراقب المصاريف العمومية حسب منشور الوزير الأوّل عدد 6 لسنة 2005[1].

وقد بلغت في موفّى ديسمبر 2019، نسبة سيارات المصلحة التي تمّ إسنادها للاستعمال ثانويا لغايات شخصية حوالي 65 % من مجموع السيّارات[2] وذلك دون تحديد المهام التي تعتبر ذات أولوية عند الإسناد، مخالفين بذلك مبادئ حسن التصرّف ومنشور[2] الوزير الأوّل عدد 40 لسنة 1992 من ضرورة المساهمة الفعليّة في الاستغلال الأمثل لمختلف الوسائل والإمكانيات الموضوعة على ذمّة الإدارة والحرص دوما على نجاعة التصرّف فيها.

فقد اتّضح من خلال فحص عيّنة من التقارير المعلّلة خلال الفترة جانفي 2015-جوان 2019 موزّعة على 12 إدارة[3]، إسناد الوزارة سيارات مصلحة تستعمل ثانويا لغايات شخصية لفائدة أعوان مكلّفين بمهام إدارية بحتة أو تمتّعوا بتسمية في خطة وظيفيّة أو باعتبارهم تمتّعوا لفترة طويلة بهذا النوع من الإسناد أو للتنقّل من مقرّ السكنى إلى مركز العمل.

علاوة على ذلك، تباينت المسافة النّظرية المدوّنة في التقرير المعلّل والمسافة الفعليّة المقطوعة من قبل المنتفع بسيارة مصلحة تستعمل ثانويا لغايات شخصيّة بالنّسبة لعيّنة من 13سيارة موزّعة على7 إدارات[4] لمدّة شهر، حيث أنّ معدّل المسافة الفعليّة المقطوعة لم يتجاوز47 % من المسافة التي تمّ على أساسها الإسناد.

وعلى صعيد آخر، ووفقا لمنشور الوزير الأول عدد6 المذكور، يكون الترخيص في استعمال سيارة المصلحة بصفة ثانوية لغايات شخصية بمقتضى مقرّر الوزير المعني ويخضع لتأشيرة مراقب المصاريف العمومية قبل دخوله حيّز التنفيذ. إلاّ أنّه اتّضح من خلال فحص مقرّرات الترخيص التي وفّرتها 11 إدارة والمتعلّقة بالفترة 2016-2019 أنّ 8 مقرّرات لا تتضمّن تأشيرة مراقب المصاريف العمومية قبل دخولها حيّز التنفيذ ووجود 89 تقريرا معلّلا يتضمّن تأشيرة لاحقة لمراقب المصاريف العمومية.

وأقرّت الوزارة الإخلالات المسجّلة وتعهّدت "بالحرص لدى اقتنائها لسيارات جديدة بتخصيصها للمصلحة لا غير".

---

[1] وفقا لمنشور الوزير الأول عدد 6 المؤرّخ في 19 جانفي 2005 والمتعلّق بمزيد إحكام التصرّف في السيارات الإدارية ونفقات المحروقات.

[2] البالغة عددها 1091 سيارة.

[3] الإدارات المعنية: الإدارة العامة للبنايات المدنية والإدارة العامة للمصالح المشتركة والإدارات الجهوية للتجهيز بالمنستير والقيروان وتونس وتطاوين وأريانة ومنوبة والقصرين والكاف والمهدية وقابس.

[4] بالنسبة إلى الإدارت التالية : منوبة وقابس وقفصة وبنزرت والمهدية وقبلي والإدارة العامة للمصالح المشتركة.

من ناحية أخرى، وفي إطار مشروع حماية تونس الكبرى من الفيضانات تم اقتناء 8 سيارات في أكتوبر 2016 أسند 4 منها لفائدة أعوان غير منتمين للوحدة المكلفة بمتابعة إنجاز المشروع منها سيارتين إلى عونين منتميين إلى "هيكل مساندة" لوحدة متابعة إنجاز المشروع دون وجود سند قانوني لإحداث هذا الهيكل[1]، واصلا استعمال السيارتين إلى غاية موفّى ديسمبر 2018 وديسمبر 2019 تباعا. كما تم إسناد سيارة إلى مدير المياه العمرانية بعد انهاء تكليفه بخطّة مدير الوحدة وواصل استعمالها إلى غاية موفّى ديسمبر 2019. وتمّ تخصيص السيارة الرابعة منذ اقتنائها لفائدة إدارة غير معنيّة بالمشروع وذلك إلى غاية موفى ديسمبر 2018.

ولئن أفادت الوزارة أنّه "لا يمكن الفصل التام بين وحدة متابعة إنجاز المشروع والمهام الموكولة لنفس الإطارات بالإدارة المركزيّة"، إلاّ أنّ هذه الوحدة مستقلّة هيكليّا عن إدارة المياه العمرانية ولا تشمل هيكل مساندة من جهة كما لا يمكن لذلك أن يبرّر مواصلة الإسناد بعد انتهاء الصّفة من جهة أخرى.

وتدعو المحكمة إلى ضرورة الالتزام بالتراتيب الجاري بها العمل وإحكام الإسناد قصد ملاءمة استغلال الأسطول للحاجيات الحقيقيّة للإدارة.

وخلافا لما نص عليه الفصل 14 من القانون الأساسي[2] عدد 112 لسنة 1983 بأنّه لا يمكن تخويل أي غرامة أو منحة مهما كان نوعها لعون خاضع لهذا النظام إذا لم يصدر في شأنها أمر بعد أخذ رأي وزير المالية[3] وفي غياب إطار ترتيبي ينظّم استعمال الدرّاجات الناريّة، دأبت الوزارة على إسناد هذا النوع من العربات لفائدة عدد من أعوانها واستعمالها بصفة ثانوية لغايات شخصية فضلا على منحهم حصصا شهرية من الوقود، أي بتمكينهم من الجمع بين الانتفاع بامتياز عيني والمنحة الكيلومترية التي فاقت قيمتها الجملية 38 أ.د في سنة 2019 بالنّسبة إلى عيّنة من 128 عونا.

وباعتبار أنّ الدرّاجات النارية تمثّل ربع أسطول العربات بالوزارة، تدعو المحكمة هذه الأخيرة إلى إيجاد إطار قانوني يضبط إجراءات الانتفاع بها.

أ- استعمال العربات

---

(1) الأمر عدد 2371 لسنة 2009 والمتعلق بإحداث وحدة التصرف حسب الأهداف لمتابعة مشروع حماية منطقة تونس الغربية من الفيضانات لم ينص على وجود هيكل مساندة للوحدة المكلفة بمتابعة هذا المشروع.

(2) المؤرخ في 12 ديسمبر 1983 والمتعلّق بضبط النظام الأساسي العام لأعوان الدولة والجماعات العمومية المحلية والمؤسسات العمومية ذات الصبغة الإدارية.

(3) وهو ما أكّدته الهيئة العامة لمراقبة المصاريف العمومية في إجابتها على الاستشارة عدد 760/30/03/2018 الصادرة عن المدير العام للمصالح المشتركة بتاريخ 12 أفريل 2018 حول إسناد امتياز عيني بعنوان دراجة نارية.

شاب استعمال سيارات المصلحة التي تمثّل في ديسمبر 2019 نسبة 32 % من أسطول السيارات إخلالات بخصوص عمليات المراقبة.

فخلافا لمنشور الوزير الأول عدد 15 لسنة 1993[1]، ومن خلال فحص وثائق جولان عيّنة متكوّنة من 33سيارة مصلحة موزّعة على 9 إدارات[2] خلال الفترة جانفي 2017- ماي 2019 تمّ الوقوف على غياب أكثر من 45 % من دفاتر وسيلة النّقل والأذون بمأموريات.

ولم تكن المعطيات المضمّنة بالأذون بالمأموريّات وبدفاتر وسيلة النقل شاملة حيث لا يتمّ تسجيل الغاية من استعمال السيارة والمكان المقصود و تاريخ الإذن ومدّة صلوحيّته ورقم العدّاد، رغم وظيفيّته، والبيانات المتعلّقة بالتزوّد بالوقود وهو ما من شأنه أن لا يمكّن من متابعة مدى استعمال سيّارات المصلحة فيما خُصّصت له ولا تمكّن من رصد التّجاوزات.

فقد تمّ استعمال 10 سيارات مصلحة موزّعة على 9 إدارات[3] في غير ما خصّصت له حيث خالفت 3 منها ما هو مدوّن بالأذون بمأموريات[4] واستعملت7 منها رباعيّة الدّفع لغايات شخصيّة (2) ولإنجاز مهام إداريّة بحتة وخارج الولاية (5) على غرار 70 % من جملة تنقّلات سيارة رباعية الدفع بين تونس والقيروان بلغ تواترها 3 مرّات في الأسبوع في بعض الأحيان رغم تأكيد المذكّرة عدد 142 لسنة 2015[5] على استعمال هذه العربات لمتابعة المشاريع بالجهات أو الدخول إلى مناطق وعرة لا غير.

على صعيد آخر، اتّضح عدم استرجاع 3 إدارات[6] لما عدده 3سيارات مخصّصة لها بعد نقلة الأعوان المنتفعين بها لمدّة ناهزت سنة ونصف.

وفي إطار إرساء نظام رقابة داخليّة يرمي إلى متابعة أسطولها وحمايته من السّرقة فضلا عن ترشيد استهلاك الوقود، قامت الوزارة بإبرام استشارة سنة 2016 بقيمة جملية ناهزت 65 أ.د لاقتناء وتركيز منظومة متابعة أسطول النّقل. كما قامت لنفس الغرض بعقد صفقة إطارية سنة 2017 ناهزت قيمتها 309 أ.د. إلى غاية نوفمبر 2019. وتمّ تركيز المنظومة على 1076عربة[1]. وتمكّن هذه المنظومة من تحديد موقع

---

[1] منشور الوزير الأول عدد 15 المؤرّخ في 30 مارس1993 المتعلق باستعمال السيارات الإدارية المخصّصة للمصلحة.

[2] الإدارات المعنية: الإدارة العامة للمصالح المشتركة والإدارة العامة للبنايات المدنية و الإدارة العامة للمصالح الجوية والبحرية والإدارات الجهوية للتجهيز ببنزرت والقيروان وتطاوين وسوسة وبن عروس وأريانة.

[3] الإدارات المعنية: بن عروس وسوسة والإدارة العامة للمصالح المشتركة وأريانة وسليانة وقفصة وسيدي بوزيد والقيروان وتطاوين.

[4] على غرار قيادة السيارة من قبل سائق غير مسجل بالإذن وتغيير المكان المقصود والمرافقين ونقل مواد ومعدّات لم يسبق التّرخيص في نقلها وإصدار أكثر من إذن بمأمورية باستعمال سيارة المصلحة ذاتها لنفس الفترة واستعمالها لقضاء أغراض شخصيّة لا علاقة لها بالإدارة...

[5] الصادرة عن وزير التجهيز بتاريخ 26 أكتوبر 2015 المتعلّقة بحسن التصرّف في الشاحنات الخفيفة رباعية الدفع المسندة إلى مصالح الوزارة.

[6] الإدارات المعنية: سليانة وبنزرت والمنستير.

[1] تمّ تركيز المنظومة على 1508 عربات بالوزارة إلى حدود نوفمبر 2019 من بينها 432 معدّة ثقيلة.

العربات ومتابعة نشاطها بصفة حينيّة وإيقاف العربة عن بعد وإحداث منبّهات وتوفير تقارير تتعلّق بنشاط العربة وبصيانتها وبالسّائق وباستهلاك الوقود[1][2] فضلا عن القيام بالمقاربات بين مختلف المعطيات.

إلاّ أنّه تبيّن محدوديّة استغلال هذه المنظومة بعد تركيزها حيث تمّ تسجيل تأخير في استغلالها ناهز السّنة لما عدده 84 سيّارة موزعة على 3إدارات[3].واقتصرت بعض الإدارات على وظيفة المراقبة الحينية للأسطول دون تفعيل كلّ الوظائف التي توفّرها المنظومة. واتّضح من خلال فحص عيّنة من 11 إدارة[4]سياراتها مجهّزة بالمنظومة أنها لا تقوم باستخراج التقارير التي توفّرها المنظومة واستغلال معطياتها.

ولئن أبرمت الوزارة عقدي صيانة لمدّة أقصاها خمس سنوات بمبلغ جمليّ فاق 65 أ.د[5]، فإنّه لوحظ بالنّسبة لما عدده 44 سيارة مجهّزة بالمنظومة وموزّعة على 5 إدارات[2][6] عدم الحرص على رفع الأعطاب المسجّلة. ليبلغ معدّل التأخير السّنة وتجاوز السّنتين بخصوص سيارتين.

وبالنظر إلى أنّ هذه الوضعيّات من شأنها أن لا تمكّن من مراقبة استعمال السيارات والتثبّت من كميّات الوقود المستهلكة ورصد التجاوزات إبّان وقوعها، توصي المحكمة الوزارة بالحرص على إيلاء دفاتر وسيلة النقل والأذون بمأموريات العناية اللاّزمة وإخضاعها للمراقبة والمتابعة وترشيد استعمال السيارات وحسن استغلال منظومة متابعة الأسطول واتخاذ الاجراءات التصحيحية في الإبان.

ج- التصرّف في الوقود

تعقد الإدارة العامة للجسور والطرقات بالوزارة سنويّا صفقة خاصّة[7] للتزوّد بالمحروقات الضروريّة لمصالح الإدارات المركزيّة فيما تقوم كلّ إدارة جهويّة بعقد صفقة خاصّة به. وبلغت نفقات الوزارة بهذا العنوان خلال الفترة 2015-2019 ما قيمته 37,917 م.د (باعتبار المعدّات الثقيلة التي تستأثر بالحصة الكبرى من الوقود). ويتوزّع التزوّد بالوقود بين الوقود السّائب الذي تخزّنه الإدارات بالخزّانات المركّزة بالورشات وبالفروع وبين المقتطعات. وبيّن النّظر في التصرّف في الوقود إخلالات تعلّقت بضعف الرّقابة الداخليّة.

---

[2] تقارير السائق واستهلاك الوقود بالنسبة للاستشارة المبرمة في 2016.

[3] الإدارات المعنيّة: القيروان (33) ومدنين (24) والكاف (27).

[4] الإدارة العامة للبنايات المدنية والإدارة العامة للمصالح المشتركة والإدارات الجهوية للتجهيز ببنزرت وبن عروس وقبلي والقصرين وقفصة ومنوبة وسيدي بوزيد ونابل والمهدية.

[5] 17,57 (2016) و 17,57 أ.د. (2017) و30,049 أ.د (2018.).

[6] الإدارة العامة للبنايات المدنية والإدارات الجهوية للتجهيز بسوسة ومنوبة وبن عروس و بنزرت.

[7] وذلك في إطار الصفقة العامّة الممضاة بين الدولة والشّركة الوطنيّة لتوزيع البترول والتي تتزوّد بمقتضاها الدّولة بالوقود للفترة 2015- 2019.

فخلافا لما نصّت عليه مجلّة المحاسبة العموميّة في الفصول من 212 إلى 215 والمتعلّقة بحسابيّة المواد وما أكّدته التّعليمات العامّة عدد 186 لسنة 1975 المذكورة آنفا، لم تقم 13 إدارة[1] بالجرد المادّي السّنوي لمخزون الوقود السائب خلال الفترة 2016-2018، كما لم تقم 17 إدارة[2] بالجرد المادّي السّنوي لمقتطعات الوقود خلال نفس الفترة.

وتواصل تعطّب عدد من المقاييس الدّالة على الكميّات المتبقيّة[3] بالخزّانات قيد الاستغلال إلى موفّى سنة 2019 بالنّسبة إلى 3 إدارات[4] رغم تعميم الوزارة للمراسلة عدد 16 المؤرّخة في 24 جانفي 2019 المتعلّقة بضرورة إصلاح هذا المقياس في أجل أقصاه موفّى مارس 2019. ومن شأن هذه الوضعيّة أن لا تساعد على التأكّد من متابعة مخزون الوقود كما تفتح الباب أمام تسجيل تجاوزات.

وتبعا للتّقرير الأوّلي للمحكمة، أصدرت الوزارة في جوان وجويلية 2020 مذكّرتي عمل أكّدت من خلالهما على ضرورة القيام بالجرد الماديّ ودعت الإدارات المعنيّة إلى الإسراع بإصلاح المقياس الدال على الكميّات المتبقيّة.

ومن ناحية أخرى، لم تحترم 5 إدارات قرار الوزير الأوّل لسنة 2000[5] في ما يتعلّق بالوثائق المقيّسة للتصرّف في الوقود والمتمثّلة في دفتر عمليات التزوّد بالوقود وتوزيعه حيث أسفرت الفحوصات المجراة بخصوص سنتي 2017 و2018 عن عدم مسك كرّاسات مرقّمة تتضمّن التنصيصات الوجوبيّة على غرار تاريخ تسليم الوقود والكمية التي تم التزوّد بها والكمية المتبقّية وإمضاء المنتفع وعدم تضمّن الجداول الشهرية لتوزيع الوقود الكمية المتزوّد بها أو مسك جداول إكسال قابلة لإدخال تغييرات عليها. وقد حال غياب بيانات ذات موثوقيّة دون التثبّت من حسن التصرّف في الوقود ومتابعة استهلاكه أو القيام بالمقاربات الضروريّة بغاية التّدقيق في العمليّات المتعلّقة بالتزوّد والتّزويد.

على صعيد آخر، بيّن فحص عيّنة من 280 مطلب تزوّد بمقتطعات الوقود الخاصّة بسيارات المصلحة موزّعة على 5 إدارات[1] خلال سنتي 2017 و2018، أنّها تقتصر على تدوين كمّية الوقود المطلوبة

---

[1] الإدارات المعنيّة: بن عروس والقيروان وسوسة وسيدي بوزيد وتطاوين ومدنين وسليانة وقبلي وقابس وتوزر والقصرين ومنوبة وبنزرت.

[2] الإدارات المعنيّة: الإدارة العامة للبنايات المدنية والإدارة العامة للمصالح الجوية والبحرية والإدارات الجهوية للتجهيز بالمنستير والقصرين وتوزر وسوسة وتونس ومدنين والمهدية وباجة و بنزرت ومنوبة وسليانة وصفاقس والكاف وبن عروس وسيدي بوزيد

[3] Jauge .

[4] الإدارات المعنيّة: الكاف ومدنين وبن عروس.

[5] المؤرّخ في 20جويلية 2000 والمتعلّق بمراجعة قائمة المطبوعات الإدارية ذات الصبغة المشتركة المتداولة بمصالح الوزارات والمؤسسات العمومية ذات الصبغة الإدارية والجماعات المحلّية.

[1] الإدارات المعنيّة : سوسة وتونس والمنستير و سيدي بوزيد و الإدارة العامة للجسور و الطرقات.

والمنتفع دون وضع رقم العدّاد والكمّية التي تم التزوّد بها. و في الحالات التي تمّ فيها تدوين رقم العدّاد، يعتمد المتصرّف في الوقود على إفادة السائق فحسب.

ومن ناحية أخرى، يقوم مكلّفون بالتصرّف في الوقود خلال الفترة 2017-2018 لما عدده 12 إدارة[2] بالجمع بين مهام متنافرة تتمثّل في قبول الوقود وحفظه وتوزيعه وجرده دون القيام بالرقابة الكافية.

من جهة أخرى، ولئن نصّ منشور الوزير الأول عدد 6 لسنة 2005 المذكور آنفا ومنشور[3] الوزير المكلّف بالتّجهيز عدد 15 لسنة 2005 على ضرورة متابعة استهلاك الوقود بالنّسبة لسيارات المصلحة. فقد أسفرت الفحوصات المجراة على عيّنة متكوّنة من 33 سيارة مصلحة عن عدم مسك دفتر وسيلة النقل من قبل السائق أو عدم تدوين هذا الأخير للبيانات المتعلّقة بالتزوّد بالوقود والرقم المسجّل بالعدّاد أوّل الشّهر وآخره أو تعطّب العدّاد وهو ما يحول دون متابعة استهلاك الوقود.

وبيّنت مقاربة الكمية المسلّمة من الوقود والمدوّنة بدفتر عمليات التزوّد بالوقود وتوزيعه وتلك المدوّنة بدفتر وسيلة النقل بالنّسبة لما عدده 3 سيارات مصلحة موزّعة على 3 إدارات[4]وجود فوارق بلغ أقصاها (130-) ل/ شهر بقيمة مطلقة جمليّة لهذه الفوارق ناهزت 655 لترا وذلك خلال الفترة جانفي 2017 - ماي 2019.

وخلافا لما نصّ عليه منشور الوزير الأوّل عدد 6 سالف الذّكر، من ضرورة إعداد كشوفات شهرية في استهلاك الوقود بالنسبة إلى سيارات المصلحة تتضمّن خاصة نسبة استهلاك الوقود في 100 كم، اتّضح أنّ 12 إدارة[5] لا تقوم بإعداد هذه الكشوفات وتقتصر 5 إدارات أخرى[6]على تضمين كمية الوقود المستهلكة فحسب.

وبيّنت المقاربة بين كميات الوقود المضمّنة بالكشوفات الشهريّة والكميات المسلّمة والمدوّنة بدفتر عمليات التزوّد بالوقود وتوزيعه خلال الفترة جانفي 2017 - أفريل 2019 بالنسبة إلى 4 سيارات مصلحة موزّعة على 3 إدارات[1] وجود فوارق في الاستهلاك بلغ أقصاها (270-) ل/ شهر بقيمة مطلقة جمليّة لهذه الفوارق ناهزت 2209 لترا . وبرّرت الوزارة ذلك بتسرّب أخطاء ماديّة عند تعمير السوّاق لدفاتر وسيلة النقل.

---

[2] الإدارة العامة للبنايات المدنيّة والإدارة العامة للجسور والطرقات والإدارات الجهوية بتونس والكاف وبن عروس و قابس (بالنّسبة للمقتطعات) والإدارات الجهويّة ببنزرت وبمنّوبة وبن عروس وبسوسة وبسليانة وبتوزر وبالقيروان (بالنسبة للوقود السائب)

[3] المؤرخ في 17 فيفري 2005 حول مزيد إحكام التصرّف في السيارات الإداريّة ونفقات المحروقات.

[4] الإدارات المعنيّة : القيروان وسوسة ومدنين.

[5] الإدارات المعنيّة: بين عروس وتونس ومدنين وسوسة ونابل وتطاوين وسيدي بوزيد وقابس والمهدية والقصرين والقيروان وقفصة.

[6] الإدارات المعنيّة: قبلي وأريانة ومنوبة وسليانة وبنزرت.

[1] الإدارات المعنيّة :الكاف (1) و بنزرت (1) وتوزر (2).

ومن شأن هذه الوضعيّات أن تحدّ من مصداقيّة المعطيات وتحول دون التثبّت من الاستهلاك الفعلي للوقود وترشيده كما يمكن أن تحجب تجاوزات في هذا المجال. مع الإشارة إلى أنّ الوزارة قد تعهّدت بتلافي هذه الإخلالات.

على صعيد آخر، حدّد الأمر عدد 189 المذكور آنفا كميّة من الوقود أقصاها 200 لتر في الشهر بالنسبة إلى سيارة المصلحة المرخّص في استعمالها ثانويا لغايات شخصيّة. وحدّدت المذكّرة عدد 164 المذكورة سابقا حصص الوقود المسندة شهريا بما قدره 200 لترا لفائدة المكلّفين بخطة مدير إدارة مركزية أو إدارة جهوية و150 لترا على أقصى تقدير لفائدة كاهية مدير أو رئيس مصلحة أو رئيس مشروع أو رئيس فرع[2]. إلاّ أنّه تبيّن من خلال الفحوصات أنّ 21 إدارة[3] تُسند حصصا إضافيّة من الوقود لفائدة عدد من أعوانها دون تحديد سقف لما نسبته 71,4 % من هذه الإدارات.

وتراوحت هذه الحصص الإضافيّة بالنسبة لعيّنة متكوّنة من 17 إدارة[4] بين 40 لترا و7460 لترا في سنة 2016 وبين 140 لترا و9540 لترا في سنة 2017 وبين 60 لترا 7920 لترا في سنة 2018. وقدّرت كمية الحصص الإضافية بالنسبة إلى هذه الإدارات خلال الفترة 2016- 2018 ما مجموعه 114660 لترا بكلفة تناهز 199,732 أ.د وهو ما يمثّل حوالي 38,8 % من مجموع نفقات حصص الوقود المسندة للأعوان المنتفعين بسيارات المصلحة المستعملة ثانويا لغايات شخصية خلال نفس الفترة. وبلغت الحصص الإضافية بالنّسبة إلى أحد الأعوان المنتفعين بها نسبة 184 % من الحصّة المسندة إليه شهريا.

وتوصي المحكمة الوزارة بالإسراع في الجرد الماديّ لكلّ مخزون الوقود المتوفّر بالإدارات وبترشيد استهلاكه وبضرورة احترام التراتيب في الغرض.

III- صيانة العربات

يشكو أسطول العربات بالوزارة تهرّما حيث أنّ 50,4 % من العربات يفوق عمرها 15 سنة. وبلغت مصاريف صيانته، بما في ذلك اقتناء قطع الغيار للمعدّات الثّقيلة، ما قدره 4,492 م.د خلال الفترة 2015 - 2018. وبيّنت الأعمال الرّقابيّة إخلالات تعلّقت بتدخّلات الصّيانة وبمتابعتها.

أ- تدخّلات الصيانة

---

[2] وتمّ مراجعة هذه الكمية بالتّقليص فيها بنسبة 10 % بمقتضى منشور الوزير الأوّل عدد 38 المؤرّخ في 22 أكتوبر 2007 لتصبح 180 لترا و 135 لترا تباعا.

[3] من مجموع 25 موزّعة على 23 إدارة جهوية و إدارتين مركزيّتين.

[4] الإدارات المعنيّة: الإدارة العامة للبنايات المدنية والإدارات الجهوية للتجهيز بسيدي بوزيد والقيروان و سوسة و المنستير و الكاف و المهدية و توزر ومدنين وقبلي وتطاوين والقصرين و نابل و بن عروس و أريانة و منوبة و بن عروس.

استنادا إلى أدلّة مصنّعي العربات تتمثّل الصّيانة في تفقّد النّظم الميكانيكيّة وتغيير الزيوت والشموع والمصافي للحفاظ على العربات في حالة جيّدة وإنجاز الإصلاحات العلاجيّة متى اقتضى الأمر ذلك. وخصّت الإخلالات التي تمّ الوقوف عليها محدوديّة التدخّلات بعنوان الصيانة من حيث عدم احترام المسافات المحدّدة للأشغال والقيام بذلك آليّا بنيابات الشركات الأم بعد فترة الضمان واستهلاك جزء من اعتمادات الصيانة لإدخال تحسينات غير ضروريّة على عربات حديثة الإقتناء ونقص تجهيز الورشات وعدم حوكمة التصرف في قطع الغيار ممّا أثّر على جاهزيّة الأسطول.

ولم تتقيّد الوزارة عند قيامها بتدخّلات الصيانة الدّوريّة لما عدده 61 تدخّلا منجزًا على 18 سيارة رباعيّة الدّفع[1]موزّعة على 6 إدارات[2] خلال الفترة سبتمبر 2015-ديسمبر 2019 باحترام المسافات الموجبة لتغيير الزيوت والمصافي لما نسبته 73 % من هذه التدخلات. فقد بلغت نسبة الحالات التي تمّ فيها تغيير زيوت محرّكات ومصافي قبل قطع المسافة الموجبة لذلك 49,3 % وبلغ أقصاها بخصوص إحدى السيارات[3] التدخّل قبل3320 كم. وتمّ تجاوز المسافة الموجبة للتغيير في 50,7 % من التدخلات بلغ حدّ 2008 كم لإحدى السيّارات[4]. وتجدر الإشارة إلى أنّ تجاوز المسافات الموجبة لتغيير زيوت المحرّكات يسرّع حسب المصنّعين من تآكل أجزاء المحرّك والصّدأ بفعل الاحتكاك[5].

على صعيد آخر، نصّت مذكّرة وزير التّجهيز[6]على أنّ تتمّ صيانة السيارات رباعية الدّفع طيلة مدّة الضمان المقدّرة بسنة بوكالات المتعهّد وهو ما نصّت عليه أيضا شروط الضمان وما بعد البيع المتعلّقة بصفقة اقتناء 95 منها وعقد الصفقة الممضى مع المزوّد بتاريخ 16 جوان 2015 بمبلغ جملي قدره 5,79 م.د. ورغم تجاوز فترة الضّمان، يتمّ اللجوء المباشر والآلي لإصلاح هذه السيارات لدى نيابات الشركة الأم دون تفعيل مبدأ المنافسة في شأن التدخّلات أو إنجازها بورشة الإدارة. وانجرّ عن ذلك تحمّل الوزارة لمصاريف انجاز الصيانة الدوريّة بأثمان باهظة لدى الشركة مقارنة بإنجاز نفس التدخّل بورشات بعض الإدارات على غرار إدارتين[1] التي ثبت قيامها بنفس التدخّلات. وتحمّلت الوزارة بذلك مبلغا تقديريا فاق 60 أ.د من تاريخ انتهاء آجال الضمان في 10 أكتوبر 2016 وإلى حدود ديسمبر 2019.

---

(1) وهي عربات المصلحة الأكثر استعمالا بالإدارات.

(2) الإدارات المعنية: الإدارات الجهويّة بكلّ من منوبة وسليانة وتطاوين وتوزر ونابل والإدارة العامّة للمصالح المشتركة.

(3) مخصّصة إلى الإدارة العامة للمصالح المشتركة.

(4) مخصصة إلى الإدارة الجهوية بمنوبة.

(5) استنادا إلى أدلّة الاستعمال، تعود ضرورة تغيير زيت المحرّك إلى تغيّر تركيبته بفعل الحرارة، حيث يصبح أقل لزوجة (Viscosité) بحكم تقادم الاستعمال وهو ما يفقده القدرة على امتصاص الشوائب ويحدث الأضرار المذكورة.

(6) عدد 142 لسنة 2015 لمؤرّخة في 28 أكتوبر 2015 والمتعلّقة بحسن التصرّف في العربات الخفيفة رباعيّة الدّفع المسندة إلى الإدارات الجهويّة.

(1) الإدارات المعنية: ببنزرت وأريانة.

وتجدر الإشارة إلى أنّ هذه الصيانة تمّت بالنّسبة إلى كلّ سيارة بمعدّل 3,8 مرّات سنويا خلال الفترة 2016-2019 ويتطلّب تغيير زيت المحرّك تنقّل العربة إلى نيابة الشّركة الأمّ وتوقّفها لمدّة تتراوح بين يوم و يومين لإتمام الأشغال ليبلغ المعدّل السنوي[2] للخسارة بالنّسبة إلى هذه السيارات حوالي 536 يوم عمل فضلا على كميّة الوقود اللاّزم في كلّ تنقّل إلى مقرّ الشّركة غير المتوفّر في كلّ الولايات.

كما لم تعمل الوزارة على الرّفع من مؤهّلات الموارد البشريّة المناط بعهدتها صيانة الأسطول حيث وخلافا لما نصّ عليه منشور الوزير الأوّل عدد 20 لسنة 2005[3]، أوضح فحص كلّ الدّورات التدريبيّة للفترة جانفي 2015 –أفريل2019 عدم تأمين دورات في مجالات الصّيانة والسّياقة الرّشيدة لفائدة السوّاق[4] والأعوان المكلّفين بصيانة العربات والبالغ عددهم في نوفمبر 2019، 92 عونا موزّعين على 15 إدارة تمّ التدقيق في الموارد البشريّة بورشاتها.

من ناحية أخرى، بيّنت الفحوصات أنّ 30 % [5] من الورشات الملحقة بالإدارات تشكو نقصا في التجهيزات الضرورية لتشخيص الأعطاب وإصلاحها من شأنه أن يحول دون إنجاز أعمال الصّيانة وذلك، على غرار آلات الرفع ومعدات التشخيص الإعلامية ومعدّات صيانة الإطارات المطاطيّة والعجلات والمفكّات والمفاتيح.

أمّا بخصوص قطع الغيار، ولئن تخلّت الوزارة عن تخزين قطع الغيار الجديدة، فإنّها لم تقم بالتّفويت في قطع الغيار المقتناة وغير المستعملة حيث يتوفّر بالمغازات الملحقة بخمس إدارات[6] عجلات مطاطيّة ومصافي وقطع أخرى مختلفة يعود آخر استغلال[1] لبعضها إلى ما يناهز 20 سنة تخصّ أساسا عربات زال الانتفاع بها (على غرار R4 وAX)[2]. وفضلا عن كونها تستحوذ على أماكن للتّخزين بمغازات الورشات التي تشكو ضيق المساحة المتاحة فقد تجاوز عدد من هذه القطع تاريخ آخر أجل ممكن للاستعمال وذلك بالخصوص بالنّسبة للإطارات المطاطيّة[3].

---

[2] 94 عربة (عدد العربات في حركة من هذا النوع) * 3,8 تدخّل(معدّل تدخلات الصيانة في السنة ل/ عربة)* 1,5 يوم(معدّل مدّة توقف العربة للصيانة)=535,8 يوما.

[3] حول ترشيد استهلاك الطاقة في الإدارة والمؤسّسات والمنشآت العموميّة.

[4] الاستثناء: تم تكوين عون بالمركز القطاعي بالمرناقية بالنسبة إلى معدّة أشغال (آلة ماسحة).

[5] النسبة تخصّ 5 إدارات (نابل والقيروان والقصرين وقبلّي وتوزر) من أصل 17 إدارة تم التّدقيق فيها.

[6] الإدارات المعنيّة: بنزرت وبن عروس وزغوان والقصرين والمنستير.

[1] آخر تحرك للقطعة بالمخزون.

[2] التفقديّة العامّة للوزارة سبق وأن رفعت نفس الملاحظة إلى عديد الإدارات على غرار المنستير(2015) والقيروان (2014) وقبلي (2019) وصفاقس (2017).

[3] حسب المصنّعين، العمر الافتراضي للإطارات المطاطيّة قبل الاستعمال مرتبط بطريقة حفظها ويتراوح بين 3 و5 سنوات في أحسن الحالات.

كما خالفت إدارتا قبلّي وسيدي بوزيد مجلّة المحاسبة العمومية والتعليمات العامّة عدد 186 المذكورة آنفا، حيث لم تقوما بالجرد المادّي السنوي لقطع الغيار بمغازاتها خلال كامل الفترة 2015- 2018، وهو ما يحول دون معرفة المخزون الفعلي ويرفّع من خطر اقتناء قطع متوفرة أو الاستيلاء على الموجود منها.

وعلاوة على ذلك، لا تعتمد 9 إدارات[1] على تطبيقة إعلاميّة للتصرّف في مخزونها من قطع الغيار. وتعتمد 3 إدارات[4] على تطبيقة تمّ اقتناؤها من مصمّم خاصّ منذ سنة 2005 دون أن يتوفّر لديها دليل الاستعمال ولا إمكانية تحيينها إلّا من قبل المصمّم"[5]الذي توقّف عن النشاط. كما لا تقوم هذه الإدارات بحفظ المعطيات السنويّة المتعلّقة بالمخزون خارج التّطبيقة.

وتخالف هذه الوضعيات مراسلة الوزير الأول عدد 1124المؤرخة في 15 مارس 2004 ومراسلات الإدارة العامة للمصالح المشتركة المتعلّقة باستغلال التطبيقات الإعلامية المشتركة وخاصّة تلك المتعلقة بالتصرّف في المخزون.

ومن جهة أخرى، لا تقوم 3 إدارات[6] باسترجاع قطع الغيار التي يتمّ تغييرها بقطع جديدة عند التدخّل لإصلاح العربات المخصّصة لها لدى الورشات الخاصّة مخالفة بذلك مجلة المحاسبة العمومية خاصّة الفصلين 41 و136 منها وهو ما يمكن أن يحول دون التأكّد من الإنجاز الفعلي لتدخّلات الصّيانة.

وخلافا لقرار وزير التّجهيز والإسكان المؤرّخ في 4 جوان 1996[1] لا تعتمد الوزارة على المحاسبة التّحليليّة فيما يتعلّق بإنجاز أعمال الصيانة بورشاتها وهو ما يحول دون احتساب الكلفة الفعليّة للتدخّلات واتّخاذ قرار مواصلة استغلال العربات أو اقتراح إحالتها على عدم الاستعمال.

وقد أثّرت هذه الإخلالات المتعلقة بالصّيانة على جاهزيّة الأسطول حيث تمّ الوقوف، خلال شهر ديسمبر 2019، على وجود 168 سيارة رابضة أي ما يفوق 15 % من الأسطول[2] لم يتمّ إصلاحها منها 49 عربة يعود تاريخ تعطبها إلى أكثر من سنتين علما وأنّ 12 سيارة من جملة السيارات الرابضة لا يتعدى عمرها الأربع سنوات ونصف وهي معطّبة منذ أكثر من سنة. وتبرز هذه الوضعية عدم الحرص على تنفيذ أعمال الصيانة لا سيما في ظلّ عدم تتوفّر المعطيات المتعلّقة بتواريخ أعطاب 50 % من السيارات الرابضة.

---

[1] الإدارات المعنيّة هي التالية: الإدارات الجهويّة بكل من تونس وبن عروس وزغوان وباجة والمهديّة وسيدي بوزيد والقصرين وقبلّي والإدارة العامّة للبنايات المدنيّة.

[4] الإدارات الجهوية المعنيّة هي التالية: سوسة وبنزرت وتوزر

[5] إفادة الإدارة الجهويّة بسوسة بتاريخ 28 أكتوبر 2019.

[6] الإدارات المعنيّة: الإدارة العامة التهيئة الترابية، الإدارة العامة للبنايات المدنيّة، الإدارة الجهوية بمنوبة.

[1] المتعلّق بضبط مخطّط التّأهيل الخاصّ بوزارة التّجهيز والإسكان كما تمّ تنقيحه وإتمامه بقرار وزير التّجهيز والإسكان المؤرّخ في 4 ديسمبر 1997.

[2] الأسطول دون اعتبار الدراجات النارية (سيّارات فقط).

وفي نفس الإطار، بيّنت الزيارات الميدانيّة وفحص 146 محضر إحالة على عدم الاستعمال للفترة 2012-2019 تعوّد عدد من الإدارات عند صيانة السيارات المعطّبة على نزع قطع غيار[3] من السيارات الرّابضة والتي تنتظر دورها للإصلاح أو المعاينة من أجل إحالتها على عدم الاستعمال ودون التّنصيص على السيارات المنتفعة بالقطع المنتزعة وعددها وتاريخ نزعها. وتحول هذه الممارسات دون متابعة التصرّف في هذه القطع كما تفتح الباب لتسجيل تجاوزات تتعلّق بالحماية الماديّة للعربات الرّابضة حيث لم يتبقّ سوى الهيكل الخارجي بالنّسبة إلى 13 عربة موزّعة على 5 إدارات[4].

وتجدر الإشارة إلى أنّ المحكمة دعت الوزارة إلى تقنين الإجراءات المتعلّقة بهذه الممارسات حتى يتسنّى ترشيد الاستغلال والحد من التجاوزات الممكنة. وتعهّدت الوزارة ضمن ردّها بالعمل على إرساء طريقة تضمن الشفافية والوضوح في التصرف في قطع الغيار المنتزعة و تضمينها بالملف الفني للعربة.

من ناحية أخرى، أدّى عدم حرص الوزارة على إجراء تدخّلات الصّيانة في الإبّان بالنّسبة إلى السيارات القديمة إلى رفض مصالح الفحص الفنّي سنة 2019 إسناد شهادة الفحص الفني لما نسبته 50 % من عيّنة متكوّنة من 58 عربة في حالة جولان يناهز معدّل عمرها 21 سنة وموزّعة على 5 إدارات[5]. وثبت تكرّر رفض مصالح الفحص الفنّي إسناد شهادة الفحص الفني لسيارتين بالعينة.

وخلافا للمناشير السنويّة لإعداد مشاريع ميزانيّة الدّولة وللمذكّرة عدد 142 المذكورة آنفا التي نصّت على ضرورة المحافظة على السيارات ودعت مستعمليها إلى احترام التوصيات الوقائيّة المبيّنة بالدليل الصّادر عن المصنّع، لم يثبت القيام بتفقّد مستوى زيت المحرّك وزيت الفرامل وماء التّبريد وضغط هواء العجلات وغيرها من المؤشّرات اللازمة قبل الاستعمال على غرار العطب[1] الذي حصل لسيارة رباعية الدّفع بسيدي بوزيد عمرها لم يتعدّ عند تسجيل العطب 6 أشهر وذلك نتيجة غياب سائل التّبريد. وقد بلغت كلفة الإصلاح 12,5 أ.د.

علاوة على ذلك، قامت 10 إدارات[2] باستهلاك 60,364 أ.د. من الاعتمادات المخصّصة لصيانة العربات لإضافة تحسينات غير ضروريّة على 15 عربة لدى نيابات الشّركة الأم مباشرة بعد اقتنائها تمثّلت

---

(3) المقود، مولّد التيّار، المقاعد، العجلات، لوحة القيادة، الفرامل، الأضواء، المحرّك، الأبواب، البلّور، نظام بدء التشغيل، نظام التبريد، نظام التعشيق، رأس الاسطوانة، المازج..

(4) الإدارات المعنيّة: باجة (1) وأريانة (1) وجندوبة (7) وصفاقس (3) وتونس (1).

(5) الإدارات المعنية: أريانة وبن عروس وبنزرت وتطاوين ومنوبة.

(1) « Le moteur a subit un surchauffage excessif suite au manque du liquide de refroidissement. Ce surchauffage a provoqué l'éclatement de la pipette d'eau et par la suite le fonctionnement du moteur pendant une période assez importante sans liquide de refroidissement. L'utilisateur n'ayant pas tenu compte des témoins d'alertes signalés dans le tableau de bord … » Rapport technique- Concessionnaire – 23/3/2016

(2) الإدارات المعنية: توزر (3) والكاف (1) وسليانة (1) وتطاوين (2) وصفاقس (1) وقبلي (2) وسيدي بوزيد (2) وبنزرت (1) ومنوبة (1) وتونس (1).

في تركيب صندوق خلفي وإكسسوارات[3] (سجادة، ستائر..). وبرّرت بعض الإدارات هذه التدخّلات بحاجتها لتأمين المنقولات على العربة عند التنقّل إلى الوزارة وهو ما يخالف المذكّرة[4] عدد 142 التي تنصّ على استعمال هذه العربات بالذّات لمتابعة المشاريع بالجهات لا غير واستغلالها في المشاريع العمومية والدخول إلى المناطق الوعرة والمسالك الفلاحية.

من ناحية أخرى، لا تتوفّر لدى جلّ الإدارات أماكن مهيّأة لوقوف كلّ عرباتها وهو ما يعرّضها لاهتراء هيكلها ودارّاتها الإلكترونيّة وإطاراتها المطاطيّة ويرفّع من كلفة صيانتها وخطر سرقتها حيث تمّ فعلا سرقة إحدى السيّارات رباعيّة الدّفع من أمام الإدارة ببن عروس بتاريخ 27 جانفي 2016 أي بعد أقل من 4 أشهر من اقتنائها بثمن قدره 60,9 أ.د.

وتوصي المحكمة بضرورة جرد كل قطع غيار العربات التي زال الانتفاع بها والتي يتواصل خزنها بمغازاتها والإسراع بالتّفويت فيها وفق الإجراءات والتراتيب وإلى القيام بالتشخيص الفنّي للسيارات الرّابضة قصد الحسم في مآلها. كما يتعيّن تفعيل مبدأ المنافسة عند إنجاز الصيانة و تكوين عدد من الأعوان بالورشات لصيانة السيارات أو تكوين فرق إقليميّة للغرض و الإسراع بتأمين أماكن ربوض العربات من خلال الحرص على تركيز كاميرات المراقبة وتنفيذ أشغال تسييج المقرات المبرمجة.

ب- متابعة تدخلات الصيانة

تقتضي صيانة العربات احترام الإجراءات المفصّلة بدليل إجراءات التصرّف في العربات الإداريّة المذكور آنفا وتسجيل كلّ المعطيات والتّنصيصات ضمن وثائق يُمكّن مسكها من تحديد المسؤوليّات ومتابعة التدخّلات وبتحديد كلفة الاستعمال ومتابعة الحالة الإنتاجيّة للعربة. وتتمثّل هذه الوثائق في دفتر وسيلة النّقل وبطاقة الدخول والخروج وطلب الإصلاح وكراس رئيس الورشة وبطاقة الصيانة والإصلاح.

واتّضح غياب التوثيق لأشغال الصيانة حيث لم يتمّ طوال الفترة 2016-2019، التّنصيص ضمن 47% من دفاتر عيّنة شملت 43 سيارة موزّعة على 6 إدارات[1] على تدخّلات الصّيانة ولم يؤشر خلال نفس الفترة رؤساء الورشات على كلّ دفاتر وسيلة النقل بهذه العيّنة في كلّ المرّات التي تمّ فيها التدخّل بعنوان الصّيانة رغم تعدّد التدخّلات حسب بطاقات الصيانة والإصلاح. ولم تتضمّن77% من طلبات الإصلاح

---

[3] Tapis inter-cabine, jeu de rideaux, housse..

[4] لسنة 2015 المؤرّخة في 28 أكتوبر 2015 والمتعلّقة بحسن التصرّف في العربات الخفيفة رباعيّة الدّفع المسندة إلى الإدارات الجهويّة

[1] الإدارات المعنية: أريانة وتطاوين ومنوبة ومدنين والمهدية والقصرين.

لسنتي 2017 و2018 بالإدارة الجهويّة بأريانة رأيا فنيّا (رئيس الورشة) يؤكّد ضرورة تنفيذ الصيانة المطلوبة من قبل المنتفع بالسيّارة.

واتّضح من خلال مقاربة طلبات الإصلاح وكرّاس رئيس الورشة لسنوات 2018 و2019 بالنّسبة إلى الإدارة الجهويّة ببن عروس تباين المعطيات المسجّلة. فمن جهة نصّت طلبات الإصلاح المؤرّخة على أشغال محدّدة (مراجعة محرّك، تغيير زيت...) أو تغيير قطع بعينها (بطارية، مولّد، مضخّة..) في حين لم تتضمّن كرّاس رئيس الورشة أيّ معطى يخصّ تدخّلا تمّ إنجازه على السيارات المعنيّة خلال نفس الفترة. وفي المقابل تضمّن الكرّاس المذكور تدخّلات على سيارات لم تقابلها أي طلبات للإصلاح.

وقد أقرّت الوزارة الإخلالات المرفوعة وأفادت أنّ منظومة التصرّف في الأسطول "GesParc" التي شرعت في تركيزها تدريجيا منذ جويلية 2019 ستمكّن من تلافي هذا الإخلال وذلك بارتباط المسؤولين عن الورشات بكافة الهياكل والملزمين بإدراج كل التدخلات التي تخص الصيانة بالنّسبة إلى كلّ سيارة.

كما بيّن فحص الفواتير ووثائق الصّرف المتعلّقة بتدخّلات الورشات الخاصّة ونيابات الشّركات الأم بالنّسبة إلى عيّنة من 87 عربة خلال سنوات 2015 و2016 و2018 خلاص 5 فواتير بعنوان نفقات إصلاح سيارات غير مبيّنة بمبلغ 17 أ.د وهو ما يحول دون تحديد السيارات التي انتفعت بتدخّلات الصّيانة وبالتالي من متابعة نفقات الصيانة المخصّصة لكلّ سيارة كما يرفّع من خطر صيانة سيارات لا تنتمي إلى الوزارة.

من ناحية أخرى، أفرز فحص الشّروط الفنيّة المضمّنة بالصفقة رقم 2مكرّر/2017 المتعلّقة باقتناء منظومة متابعة الأسطول "GPS" وبمحضر تقييم العروض إمكانيّة توفير المنظومة لمعطيات تتعلّق بصيانة العربات[1]. إلاّ أنّه لوحظ عدم استكمال تركيز الوزارة للمنظومة فيما يتعلّق باستخراج هذه المعطيات واستغلالها.

ولا تقوم 47 % من الإدارات[2] بجرد الأدوات والتجهيزات المتوفّرة بورشاتها والمستعملة في صيانة السيارات وهو ما يخالف مجلّة المحاسبة العموميّة والتعليمات العامّة عدد 186 سالفة الذّكر.

وتدعو المحكمة الوزارة إلى ضرورة التثبّت من وجود التنصيصات الضروريّة على وثائق إثبات النّفقات والتّدقيق فيها قبل الأمر بالصّرف وإلى إيلاء العناية بتوثيق التدخّلات وإرساء نظام رقابة داخليّة يسمح بالمتابعة الفعليّة ويحول دون القيام بالتجاوزات.

---

[1] على غرار المسافة المقطوعة، تحليل عدد دورات المحرك في الدقيقة،... ضمن بطاقة صيانة العربة.

[2] النسبة تخصّ 7 إدارات (تونس وبن عروس والكاف والمهدية والقصرين وسيدي بوزيد وتوزر) من أصل 15 إدارة تم التّدقيق فيها.

*

* *

لضمان نجاعة المهام المناطة بعهدتها والمتعلقة أساسا بمتابعة المشاريع، يتعيّن على الوزارة العمل على تلافي عدد من النقائص التي شابت تصرّفها في أسطولها والتي خصّت أساسا عدم الدقّة في تحديده وسوء استغلاله ومحدوديّة صيانته. ولئن تعهّدت الوزارة من خلال إصدارها لمذكّرة عمل بتاريخ 11 جوان 2020 حول مزيد إحكام التصرّف في الأسطول، فإنّ ذلك لا ينفي ضرورة إرساء نظام رقابة داخلية فعّالة.

وفي هذا الإطار، تدعو المحكمة الوزارة إلى تحديد أسطولها من خلال ضبط قائمة شاملة ودقيقة وإلى تأطير الاقتناءات المنجزة على المشاريع وإلى الإسراع في القيام بالمعاينات الضروريّة قصد التّفويت في العربات التي زال الانتفاع بها وفقا للتراتيب وفي آجال معقولة فضلا عن ضمان المحافظة عليها لتفادي اهتلاكها.

وبهدف الاستغلال الأمثل لأسطول العربات، يتعيّن على الوزارة إحكام إسناد السيارات بما يتلاءم مع الحاجيات الحقيقية للإدارات واتخاذ ما يلزم من تدابير بغاية التأكّد من حسن استعمالها لما خصّصت له ودعم الرقابة في مجال التصرّف في الوقود بما يمكّن من متابعة استهلاكه وترشيده.

وباعتبار ما تمثّله صيانة العربات من تأثير مباشر على جاهزيّة الأسطول، توصي المحكمة بضرورة تشخيص الأعطاب في آجال معقولة واحترام التوصيات الفنيّة للمصنّعين وبتوثيق تدخّلات الصّيانة بما يمكّن من التحقّق من الجدوى من إنجاز الأشغال وجودتها فضلا عن تفعيل مبدأ المنافسة عند تنفيذ هذه الأشغال.

رد وزارة التجهيز والإسكان والبنية التحتية

- تحديد أسطول العربات

قامت الإدارة العامة للمصالح المشتركة بإصدار نموذج جرد ومذكرة عمل للهياكل المركزية والجهوية توصى فيها بضرورة القيام بجرد مادي كل سنة وقد تم الشروع في التنفيذ . ويتم إدراج كل المعطيات بمنظومة التصرف في أسطول النقل جاس بارك في نسختها الجديدة التي أصبحت تمكن الإدارات الجهوية والمركزية من التصرف في الأسطول الخاص بها دون الرجوع إلى المصالح المركزية عكس ما كانت عليه النسخة القديمة من منظومة جاس بارك، مع احتفاظ الإدارة العامة للمصالح المشتركة بإمكانية مراقبة كل اعمال التصرف واستصدار التقارير و الاحصائيات وتجميعها والمصادقة وهو ما يمكننا من تلافي الأخطاء والتضارب الحاصل سابقا في التصرف (مسك الوزارة قاعدة بينات شاملة للعربات تبين حالتها "في حركة، معطّل، زال الانتفاع بها") هذا وسيتم مد وزارة أملاك الدولة والشؤون العقارية بجرد سنوي ضمن كتيب وقرص مضغوط متعلق بتحيين معطيات السيارات والعربات مستخرجة من منظومة جاس بارك وفي شكل قاعدة بينات متكاملة تبين مختلف الوضعيات والحالات.

- تحديد أسطول النقل

أ- الضبط والاقتناء

بخصوص ضعف التنسيق بين مصالح الوزارة مركزيا وجهويا، مما أدى بالفعل لأخطاء في تامين 5 عربات محالة على عدم الاستعمال و4 دراجات نارية تمت سرقتها، فإن استغلال منظومة التصرف في أسطول النقل جاس بارك في نسختها الجديدة سيمكن من تلافي مثل هذه الأخطاء حيث ستتولى كل إدارة إدراج المعطيات حول السرقة أو حوادث المرور أو الإحالة على عدم الاستعمال أو التفويت وبالتالي تسجيل واستغلال المعطيات حيينا مما يتيح تأمين العربات الصالحة للجولان لا غير (مع إمكانية استخراج وصل تأمين عربات (مطبوعة تصدرها المنظومة) من قبل الإدارة المعنية تتم المصادقة عليه من قبل رئيس الإدارة الراجعة بالنظر) أما بخصوص عدم تأمين عربات ضمن القسط الأولي للتأمين فإن العقد المبرم بين الوزارة والشركة المتعهدة بالتأمين يخول لها تأمين العربات المضمنة بطلباتها في أول السنة وإعداد ملحق تكميلي في بداية السنة الموالية يتضمن العربات التي تم إدراجها خلال السنة أو التي تم سحب تأمينها إما لعطب طويل المدى أو حادث أو كلفة إصلاح مشطة. . . . .

وبخصوص عدم تضمين عربة تم اقتناؤها منذ تاريخ 17 نوفمبر 2017 تاريخ الاستلام الوقتي لمشروع تهيئة خليج المنستير، فإن الإدارة شرعت في إجراءات نقل الملكية قبل إثارة المحكمة (تم نقل الملكية بصفة فعلية للعربة بعد إمضاء محضر تفويت نهائي تم تحريره وإمضاؤه بتاريخ 23 جانفي 2018 وإجراء معاينة من طرف الوكالة الفنية للنقل البري بتاريخ 13 مارس 2018، واستشارة السيد وزير التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية بتاريخ 22 مارس 2018 قصد إدراجها بالسلسلة الإدارية وتمكين الإدارة المنتفعة من شهادة تأمين بتاريخ 28 أفريل 2018).

ب. التصرف في العربات التي زال الإنتفاع بها

يتم اتخاذ قرار الإحالة على عدم الاستعمال بناء على مقترح من قبل لجنة يتم إحداثها صلب الإدارة المعنية تقوم بإقرار إحالة العربة على عدم الاستعمال ونظرا للنقص الفادح في وسائل النقل وكثرة المشاريع الموكلة لها ولحسن متابعة مختلف الالتزامات تؤكد الوزارة ان الاحالة على عدم الاستعمال تظل مجرد اقتراح غير ملزم ولا يعتبر نافذا إلا بعد اتمام الاجراءات المنصوص عليها بدليل الاجراءات الخاص بالتصرف في العربات والسيارات الادارية لوزارة املاك الدولة والشؤون العقارية، أما بخصوص معاينة بعض العربات من قبل وزارة الدفاع كلجنة فنية فإن وزارة المالية هي التي تقوم بمراسلة هذه الأخيرة لمعاينة عربات المراد تعويضها في إطار اقتناءات جديدة.

– استغلال العربات

ب– استعمال العربات

في إطار إرساء نظام رقابة داخلية يرمي إلى متابعة الأسطول وحمايته من السرقة فضلا عن ترشيد استهلاك الوقود، ركزت الوزارة منظومة متابعة أسطول النقل gps-gprs تمكن من خلاله كل إدارة على حدة مركزيا وجهويا من متابعة أسطولها وتحديد موقع كل عربة ومتابعة نشاطها وإيقاف العربة عن بعد وتوفير تقارير، ولا يخوّ العقد المبرم والتجهيزات المتوفرة بالعربة توفير بعض التنابيه المتعلقة بصيانة العربة أو باستهلاك الوقود.

وبخصوص استعمال دفتر وسيلة النقل تم توجيه مكتوب إلى كل الإدارات للإلتزام باستعمال دفتر وسيلة نقل والأذون بمأمورية مستخرجة من منظومة جاس بارك في نسختها الجديدة لا غير.

ج. التصرف في الوقود

قامت الإدارة العامة للمصالح المشتركة بتوجيه مراسلات لكافة الهياكل قصد تدعيم إجراءات استغلال والتصرف في الوقود والوقود السائب بالخزانات المركزة بورشات الإدارات العامة والجهوية ورفع اللبس الحاصل بخصوص تنافر المهام وتلافي الاخلالات المسجلة وإصلاح المقياس الدال على الكميات المتبقية بالخزان والقيام بالجرد المادي السنوي للوقود.