

بلاغ

في إطار التفاعل مع الأخبار المتداولة بخصوص مشروع الشبكة الحديدية السريعة بتونس الكبرى RFR، وحرصا منها على إنارة الرأي العام حول سير هذا المشروع ومدّ المواطن بالمعلومة الصحيحة وتفنيد الادعاءات الباطلة التي تمسّ من مصداقيتها، يهّمّ شركة تونس للشبكة الحديدية السريعة أن تفيد بما يلي:

باشرت الشركة تنفيذ هذا المشروع عبر عدد من الشركات التي تم اختيارها لإنجاز مختلف مكوناته وفق الإجراءات المعمول بها في مجال تنفيذ المشاريع العمومية والصفقات المترتبة عنها مع تكليف مكاتب دراسات ومتابعة الأشغال تضم كفاءات وخبراء دوليين في المجال، وعُهد الى الشركة الوطنية للسكك الحديدية اقتناء القطارات بوصفها المستغلّ للشبكة.

وتُذكّر شركة تونس للشبكة الحديدية السريعة بحجم التعطيلات التي شهدها المشروع في جزئه الأول نتيجة الاضطرابات الاجتماعية التي تزامنت مع انطلاق القسط الأول من الأشغال في شهر جانفي 2011 مع مواجهة صعوبات في تحرير الحوزة العقارية للمشروع وتعطل في تحويل الشبكات المختلفة للمستلزمين العموميين (الشركة الوطنية لاستغلال وتوزيع المياه و الشركة التونسية للكهرباء والغاز والديوان الوطني للتطهير و اتصالات تونس)، إضافة

الى فسخ العقد المبرم مع إحدى شركات المقاولات أواخر سنة 2017 نتيجة الإخلال بتعهداتها حيث وقع إعادة طلب العروض و ابرام صفقة جديدة أواخر سنة 2019 علاوة عن إيقاف جميع الأشغال بمنطقة باردو منذ شهر نوفمبر 2019 بقرار من بلدية المكان وأخيرا تواتر السرقات و الاعتداءات على التجهيزات وتخريب المنشآت أثناء الأشغال وبعدها.

وإذ تؤكد الشركة أنه تمّ الإنتهاء من جميع الأشغال من قبل شركات المقاولات على طول الخط E واستكمال التجارب الفنية بالبنية التحتية منذ شهر سبتمبر الماضي، فإنها تُذكر بأن انتهاء الأشغال لا تعني بالضرورة بداية الاستغلال من قبل الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية الذي يتطلب قيام الشركة المستغلة بالتجارب الفنية اللازمة على القطارات التي اقتنتها والموضوعة على ذمتها مع تكوين الإطارات والأعوان للتحكم في إدارة المكونات الفنية للمشروع ضمانا لسلامة المعدّات والتجهيزات وخاصة سلامة مستعملي هذا المرفق العمومي.

وخلال هذه التجارب برزت بعض النقائص والإشكاليات الفنية تم تجاوزها بالتنسيق بين فنيي شركة تونس للشبكة الحديدية السريعة والشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية وتدخل الأطراف المعنية، كما وقعت ملاحظة تآكل عجلات القطارات المستعملة على هذا الجزء وتحديدًا بأحد منعرجات الخط E، ولمعالجة هذا الاشكال اتفق الخبراء على تغيير مقاسات عرض السكة الى جانب حلول فنية أخرى على غرار تعديل العجلات reprofilage des roues، كما تم الاتفاق على تقليص المساحة الفاصلة بين الرصيف وعربات القطارات لمزيد تعزيز سلامة المسافرين باعتماد تقريب السكة.

وتُفيد الشركة بأن التغييرات التي أُدخلت على كراس الشروط والتي تمت طبقا للإجراءات المعمول بها ضمن القانون المنظم للصفقات العمومية وبناء على مؤيّدات تثبت جدوى هذا التغيير من شأنها أن تدعم منظومة سلامة النقل الحديدي لاسيما وأن الفترة الفاصلة بين إعداد كراسات الشروط سنة 2008 وفترة الإنجاز قد شهدت بعض التحولات على المستوى التكنولوجي والتي تساهم في ضمان أعلى مستوى من السلامة ، ومن بين هذه التغييرات نذكر استبدال جهاز الكشف عن وجود حركة القطارات الذي يعتمد على "دارات السكة Circuits de voie" بجهاز جديد يعتمد على "عداد المحاور compteur d'essieux".

وبخصوص خروج أحد القطارات الجديدة عن السكة فقد تم تسجيله سنة 2019 أثناء عملية تحويله عبر الجر من ميناء رادس إلى مستودع سيدي فتح الله مباشرة بعد وصوله الى تونس وتنفي الشركة مسؤوليتها عن ذلك حيث تم ذلك خارج شبكة RFR.

وحول عمليات جر القطارات الجديدة من محطة برشلونة إلى مستودع سيدي فتح الله تُوضّح الشركة ان اعتمادها سيكون بشكل وقتي لضمان أعمال الصيانة الدورية ولن تؤثر مباشرة على استغلال الجزء الأول في انتظار كهربية هذا الخط غير المبرمج في الصفقة الحالية.

وختاما، تُطمئن شركة تونس للشبكة الحديدية السريعة الرأي العام وتؤكد سلامة كل التجهيزات والمنشآت وجاهزيتها للاستغلال على طول الخط E، وهو ما ستثبته من خلال تقرير حول مطابقة السلامة للمعايير الدولية من قبل مكتب دولي مختص ومحايّد وقع تكليفه بهذه المهمة لأول مرة في مجال النقل الحديدي في تونس.

وفي اطار تطبيق استراتيجية وزارة النقل في توفير نقل عمومي حضري
متطور وصيديق للبيئة وآمن فإن بداية استغلال الخط E من الشبكة
الحديدية السريعة من قبل الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية
يستوجب استكمالها الجوانب الفنية والإجراءات الترتيبية والتكوين المختص
لأعوانها.