

**أعضاء مجلس الإدارة لشركة النقل بتونس**

**في 31 ديسمبر 2011**

| <b><u>الاسم و اللقب</u></b> | <b><u>الصفة</u></b>            | <b><u>الهيكل المنتمي إليه</u></b>   |
|-----------------------------|--------------------------------|-------------------------------------|
| 1 فرج علي                   | رئيس مدير عام شركة النقل بتونس | وزارة النقل                         |
| 2 سارة رجب                  | عضو                            | وزارة النقل                         |
| 3 توفيق بن حمودة            | عضو                            | الوزارة الأولى                      |
| 4 الهادي ديمق               | عضو                            | وزارة المالية                       |
| 5 أحمد الغطاس               | عضو                            | وزارة الداخلية                      |
| 6 كمال الدوخ                | عضو                            | وزارة التجهيز                       |
| 7 محمود بن ساسي             | عضو                            | وزارة التنمية و التعاون الدولي      |
| 8 السيد الأعتز              | عضو                            | وزارة التعليم العالي و البحث العلمي |
| 9 عبد الرؤوف القسنطيني      | عضو                            | وزارة التربية                       |
| 10 سيدة علاقي               | عضو                            | بلدية تونس                          |
| 11 نبيه الكنزاري            | عضو                            | ممثل أعوان شركة النقل بتونس         |
| 12 صالح سعد اللاوي          | عضو                            | ممثل أعوان شركة النقل بتونس         |
| 13 محمد الصادق محجوب        | مراقب الدولة                   | الوزارة الأولى                      |

## تقديم الشركة

- الإسم القانوني : شركة النقل بتونس
- الصيغة القانونية : مؤسسة عمومية ذات صيغة غير إدارية، تتمتع بالشخصية المدنية و الاستقلال المالي
- الإسم التجاري : نقل تونس
- تاريخ التأسيس : وقع إحداث شركة النقل بتونس بالقانون عدد 33 لسنة 2003 المؤرخ في 28 أفريل 2003 إثر إدماج الشركة الوطنية للنقل و شركة المترو الخفيف لمدينة تونس
- سلطة الإشراف : وزارة النقل.
- المهام : تأمين النقل العمومي للأشخاص بتونس الكبرى وضواحيها.
- الشبكات :

### شبكة الحافلات:

- عدد الأقاليم : 5 (تونس 1، تونس 2 ، بن عروس، باب سعدون و الزهروني)
- عدد المستودعات : 7 (الشرقية 1 ، الشرقية 2 ، بئر القصعة ، باب سعدون، الزهروني ، البكري و طبرية)
- الورشات المركزية : تتولى الورشات المركزية تجديد الحافلات و إصلاح كافة مكوناتها وصيانتها
- عدد الخطوط : 227
- عدد خطوط الترابط حافلة – مترو : 40
- عدد خطوط الترابط حافلة – حافلة : 5
- طول الشبكة : 7023,9 كلم.
- عدد المحطات : 3146 ذهابا و إيابا

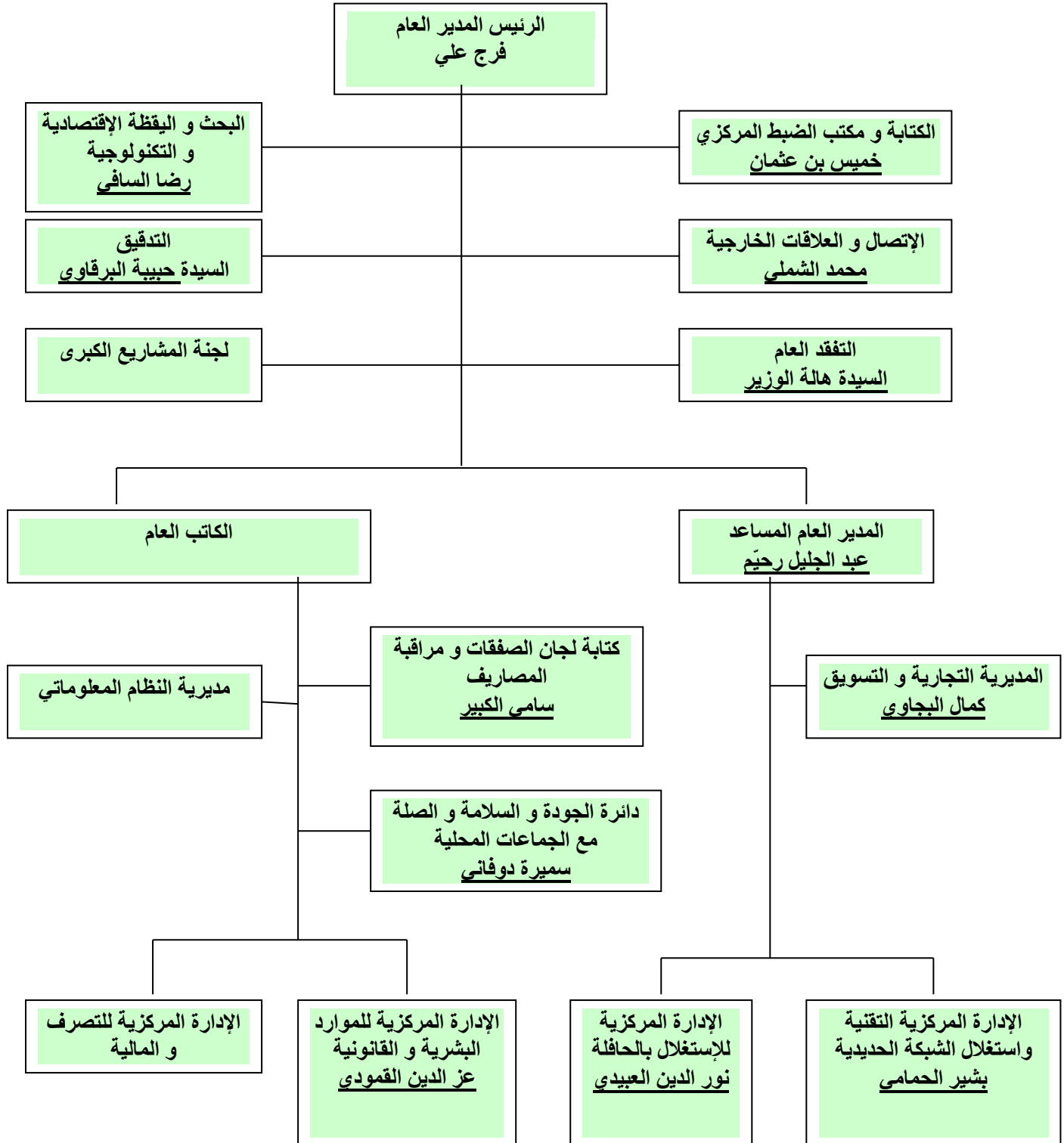
### شبكة المترو :

- عدد المستودعات : 2 (أريانة و تونس البحرية)
- عدد الخطوط : 6
- طول الشبكة : 61,3 كلم (سكة مزدوجة)
- شبكة الخط الحديدي ت – ح – م :
- عدد المستودعات : 1 (تونس البحرية)
- طول الشبكة : 18,8 كلم (سكة مزدوجة)

### • مركز التكوين و الإقتان :

يسهر مركز التكوين و الإقتان ببن عروس على توفير حاجيات المؤسسة من الموارد البشرية وفقا للإختصاصات المطلوبة من أجل إستعمال أمثل لهذه الموارد و ضمان المعادلة بين إختصاص العون و نوعية عمله و موقعه إلى جانب تأمين عملية التكوين والرسكلة لكافة الأعوان.

## الهيكل التنظيمي للشركة



## الإدارة المركزية للتصرف و المالية

مديرية التنمية و المالية : المنجي بن فرج  
إدارة الدراسات الإستراتيجية : نجاة خليف النموري  
إدارة التخطيط و مراقبة التصرف : الطاهر الغالي  
الإدارة المالية : زايد لعماري

مديرية التزويد : هالة ثابت المهيري  
إدارة الشراءات و الصفقات : الحبيب المسعودي  
إدارة التصرف في المخزونات : جلال القرقوري

## الإدارة المركزية للموارد البشرية و القانونية

مديرية الشؤون القانونية و الشؤون العامة : سيماء كربيبي الهمامي  
إدارة الشؤون القانونية : فتحي الذوايدي  
إدارة الشؤون العامة : صالح الفرجاتي

مديرية الموارد البشرية  
الإدارة الطبية و الإجتماعية : علي هواء  
إدارة التكوين : عبد الرزاق الميلادي  
إدارة الشؤون الإدارية : إبراهيم بن عبد الله

## الإدارة المركزية للإستغلال بالحافلة

مديرية المنطقة 1  
إدارة إقليم تونس 1 : خالد الوسلاتي  
إدارة إقليم تونس 2 : عبد الحميد المهدي  
إدارة إقليم باب سعدون : عبد الرؤوف بو حديدة

مديرية المنطقة 2  
إدارة بن عروس : عادل بالحاج  
إدارة إقليم الزهروني : العروسي بن فرج

## الإدارة المركزية للتنقية وإستغلال الشبكة الحديدية

مديرية المعدات الجارة و السيارة : هاجر المزوني بالليل  
إدارة صيانة الحافلات : محمد علي مخلوف  
إدارة معدات المترو : مراد بن جميع

مديرية البنية التحتية : رضا الوسلاتي  
إدارة التجهيزات الكهربائية : شكري بن غانم  
إدارة السكة و المباني و المنشآت الفنية : عبد الجبار اللوز

## توطئة

مقارنة بسنة 2010 تميزت سنة 2011 بما يلي:

### على مستوى النشاط:

- ♣ بلغ عدد المسافرين خالصي المعلوم ودون النقل المجاني 253,5 مليون مسافر مقابل 335,3 سنة 2010 أي بتراجع قدره 81,7 مليون مسافر (-24,38%) نتيجة انخفاض عدد مسافري التذاكر بما قدره 39 مليون و مسافري سندات الاستظهار بما قدره 14,2 مليون و التلاميذ و الطلبة بما قدره 28,9 مليون مقابل ارتفاع طفيف لمسافري الكراءات بما قدره 0,3 مليون مسافر.
- ♣ بلغ عدد الكيلومترات المجدية 54,3 مليون كلم مقابل 60,6 سنة 2010 أي بنقص 6,3 مليون كلم (-10,45%) و تراجع عدد البقاع الكيلو مترية المعروضة بما يعادل 695 مليون بقعة كيلومترية معروضة (- 8,63%).
- ♣ بلغ معدل الأسطول المستعمل كامل أيام الأسبوع بشبكة الحافلات 683,9 حافلة سنة 2011، مقابل 743,6 سنة 2010 أي بنقص 59,7 حافلة نسبته 8,03 % . أما معدل أسطول الشبكة الحديدية، فقد بلغ 129,3 عربة سنة 2011 مقابل 128,9 سنة 2010 أي بارتفاع طفيف نسبته 0,27%.
- ♣ بلغ معدل عدد الأعوان على ذمة المصالح 7.446 عونا مقابل 6.876 سنة 2010 أي بارتفاع نسبته 8,28% (زيادة 570 عونا).

### على مستوى النتائج المالية:

- ♣ بلغت مقابيض الاستغلال 54,3 م.د مقابل 71,8 م.د سنة 2010 أي بتراجع قدره 17,5 م.د (-24,36%) .
- ♣ بلغت جملة الأعباء 245,8 م.د مقابل 235,5 سنة 2010 أي بارتفاع قدره 10,3 م.د (+ 4,37%) راجع بالأساس إلى :
  - إرتفاع أعباء الأعوان بما قدره 19,5 م د ( + 16,66%)
  - إرتفاع الأعباء المالية الصافية بما قدره 3,7 م د ( + 49,76%)
  - إنخفاض مشتريات التموينات المستهلكة بما قدره 9,4 م د (- 16,78%)
  - إنخفاض مخصصات الإستهلاكات و المدخرات بما قدره 1,9 م د (- 5,67%)
  - إنخفاض أعباء الإستغلال الأخرى بما قدره 1,1 م د (- 5,85%)
- ♣ بلغت جملة إيرادات الاستغلال 177,6 م.د مقابل 152,9 م.د لسنة 2010 نتيجة ارتفاع مبالغ المداخل الأخرى و التعويض على النقل المدرسي على التوالي بما قدره 38,9 م.د و 3 م.د مقابل تراجع مداخل الإستغلال بما قدره 17,5 م.د.
- ♣ بلغت النتيجة المحاسبية قبل التعديلات عجزا بما قدره 67 م.د مقابل 80,1 م.د سنة 2010 أي بانخفاض العجز بما قدره 13,1 م.د.

## أبرز الأحداث لسنة 2011

- ❖ 01 جانفي : مظاهرات شعبية في كامل أنحاء الجمهورية إلى غاية 14 جانفي.
- ❖ 14 جانفي : الثورة الشعبية.
- ❖ 03 فيفري : إضراب أعوان المترو.
- ❖ 04 فيفري : استئناف نشاط خطوط المترو بعد الاتفاق النهائي بين الإدارة العامة لنقل تونس و الجامعة العامة للنقل.
- ❖ 19 فيفري : وقفة احتجاجية بالمقر الاجتماعي للشركة إلى غاية 22 فيفري.
- ❖ 10 مارس : إضراب عام على شبكة الحافلات.
- ❖ 16 مارس : استئناف العمل في 03 مستودعات وهي الشرقية 1 و الشرقية 2 و باب سعدون.
- ❖ 17 مارس : استئناف كلي للعمل على كامل شبكة الحافلات.
- ❖ 17 مارس : إشراف التفقدية العامة على عملية التدقيق والتحقيق في كل ملفات الشركة.
- ❖ 26 مارس : انطلاق أشغال تهيئة محطة المترو بباردو.
- ❖ 12 أفريل : تعيين السيد فرج علي رئيسا مديرا عاما لشركة النقل بتونس.
- ❖ 22 أفريل : إبرام إتفاق بين الدولة والإتحاد العام التونسي للشغل لإدماج أعوان المناولة.
- ❖ 01 جويلية : إحداث أربعة خطوط ترابط حافلة ومترو على مستوى محطة سليمان كاهية ( 23 ت - 23 ث - 23 ط و 61).
- ❖ 24 جويلية : إضراب أعوان الشبكة الحديدية إلى غاية 27 جويلية.
- ❖ 28 جويلية : سلسلة إعتداءات على الأسطول و الأعوان.
- ❖ 01 أوت : انطلاق بيع اشتراكات النقل المدرسية والجامعية 2011-2012.
- ❖ 01 أوت : إنتداب 698 عوناً ( حراسة وتنظيف وصيانة السكة وأعوان إداريون) تطبيقاً لإتفاق المبرم بين الدولة والإتحاد العام التونسي للشغل بتاريخ 22 أفريل 2011 وكذلك لمذكرة الوزارة الأولى عدد 883 بتاريخ 26 أفريل 2011.
- ❖ 09 أوت : إضراب عام لأعوان الجولان على كلتا الشبكتين (اتحاد عمال تونس).
- ❖ 13 أوت : إضراب على مستوى محطة الترابط سليمان كاهية بمنوبة.
- ❖ 06 أكتوبر : محضر متابعة عدلية ضد شركة ألفابيس من طرف وزارة الإشراف.
- ❖ 17 نوفمبر : تفاقم ظاهرة الاعتداءات على الأعوان و المعدات.
- ❖ 22 نوفمبر : عودة استغلال محطة باردو بعد إنتهاء أشغال التهيئة.
- ❖ 04 ديسمبر : إضراب أعوان الجولان على مجمع خطوط الحافلة 23 إلى غاية 5 ديسمبر.
- ❖ 16 ديسمبر : إضراب أعوان الجولان على خطوط الترابط للحافلات على مستوى محطة سليمان كاهية بمنوبة.

## نتائج خدمات شركة النقل بتونس

النشاط التجاري لشركة النقل بتونس

المسافرون بشركة النقل بتونس

مقايض الإستغلال لشركة النقل بتونس

## نتائج خدمات شركة النقل بتونس

### النشاط التجاري لشركة النقل بتونس

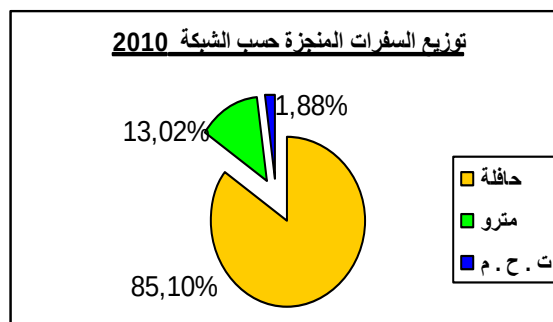
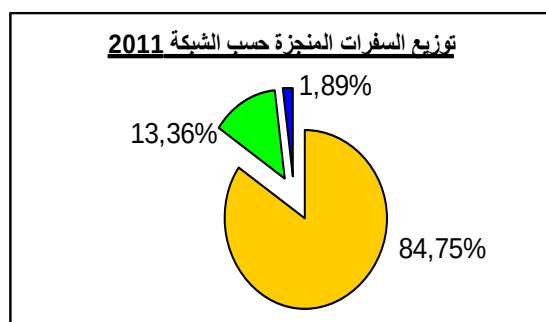
#### السفرات المنجزة على شبكتي شركة النقل بتونس

(بالآلاف)

| البيانات       | 2010    | 2011    | نسبة التطور |
|----------------|---------|---------|-------------|
| الحافلات       | 1 516,0 | 1 376,6 | -9,19%      |
| المترو         | 232,0   | 217,0   | -6,48%      |
| قطار ت . ح . م | 33,4    | 30,7    | -8,10%      |
| المجموع        | 1 781,4 | 1 624,3 | -8,82%      |

♣ انخفاض عدد السفرات المنجزة بنسبة 8,82% يعود بالأساس إلى الإضطرابات على مستوى حركة الجولان بسبب الإضرابات و التظاهرات التي شهدتها سنة 2011 والتي أدت إلى تقاوم إلغاء السفرات.

♣ بلغت نسبة انجاز السفرات تونس 2011 ، 84,61 % مقابل 87,46 % سنة 2010 .



#### الكيلومترات المجدية على شبكتي شركة النقل بتونس

(بالآلاف)

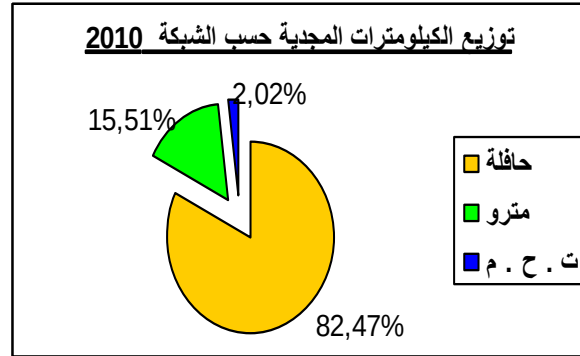
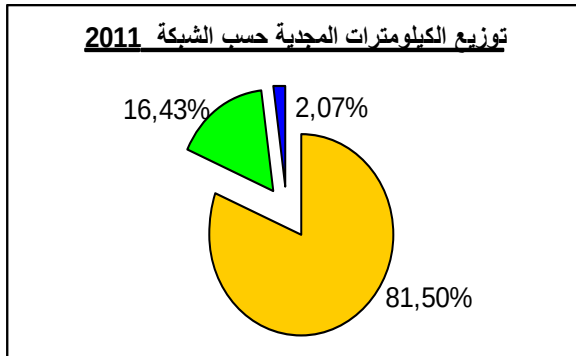
| البيانات       | 2010     | 2011     | نسبة التطور |
|----------------|----------|----------|-------------|
| الحافلات       | 49 997,1 | 44 245,4 | -11,50%     |
| المترو         | 9 401,2  | 8 923,2  | -5,08%      |
| قطار ت . ح . م | 1 227,4  | 1 122,4  | -8,55%      |
| المجموع        | 60 625,7 | 54 291,0 | -10,45%     |

♣ بلغت نسبة انجاز الكيلومترات المجدية المبرمجة 86,96% تونس 2011 ، مقابل 89,98% سنة 2010 .

♣ ارتفاع عدد الكيلومترات الغير منجزة بنسبة 17,80% , أدى إلى تراجع عدد الكيلومترات المجدية بنسبة 10,45% .

♣ انخفاض ملحوظ لعدد الكيلومترات المجدية على شبكة الحافلات.





**البقاع الكيلومترية المعروضة على شبكتي شركة النقل بتونس**

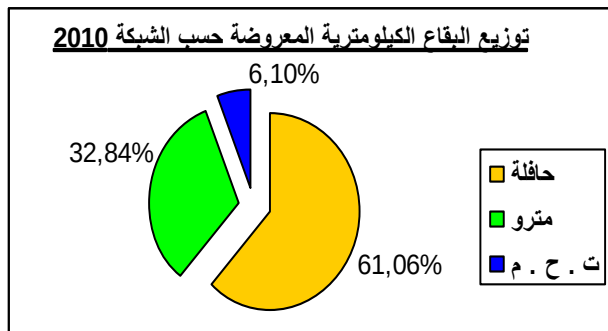
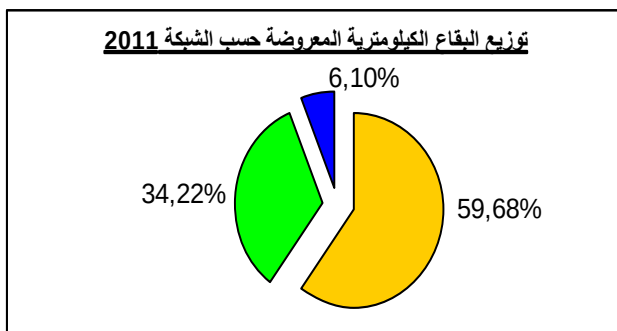
(بالآلاف)

| البيانات      | 2010        | 2011        | نسبة التطور |
|---------------|-------------|-------------|-------------|
| الحافلات      | 4 916 606,0 | 4 390 553,3 | -10,70%     |
| المترو        | 2 644 500,0 | 2 517 225,9 | -4,81%      |
| قطار ت. ح. م. | 490 900,0   | 448 969,6   | -8,55%      |
| المجموع       | 8 052 006,0 | 7 356 748,8 | -8,63%      |

♣ تراجع عدد البقاع الكيلومترية المعروضة بنسبة 8,63 % نظرا لانخفاض عدد الكيلومترات المجدية بنسبة 10,45 % فضلا عن تقلص معدل الأسطول المستعمل بنسبة 6,81 %.

♣ سجل عدد البقاع الكيلومترية المعروضة على شبكة الحافلات تراجعا بنسبة 10,70 % مماثلا للكيلومترات المجدية (- 11,50 %) بسبب استقرار حصّة الحافلات المزدوجة المستعملة كامل أيام الأسبوع (28%).

♣ تمثل حصّة الشبكة الحديدية 40,32 % من مجموع البقاع الكيلومترية المعروضة و 18,50 % من الكيلومترات المجدية.



## المسافرون على شبكتي شركة النقل بتونس

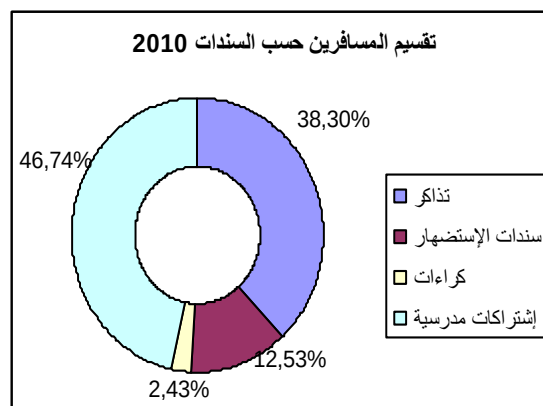
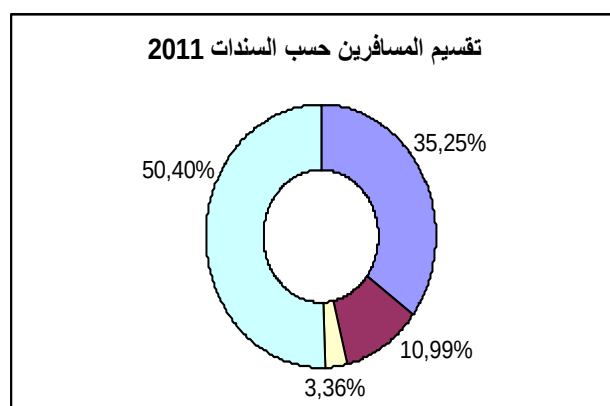
(بالألف)

| البيانات         | 2010      | 2011      | نسبة التطور |
|------------------|-----------|-----------|-------------|
| التذاكر          | 128 406,3 | 89 375,5  | -30,40%     |
| سندات الإستظهار  | 42 006,0  | 27 871,0  | -33,65%     |
| الكراءات         | 8 158,9   | 8 506,9   | 4,26%       |
| التلاميذ والطلبة | 156 701,8 | 127 771,2 | -18,46%     |
| المجموع          | 335 273,0 | 253 524,6 | -24,38%     |

♣ أدى تراجع العدد الجملي للبقاع الكيلومترية المعروضة بنسبة 8,63 % فضلا عن الظروف الصعبة لإجراء عمليات المراقبة بسبب الأحداث التي شهدتها سنة 2011، إلى تقلص عدد المسافرين بنسبة 24,38 %.

♣ بلغ عدد المسافرين دون التلاميذ و الطلبة 125,7 مليون بتراجع قدره 52,8 مليون (-29,58 % ) مقارنة بسنة 2010. وتمثل حصة مسافري التذاكر 73,90 % من هذا الانخفاض.

♣ تقلص عدد المسافرين من تلاميذ و طلبة بنسبة 18,46 % ناتج عن انخفاض مبيعات الاشتراكات المدرسية خلال حملتي فيفري و سبتمبر على التوالي بنسبة 34,53 % و 15,09 %.



### مقايض الإستغلال لشبكتي شركة النقل بتونس

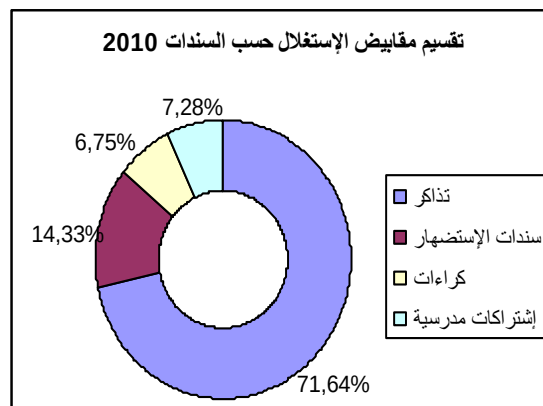
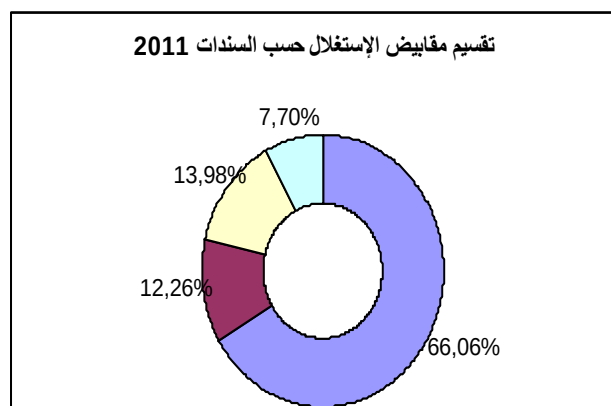
(بالألف دينار وخارج الأداءات )

| البيانات         | 2010     | 2011     | نسبة التطور |
|------------------|----------|----------|-------------|
| التذاكر          | 51 453,5 | 35 887,2 | -30,25%     |
| سندات الإستظهار  | 10 289,0 | 6 658,2  | -35,29%     |
| الكراءات         | 4 849,7  | 7 595,7  | 56,62%      |
| التلاميذ والطلبة | 5 232,5  | 4 184,4  | -20,03%     |
| المجموع          | 71 824,7 | 54 325,5 | -24,36%     |

♣ تراجع مقايض الاستغلال بنسبة 24,36 % مماثل لانخفاض عدد المسافرين راجع بالأساس إلى صعوبة عمليات المراقبة بسبب الأحداث المسجلة سنة 2011.

♣ بلغت مدا خيل الاستغلال دون التلاميذ و الطلبة 50,1 مليون دينار بانخفاض قدره 16,5 مليون دينار (-24,70 %) مقارنة بسنة 2010, وتمثل حصّة التذاكر 94,54 % من هذا الانخفاض.

♣ مثلت حصّة التلاميذ و الطلبة 7,70 % من جملة المقايض مقابل 50,40 % من جملة المسافرين. بلغت قيمة التعويض على النقل المدرسي 80 مليون دينار خلال سنة 2011.



## النقل بالحافلة

شبكة خطوط الحافلة

أسطول الحافلات

النشاط التجاري للحافلة

المسافرون بالحافلة

مقاييس الإستغلال للحافلة

## النقل بالحافلة

### شبكة خطوط الحافلة

| نسبة التطور | عدد الخطوط |         | البيانات                         |
|-------------|------------|---------|----------------------------------|
|             | 2011       | 2010    |                                  |
| 0,00%       | 12         | 12      | الخطوط الحضرية                   |
| 1,22%       | 83         | 82      | الخطوط الضحوية القصيرة           |
| 5,60%       | 132        | 125     | الخطوط الضحوية الطويلة           |
| 3,65%       | 227        | 219     | المجموع                          |
| 6,86%       | 7 023,9    | 6 573,2 | طول الشبكة ذهابا وإيابا (بالكلم) |

شهدت شبكة خطوط الحافلات خلال سنة 2011 التغييرات التالية:

- ♣ إحداث خطين جديدين: بزيادة 80,8 كلم على طول الشبكة.  
- 35ت : 10 ديسمبر أريانة - حي الصحة برج الوزير.  
- 31ت/ : الشرقية - شرفاش 24 .
- ♣ إعادة استغلال 6 خطوط وقع التفويت فيها لفائدة الشركة الجمهورية للنقل ببنزرت في جويلية 2010.  
وهي على التوالي 31 - 31أ - 31ب - 31ث - 44أ و 77 بزيادة 442,5 كلم على طول الشبكة.
- ♣ تدعيم خطوط الترابط حافلة و مترو على مستوى محطة سليمان كاهية ب 4 خطوط 23 ت - 23 ث - 23 ط و 61 نتج عنه نقص في طول الشبكة ب 72,6 كلم.

## أسطول الحافلات

| البيانات                                | حافلات عادية |        |             | حافلات مزدوجة |        |             | مجموع الأسطول |         |             |
|-----------------------------------------|--------------|--------|-------------|---------------|--------|-------------|---------------|---------|-------------|
|                                         | 2010         | 2011   | نسبة التطور | 2010          | 2011   | نسبة التطور | 2010          | 2011    | نسبة التطور |
| الأسطول المسند في 31 ديسمبر             | 855          | 851    | -0,47%      | 318           | 353    | 11,01%      | 1 173         | 1 204   | 2,64%       |
| معدل الأسطول المسند                     | 857,2        | 844,8  | -1,44%      | 320,6         | 332,1  | 3,58%       | 1 177,8       | 1 176,9 | -0,07%      |
| معدل الأسطول الجاهز للاستغلال           | 719,5        | 650,5  | -9,59%      | 246,6         | 244,6  | -0,81%      | 966,1         | 895,1   | -7,35%      |
| نسبة الأسطول الجاهز للاستغلال           | 83,94%       | 77,00% | -8,27%      | 76,91%        | 73,65% | -4,24%      | 82,02%        | 76,05%  | -7,27%      |
| معدل الأسطول المستعمل أيام العمل        | 607,4        | 546,9  | -9,96%      | 230,4         | 216,5  | -6,05%      | 837,8         | 763,4   | -8,88%      |
| نسبة الأسطول المستعمل أيام العمل        | 70,86%       | 64,74% | -8,64%      | 71,87%        | 65,19% | -9,29%      | 71,13%        | 64,86%  | -8,81%      |
| معدل الأسطول المستعمل كامل أيام الأسبوع | 538,0        | 489,0  | -9,11%      | 205,6         | 194,9  | -5,21%      | 743,6         | 683,9   | -8,03%      |
| نسبة الأسطول المستعمل كامل أيام الأسبوع | 62,76%       | 57,88% | -7,78%      | 64,12%        | 58,69% | -8,47%      | 63,13%        | 58,11%  | -7,96%      |

♣ خلال سنة 2011 تم اقتناء 99 حافلة بقيت 4 منها في طور التجربة :

- 28 حافلة عادية من نوع ( INTERNATIONAL )
- 56 حافلة مزدوجة من نوع ( VOLVO )
- 15 حافلة مزدوجة من نوع ( MERCEDES )

♣ بلغ معدل العمر للأسطول المسند في 31 ديسمبر 8 سنوات مماثلة لسنة 2010.

♣ انخفاض نسبة الأسطول الجاهز للاستغلال (-7,28%) راجع بالأساس إلى ارتفاع نسبة الأعطاب (+9,55%) وإلى تفاقم عدد أيام غيابات الأعوان التقنيين بنسبة 77,75%.

♣ انخفاض نسبة استعمال الأسطول (-7,96%) ناتج عن تقلص الأسطول الجاهز للاستغلال وعن ارتفاع عدد أيام غيابات أعوان الجولان بنسبة 59,44%.

## النشاط التجاري للحافلة

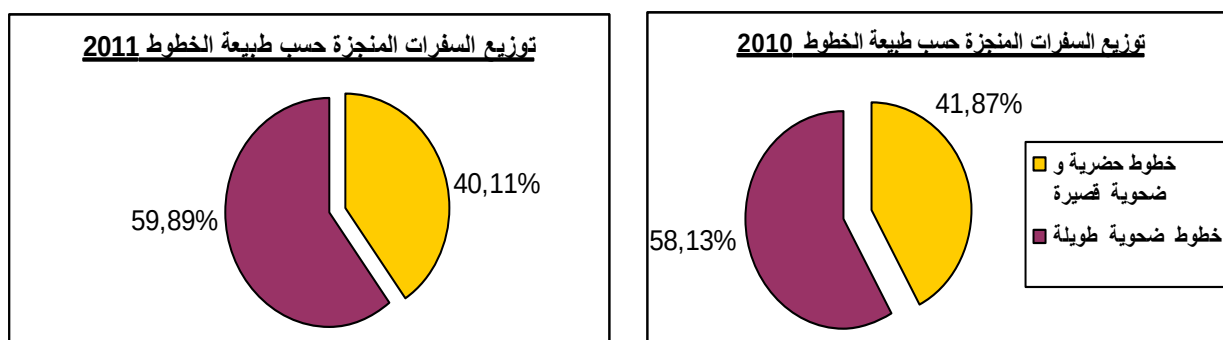
### السفرات المنجزة على الخطوط المنتظمة للحافلات

(بالآلاف)

| البيانات                 | 2010    | 2011    | نسبة التطور |
|--------------------------|---------|---------|-------------|
| خطوط حضرية و ضحوية قصيرة | 634,7   | 552,1   | -13,02%     |
| خطوط ضحوية طويلة         | 881,3   | 824,6   | -6,44%      |
| المجموع                  | 1 516,0 | 1 376,6 | -9,19%      |

❖ انخفاض عدد السفرات المنجزة بنسبة 9,19% يعود بالأساس إلى ارتفاع عدد السفرات الملغاة بنسبة 13,97% بسبب الإضرابات والتظاهرات التي شهدتها سنة 2011 .

❖ بلغت نسبة انجاز السفرات 82,80 % سنة 2011 مقابل 85,80 % سنة 2010.



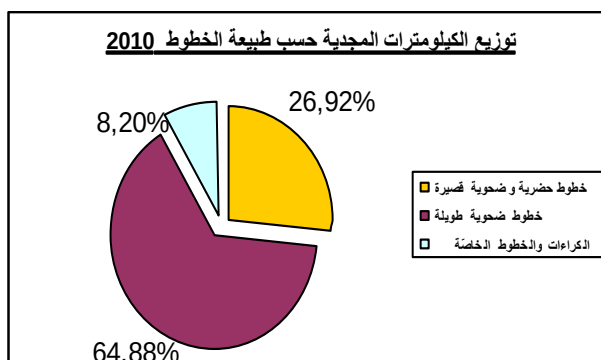
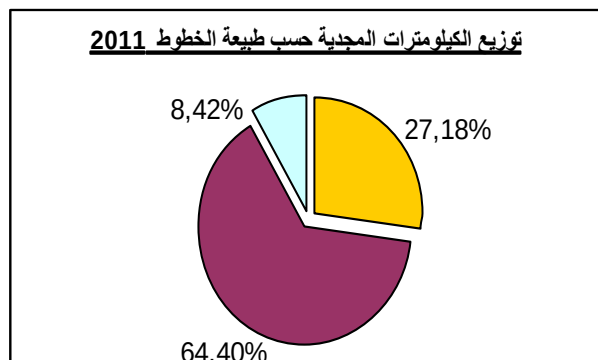
### الكيلومترات المجدية على شبكة الحافلات

(بالآلاف)

| البيانات                 | 2010     | 2011     | نسبة التطور |
|--------------------------|----------|----------|-------------|
| خطوط حضرية و ضحوية قصيرة | 13 461,2 | 12 025,0 | -10,67%     |
| خطوط ضحوية طويلة         | 32 435,6 | 28 494,4 | -12,15%     |
| الكراءات والخطوط الخاصة  | 4 100,3  | 3 726,0  | -9,13%      |
| المجموع                  | 49 997,1 | 44 245,4 | -11,50%     |

❖ بلغت نسبة انجاز الكيلومترات المجدية المبرمجة 84,79% تتعد 2011 ، مقابل 87,99% سنة 2010 .

❖ ارتفاع عدد الكيلومترات الغير منجزة بنسبة 16,33% بسبب تقادم عدد السفرات الملغاة، أدى لإنخفاض عدد الكيلومترات المجدية بنسبة 11,50%.



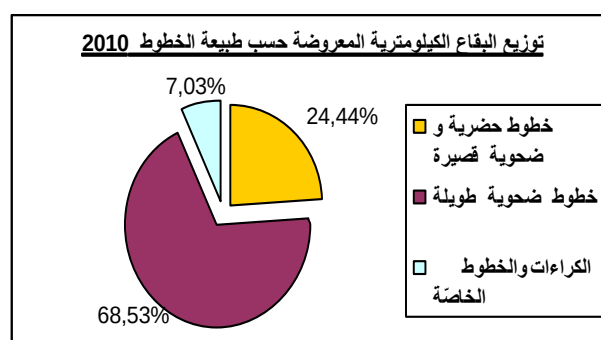
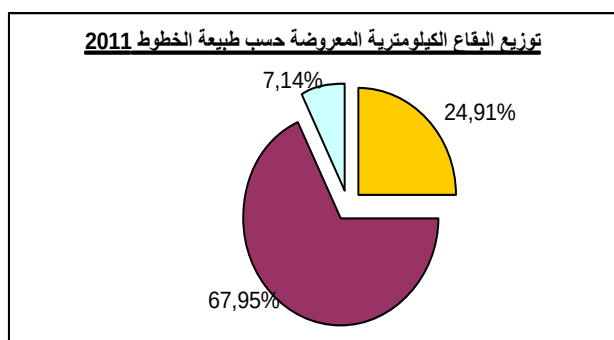
### البقاع الكيلومترية المعروضة على شبكة الحافلات

(بالآلف)

| البيانات                | 2010        | 2011        | نسبة التطور |
|-------------------------|-------------|-------------|-------------|
| خطوط حضرية وضحوية قصيرة | 1 201 300,0 | 1 093 874,7 | -8,94%      |
| خطوط ضحوية طويلة        | 3 369 500,0 | 2 983 219,0 | -11,46%     |
| الكراءات والخطوط الخاصة | 345 800,0   | 313 459,6   | -9,35%      |
| المجموع                 | 4 916 600,0 | 4 390 553,3 | -10,70%     |

♣ انخفاض عدد البقاع الكيلومترية المعروضة بنسبة 10,70 % شبه مماثل لتراجع عدد الكيلومترات المجدية بسبب الاستقرار

المسجل في حصّة الحافلات المزودة المستعملة كامل أيام الأسبوع ( 28 % ).





### المسافرون بالحافلة

(بالآلف)

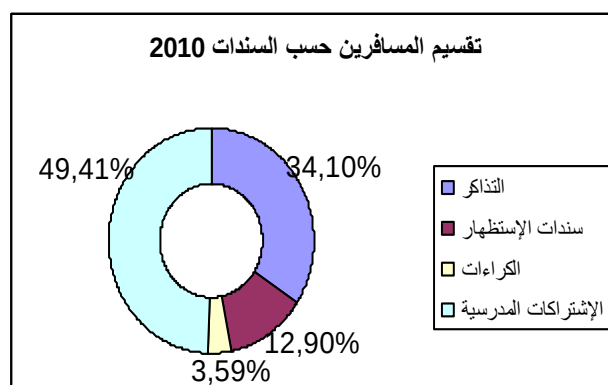
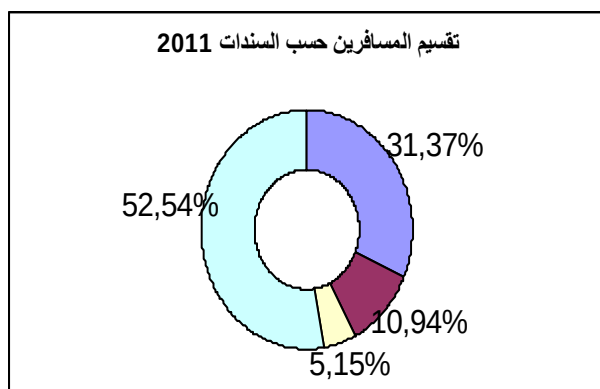
| البيانات         | 2010      | 2011      | نسبة التطور |
|------------------|-----------|-----------|-------------|
| التذاكر          | 77 603,6  | 51 821,6  | -33,22%     |
| سندات الإستظهار  | 29 355,0  | 18 065,0  | -38,46%     |
| الكرات           | 8 158,9   | 8506,9    | 4,26%       |
| التلاميذ والطلبة | 112 442,4 | 86 796,0  | -22,81%     |
| المجموع          | 227 559,9 | 165 189,5 | -27,41%     |

❖ انخفاض عدد البقاع الكيلو مترية المعروضة بنسبة 10,70% فضلا عن الاستعمال الشبه الكلى لأعوان المراقبة في حسن تأمين

السفرات، نتج عنه تراجع في عدد المسافرين بنسبة 27,41%.

❖ بلغ عدد المسافرين دون التلاميذ و الطلبة 78,4 مليون بتراجع قدره 36,7 مليون (-31,90%) مقارنة بسنة 2010 .

وتمثل حصّة مسافري التذاكر 70,30 % من هذا الانخفاض.



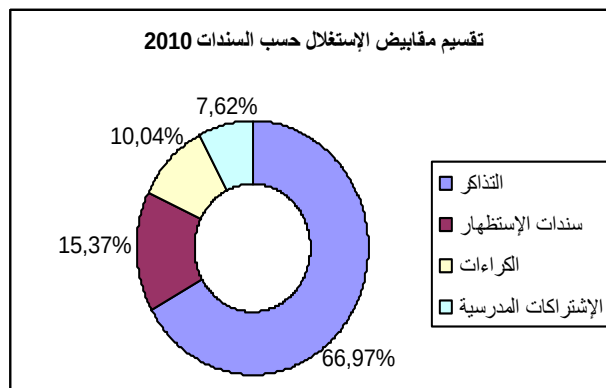
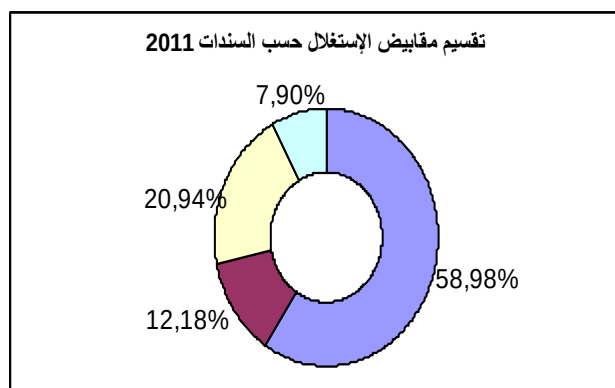
### مقايض الإستغلال للحافلة

(بالألف دينار وخارج الأداءات)

| البيانات         | 2010     | 2011     | نسبة التطور |
|------------------|----------|----------|-------------|
| التذاكر          | 32 331,9 | 21 395,3 | -33,83%     |
| سندات الإستظهار  | 7 418,9  | 4 417,4  | -40,46%     |
| الكراءات         | 4 849,7  | 7 595,7  | 56,62%      |
| التلاميذ والطلبة | 3 677,1  | 2 865,6  | -22,07%     |
| المجموع          | 48 277,6 | 36 274,0 | -24,86%     |

❖ تراجع مقايض الاستغلال بنسبة 24,86 % راجع بالأساس إلى تفاقم عدد المسافرين غير المستخلصين نظرا لصعوبة عمليات المراقبة بسبب الأحداث التي شهدتها سنة 2011.

❖ بلغت مدا خيل الاستغلال دون التلاميذ و الطلبة 33,4 مليون دينار بانخفاض قدره 11,2 مليون دينار (- 25,09 %) مقارنة بسنة 2010. وتمثل حصة التذاكر 97,72 % من هذا الانخفاض.



## النقل الحديدي

شبكة الخطوط الحديدية

أسطول الشبكة الحديدية

النشاط التجاري للشبكة الحديدية

مسافرو النقل الحديدي

مقايض الإستغلال للشبكة الحديدية

## النقل الحديدي

### شبكة الخطوط الحديدية

| البيانات              | طول الخط<br>(بالكم)                                | طول السكة<br>(بالكم) |
|-----------------------|----------------------------------------------------|----------------------|
| <b>المترو</b>         |                                                    |                      |
| الخط 1                | الخط الجنوبي : ساحة برشلونة - بن عروس              | 8,3                  |
| الخط 2                | الخط الشمالي : ساحة الجمهورية - أريانة             | 7,8                  |
| الخط 3                | الخط الشمالي الغربي : تونس البحرية - ابن خلدون     | 9,7                  |
| الخط 4                | الخط الغربي : ساحة برشلونة - المركب الجامعي بمنوبة | 13,6                 |
| الخط 5                | الخط الشمالي الغربي : ساحة برشلونة - الإنطلاقة     | 9,9                  |
| الخط 6                | خط المروج : تونس البحرية - المروج 5                | 12,0                 |
| مجموع خطوط المترو     |                                                    | 61,3                 |
| ت . ح . م             |                                                    | 18,8                 |
| مجموع الشبكة الحديدية |                                                    | 80,1                 |
|                       |                                                    | 160,3                |

## أسطول الشبكة الحديدية

| مجموع الشبكة الحديدية |        |        | ت. ح. م     |        |        | المترو      |        |        | البيانات                                |
|-----------------------|--------|--------|-------------|--------|--------|-------------|--------|--------|-----------------------------------------|
| نسبة التطور           | 2011   | 2010   | نسبة التطور | 2011   | 2010   | نسبة التطور | 2011   | 2010   |                                         |
| 0,00%                 | 191    | 191    | 0,00%       | 18     | 18     | 0,00%       | 173    | 173    | الأسطول المسند في 31 ديسمبر             |
| 0,00%                 | 191,0  | 191,0  | 0,00%       | 18,0   | 18,0   | 0,00%       | 173,0  | 173,0  | معدل الأسطول المسند                     |
| 1,67%                 | 158,5  | 155,9  | -6,89%      | 15,0   | 16,1   | 2,65%       | 143,5  | 139,8  | معدل الأسطول الجاهز للإستغلال           |
| 1,70%                 | 82,99% | 81,60% | -6,86%      | 83,28% | 89,41% | 2,67%       | 82,95% | 80,79% | نسبة الأسطول الجاهز للإستغلال           |
| 0,55%                 | 143,1  | 142,3  | -4,09%      | 11,5   | 12,0   | 0,95%       | 131,5  | 130,3  | معدل الأسطول المستعمل أيام العمل        |
| 0,55%                 | 74,90% | 74,49% | -3,88%      | 63,94% | 66,52% | 0,95%       | 76,04% | 75,32% | نسبة الأسطول المستعمل أيام العمل        |
| 0,27%                 | 129,3  | 128,9  | -3,98%      | 10,4   | 10,8   | 0,66%       | 118,9  | 118,1  | معدل الأسطول المستعمل كامل أيام الأسبوع |
| 0,27%                 | 67,67% | 67,49% | -4,33%      | 57,61% | 60,22% | 0,70%       | 68,72% | 68,24% | نسبة الأسطول المستعمل كامل أيام الأسبوع |

♣ سجلت نسبة الأسطول الجاهز للإستعمال تحسنا ب 1,67 % رغم انخفاض عدد عربات خط ت. ح. م الجاهزة للإستغلال بسبب تقادم الأسطول ( 33 عام و 9 أشهر).

♣ سجلت نسبة استعمال الأسطول إنخفاضا بنسبة 3,98 % على خط ت. ح. م وشبه استقرار على خطوط المترو ( + 0,66 % ) وذلك راجع بالأساس إلى تفاقم الغيابات و ارتفاع عدد أيام العطل السنوية المقضاة لأعوان الجولان على التوالي بنسبة 69,29 % و 25,41 %.

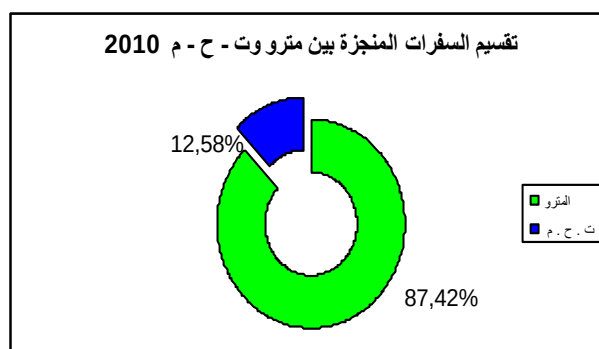
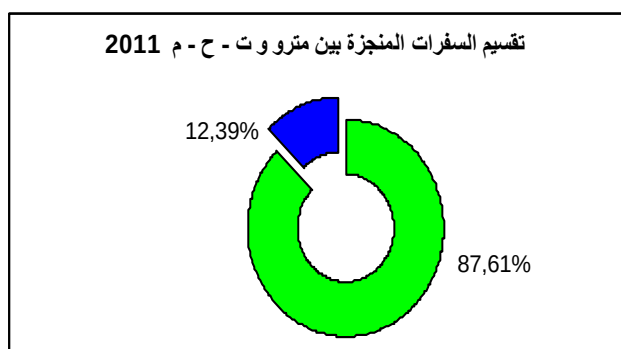
## النشاط التجاري للشبكة الحديدية

### السفرات المنجزة على الشبكة الحديدية

(بالألف)

| البيانات  | 2010  | 2011  | نسبة التطور |
|-----------|-------|-------|-------------|
| المترو    | 232,0 | 217,0 | -6,48%      |
| ت . ح . م | 33,4  | 30,7  | -8,10%      |
| المجموع   | 265,4 | 247,7 | -6,68%      |

♣ أدى تعدد التظاهرات و المظاهرات خلال سنة 2011 إلى انخفاض في عدد السفرات المنجزة بنسبة 6,68 % رغم التحسن الطفيف للأسطول المستعمل.



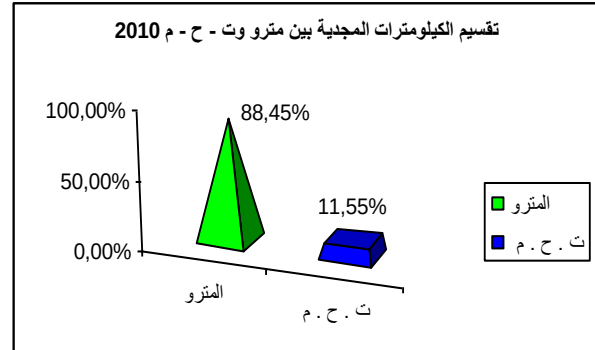
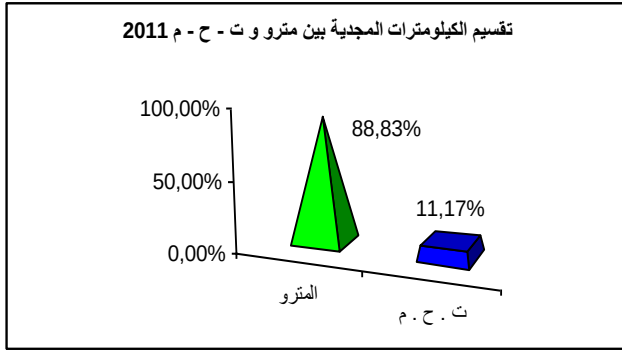
### الكيلومترات المجدية على الشبكة الحديدية

(بالألف)

| البيانات  | 2010     | 2011     | نسبة التطور |
|-----------|----------|----------|-------------|
| المترو    | 9 401,2  | 8 923,2  | -5,08%      |
| ت . ح . م | 1 227,4  | 1 122,4  | -8,55%      |
| المجموع   | 10 628,6 | 10 045,6 | -5,49%      |

♣ بلغت نسبة انجاز الكيلومترات المجدية المبرمجة 97,99 % تقس 2011 ، مقابل 99,17 % سنة 2010 .

♣ تبقى الأحداث المسجلة خلال 2011 من الأسباب الرئيسية في تراجع عدد الكيلومترات المجدية.



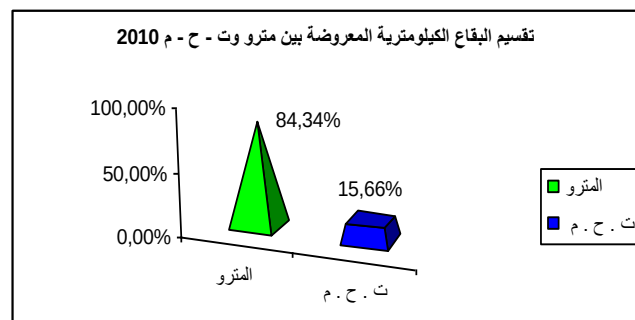
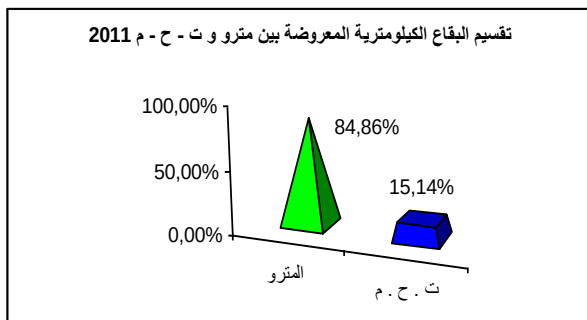
### البقاع الكيلومترية المعروضة على الشبكة الحديدية

(بالألف)

| البيانات  | 2010        | 2011        | نسبة التطور |
|-----------|-------------|-------------|-------------|
| المترو    | 2 644 500,0 | 2 517 225,9 | -4,81%      |
| ت . ح . م | 490 900,0   | 448 969,6   | -8,55%      |
| المجموع   | 3 135 400,0 | 2 966 195,5 | -5,40%      |

♣ بلغت حصّة الشبكة الحديدية 40,32 % من مجموع البقاع الكيلومترية المعروضة على شركة نقل تونس،

رغم أن حصّة السفارات المنجزة و الكيلومترات المجدية تبقى على التوالي في حدود 15,25 % و 18,50 % .



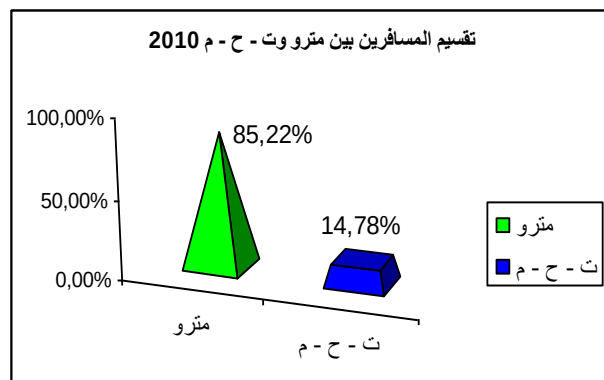
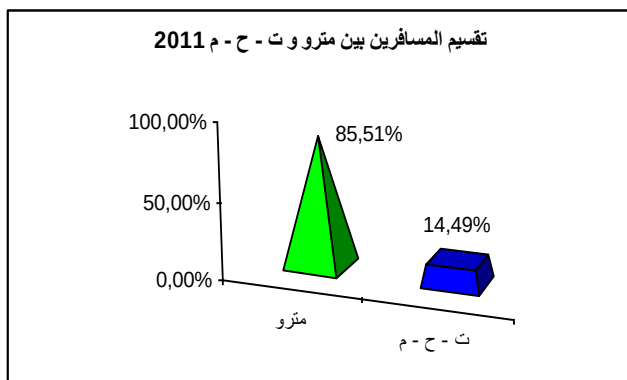
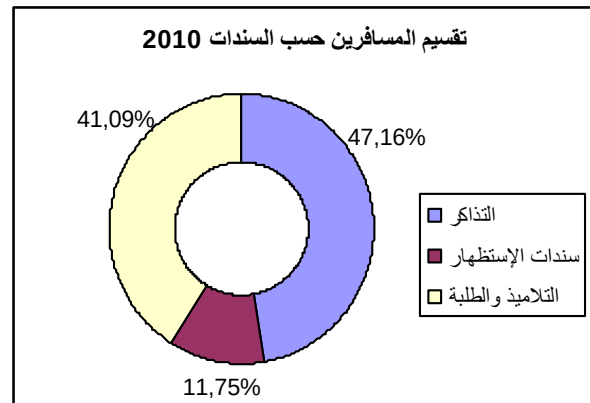
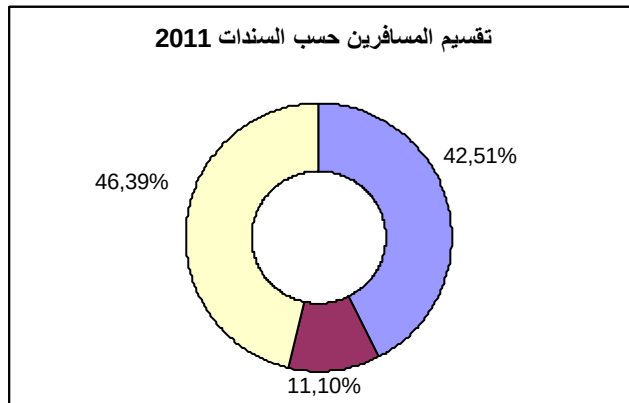
## مسافرو النقل الحديدي

(بالألف)

| البيانات         |             |        | المترو   |             |          | ت . ح . م |             |          | المجموع |             |
|------------------|-------------|--------|----------|-------------|----------|-----------|-------------|----------|---------|-------------|
|                  | نسبة التطور | 2010   | 2011     | نسبة التطور | 2010     | 2011      | نسبة التطور | 2010     | 2011    | نسبة التطور |
| التذاكر          | -26,06%     | 32 010 | 43 291,3 | 5 544,2     | 7 511,4  | 26,19%    | 50 802,7    | 37 554,0 | -26,08% |             |
| سندات الإستظهار  | -24,35%     | 8 105  | 10 713,2 | 1 701,4     | 1 937,8  | -12,20%   | 12 651,0    | 9 806,0  | -22,49% |             |
| التلاميذ والطلبة | -6,27%      | 35 417 | 37 786,3 | 6 473,1     | 5 557,8  | -14,14%   | 44 259,4    | 40 975,2 | -7,42%  |             |
| المجموع          | -17,71%     | 75 532 | 91 790,8 | 15 922,3    | 12 803,4 | -19,59%   | 107 713,1   | 88 335,1 | -17,99% |             |

♣ يعود انخفاض عدد المسافرين بنسبة 17,99 % إلى تقلص عدد البقاع الكيلو مترية المعروضة بنسبة 8,54 % ، فضلا عن صعوبة مراقبة الإستخلاص والإستعمال الشبه الكلي لأعوان المراقبة لحسن تأمين السفرات .

♣ انخفاض عدد مسافري التذاكر بما قدره 13,2 مليون مسافر يمثل 81,99 % من انخفاض عدد المسافرين دون التلاميذ والطلبة.





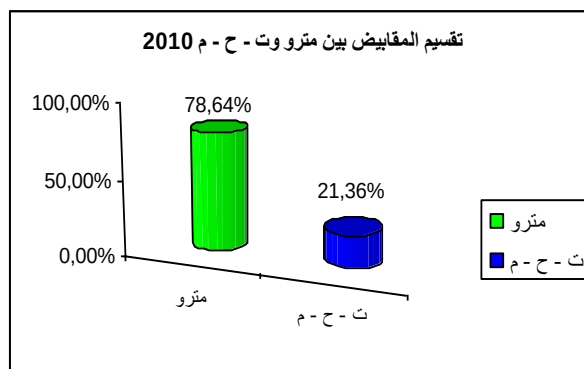
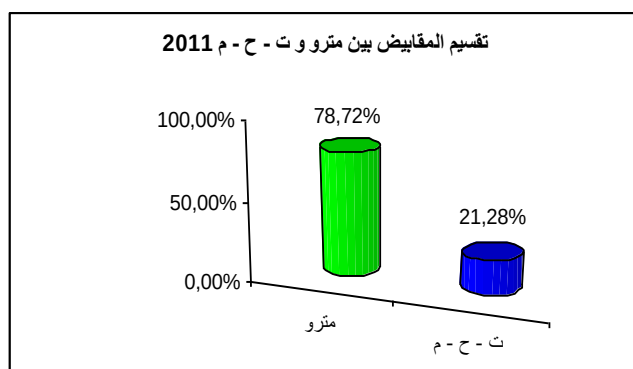
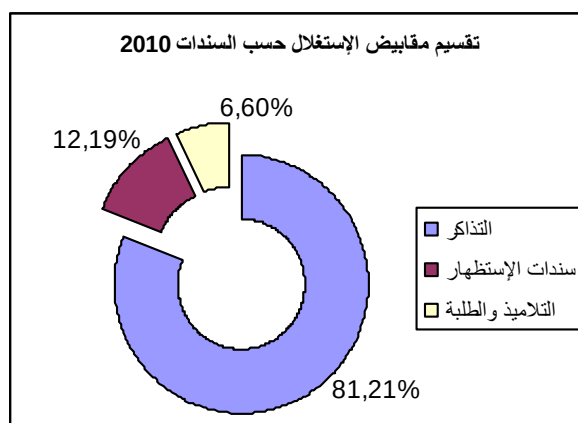
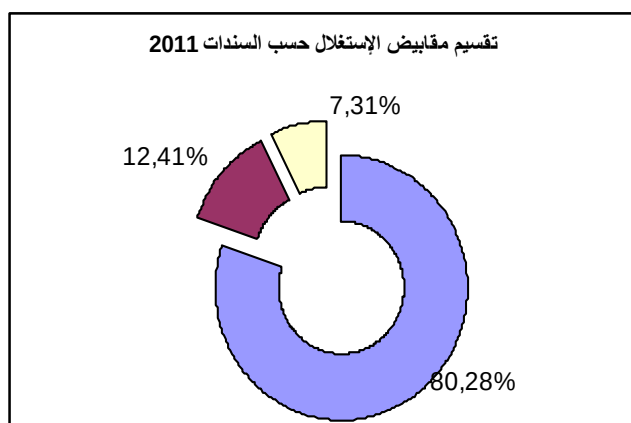
## مقايض الإستغلال للشبكة الحديدية

(بالألف دينار وخارج الأداءات)

| البيانات         | المترو      |          |          | ت . ح . م   |         |         | المجموع     |          |          |
|------------------|-------------|----------|----------|-------------|---------|---------|-------------|----------|----------|
|                  | نسبة التطور | 2011     | 2010     | نسبة التطور | 2011    | 2010    | نسبة التطور | 2011     | 2010     |
| التذاكر          | -23,98%     | 11 496,6 | 15 122,5 | -25,10%     | 2 995,3 | 3 999,1 | -24,21%     | 14 491,9 | 19 121,6 |
| سندات الإستظهار  | -24,54%     | 1 735,0  | 2 299,3  | -11,39%     | 505,8   | 570,8   | -21,93%     | 2 240,8  | 2 870,1  |
| التلاميذ والطلبة | -10,67%     | 978,1    | 1 094,9  | -26,01%     | 340,7   | 460,5   | -15,21%     | 1 318,8  | 1 555,4  |
| المجموع          | -23,26%     | 14 209,7 | 18 516,7 | -23,63%     | 3 841,8 | 5 030,4 | -23,34%     | 18 051,5 | 23 547,1 |

♣ تراجعت مقايض الاستغلال دون التلاميذ والطلبة بنسبة 23,91% بسبب انخفاض عدد المسافرين بنسبة 25,36%.

♣ تراجعت مقايض التذاكر بما قدره 4,6 مليون دينار و يمثل 86,75% من انخفاض المقايض دون التلاميذ والطلبة.



### الموارد البشرية

عدد الأعوان

معدل عدد الأعوان

تقسيم عدد الأعوان حسب السلك

مواظبة الأعوان

الساعات المستخلصة

تكوين الأعوان

## الموارد البشرية

عدد الأعوان في 31 ديسمبر

| مجموع الشبكتين |       |       | الشبكة الحديدية |       |       | شبكة الحافلات |       |       | البيانات                            |
|----------------|-------|-------|-----------------|-------|-------|---------------|-------|-------|-------------------------------------|
| نسبة التطور    | 2 011 | 2 010 | نسبة التطور     | 2011  | 2010  | نسبة التطور   | 2 011 | 2010  |                                     |
| 0,86%          | 5 138 | 5 094 | 7,13%           | 1 037 | 968   | -0,61%        | 4 101 | 4 126 | أعوان الإستغلال                     |
| -2,91%         | 3 967 | 4 086 | 1,08%           | 280   | 277   | -3,20%        | 3 687 | 3 809 | سواق                                |
| -11,86%        | 513   | 582   | -11,07%         | 498   | 560   | -31,82%       | 15    | 22    | قباض وأعوان الشبابيك                |
| 54,46%         | 658   | 426   | 97,71%          | 259   | 131   | 35,25%        | 399   | 295   | مراقبون                             |
| 20,73%         | 1 130 | 936   | 29,43%          | 387   | 299   | 16,64%        | 743   | 637   | الأعوان الفنيون                     |
| 83,17%         | 1 861 | 1 016 | 73,55%          | 689   | 397   | 89,34%        | 1 172 | 619   | الأعوان الإداريون والإطارات         |
| 15,37%         | 8 129 | 7 046 | 26,98%          | 2 113 | 1 664 | 11,78%        | 6 016 | 5 382 | مجموع الأعوان على ذمة المصالح       |
| -1,20%         | 82    | 83    | -10,00%         | 9     | 10    | 0,00%         | 73    | 73    | أعوان غير مستخدمين خالصو الأجر      |
| 15,18%         | 8 211 | 7 129 | 26,76%          | 2 122 | 1 674 | 11,62%        | 6 089 | 5 455 | مجموع الأعوان خالصي الأجر           |
| 56,36%         | 86    | 55    | 23,53%          | 21    | 17    | 71,05%        | 65    | 38    | أعوان غير مستخدمين وغير خالصي الأجر |
| 15,49%         | 8 297 | 7 184 | 26,73%          | 2 143 | 1 691 | 12,03%        | 6 154 | 5 493 | العدد الجملي للأعوان                |



بلغت جملة الانتدابات و إعادة الإدماج 1280 حالة سنة 2011 مقابل 188 حالة مغادرة نهائية تتوزع كما يلي:

1280 حالة انتداب و إعادة إدماج:

♣ 933 حالة انتداب من ضمنهم 680 عون مناول (دون اعتبار أعوان التعاونية).  
♣ 347 إعادة إدماج.

188 حالة مغادرة نهائية:

♣ 143 إحالة على التقاعد.  
♣ 12 حالة فسخ عقد.  
♣ 21 حالة طرد.  
♣ 5 وفيات.  
♣ 5 إستقالات  
♣ 2 حالة نهاية تربص.

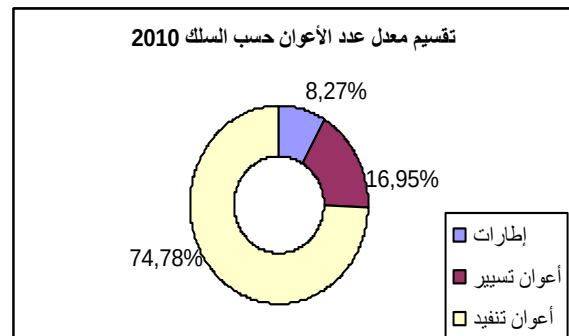
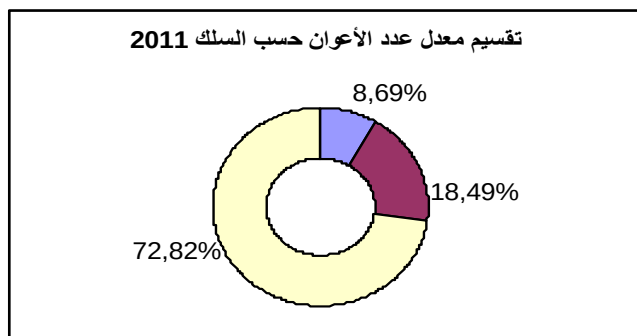
### معدل عدد الأعوان

| البيانات                            | شبكة الحافلات |       |       | الشبكة الحديدية |       |       | مجموع الشبكتين |       |       |
|-------------------------------------|---------------|-------|-------|-----------------|-------|-------|----------------|-------|-------|
|                                     | نسبة التطور   | 2011  | 2010  | نسبة التطور     | 2011  | 2010  | نسبة التطور    | 2011  | 2010  |
| أعوان الإستغلال                     | 1,43%         | 4 127 | 4 069 | 7,96%           | 991   | 918   | 2,64%          | 5 118 | 4 987 |
| سواق                                | 2,57%         | 3 810 | 3 715 | 12,65%          | 285   | 253   | 3,21%          | 4 095 | 3 968 |
| قباض وأعوان الشبائيك                | -46,21%       | 19    | 35    | -1,17%          | 521   | 527   | -3,98%         | 540   | 562   |
| مراقبون                             | -6,53%        | 298   | 319   | 34,24%          | 185   | 138   | 5,78%          | 483   | 457   |
| الأعوان الفنيون                     | 14,78%        | 712   | 620   | 20,61%          | 355   | 294   | 16,69%         | 1 067 | 914   |
| الأعوان الإداريون والإطارات         | 35,92%        | 805   | 592   | 18,99%          | 456   | 383   | 29,29%         | 1 261 | 975   |
| مجموع الأعوان على ذمة المصالح       | 6,87%         | 5 644 | 5 281 | 13,00%          | 1 802 | 1 595 | 8,28%          | 7 446 | 6 876 |
| أعوان غير مستخدمين خالصو الأجر      | -8,21%        | 63    | 69    | -12,88%         | 10    | 11    | -8,85%         | 73    | 80    |
| مجموع الأعوان خالصي الأجر           | 6,67%         | 5 707 | 5 350 | 12,83%          | 1 812 | 1 606 | 8,09%          | 7 519 | 6 956 |
| أعوان غير مستخدمين وغير خالصي الأجر | 5,08%         | 43    | 41    | 9,31%           | 19    | 17    | 6,32%          | 62    | 58    |
| مجموع الأعوان                       | 6,66%         | 5 750 | 5 391 | 12,79%          | 1 831 | 1 623 | 8,08%          | 7 581 | 7 014 |

### تقسيم عدد الأعوان حسب السلك

| بيانات      | في 31 ديسمبر |       |       | المعدل      |       |
|-------------|--------------|-------|-------|-------------|-------|
|             | نسبة التطور  | 2011  | 2010  | نسبة التطور | 2011  |
| إطارات      | 1,69%        | 661   | 650   | 13,65%      | 654   |
| أعوان تسيير | 95,53%       | 2 319 | 1 186 | 17,91%      | 1 390 |
| أعوان تنفيذ | -1,17%       | 5 231 | 5 293 | 5,26%       | 5 475 |
| المجموع     | 15,18%       | 8 211 | 7 129 | 8,09%       | 7 519 |

♣ بلغت نسبة التأخير 8,75 % في موفى 2011 مقابل 10,03 في 2010. إلا أن هذه النسبة لا تتعدى 4,97 % في 2011 بإعتبار حاملي الشهادات العليا .



## مواظبة الأعوان

(بحساب اليوم)

| البيانات                                | شبكة الحافلات |         |        | الشبكة الحديدية |        |        | مجموع الشبكتين |         |         |
|-----------------------------------------|---------------|---------|--------|-----------------|--------|--------|----------------|---------|---------|
|                                         | نسبة التطور   | 2011    | 2010   | نسبة التطور     | 2011   | 2010   | نسبة التطور    | 2011    | 2010    |
| الغيابات المستخلصة                      | 70,60%        | 121 756 | 71 368 | 14,14%          | 16 732 | 14 659 | 60,98%         | 138 488 | 86 027  |
| أمراض عادية                             | 77,52%        | 77 854  | 43 856 | 16,15%          | 10 927 | 9 408  | 66,68%         | 88 781  | 53 264  |
| أمراض طويلة المدى                       | 11,36%        | 16 562  | 14 872 | -15,15%         | 2 184  | 2 574  | 7,45%          | 18 746  | 17 446  |
| حوادث الشغل                             | 116,30%       | 27 340  | 12 640 | 35,26%          | 3 621  | 2 677  | 102,13%        | 30 961  | 15 317  |
| الغيابات غير المستخلصة                  | 5,13%         | 17 884  | 17 011 | 36,65%          | 3 512  | 2 570  | 9,27%          | 21 396  | 19 581  |
| مجموع الغيابات                          | 58,00%        | 139 640 | 88 379 | 17,50%          | 20 244 | 17 229 | 51,39%         | 159 884 | 105 608 |
| معدل الغيابات للأعوان الواحد خالص الأجر | 48,11%        | 24,5    | 16,5   | 4,17%           | 11,2   | 10,7   | 40,09%         | 21,3    | 15,2    |

♣ ارتفاع عدد أيام الغيابات بنسبة 40,07% على كلتا الشبكتين:

- شبكة الحافلات : ارتفاع بنسبة 58,0 % انجر عنه غياب ما يعادل 164 عونا شهريا.
- الشبكة الحديدية : ارتفاع بنسبة 17,5 % انجر عنه غياب ما يعادل 10 أعوان شهريا.

♣ سجل عدد أيام الأمراض العادية و طويلة المدى الذي يمثل 67 % من مجموع الغيابات ارتفاعا بنسبة 52 % مقارنة بسنة 2010 مما تسبب في خسارة 36.817 يوم عمل وهو ما يعادل غياب 118 عونا شهريا. ويرجع تقاوم هذه الغيابات إلى :

- إلغاء عمليات المراقبة بمقر إقامة الأعوان
- تجميد نشاط الفرق المتجولة
- ارتفاع عدد حالات العنف تجاه الأعوان من 2129 حالة سنة 2010 إلى 2850 سنة 2011

♣ بلغت حصّة الأعوان على ذمة المصالح بشبكة الحافلات 87,69% من مجموع الأمراض العادية حيث يمثل عددهم 75,80% من مجموع أعوان شركة نقل تونس.

♣ ارتفع عدد أيام الغيابات بسبب حوادث الشغل بنسبة 102,13 % نظرا لارتفاع عدد حوادث الشغل من 800 حادث سنة 2010 إلى 1434 سنة 2011 أي بنسبة 79,25 %.

### الساعات المستخلصة

| معدل الساعات الإضافية للعون الواحد في شهر واحد |      |      | الساعات الإضافية (بالألف) |             |             | الساعات العادية (بالألف) |              |              | البيانات                              |
|------------------------------------------------|------|------|---------------------------|-------------|-------------|--------------------------|--------------|--------------|---------------------------------------|
| نسبة التطور                                    | 2011 | 2010 | نسبة التطور               | 2011        | 2010        | نسبة التطور              | 2011         | 2010         |                                       |
| -1,24%                                         | 29,8 | 30,2 | 0,84%                     | 1 369 357,8 | 1 357 954,1 | 6,60%                    | 8 171 043,0  | 7 665 270,9  | سواق وقباض الحافلات                   |
| -1,01%                                         | 24,1 | 24,4 | 11,51%                    | 82 446,3    | 73 935,9    | 7,84%                    | 555 255,0    | 514 887,0    | سواق المترو و ت . ح . م               |
| -3,55%                                         | 36,3 | 37,6 | -4,68%                    | 226 882,3   | 238 021,5   | -4,78%                   | 1 027 634,0  | 1 079 216,3  | قباض وأعوان شبائيك المترو و ت . ح . م |
| -9,53%                                         | 28,3 | 31,3 | -15,44%                   | 101 194,6   | 119 665,7   | -15,31%                  | 499 233,5    | 589 499,3    | مراقبو الحافلات                       |
| 5,08%                                          | 40,0 | 38,1 | 41,06%                    | 88 942,4    | 63 052,2    | 30,83%                   | 393 870,5    | 301 053,1    | مراقبو المترو و ت . ح . م             |
| -4,17%                                         | 21,3 | 22,2 | 10,00%                    | 181 750,3   | 165 230,8   | 7,68%                    | 1 376 101,0  | 1 277 931,7  | الأعوان الفنيون للحافلات              |
| -13,69%                                        | 27,6 | 32,0 | 4,10%                     | 117 375,6   | 112 751,1   | 21,27%                   | 901 871,7    | 743 677,7    | الأعوان الفنيون للشبكة الحديدية       |
| -2,38%                                         | 8,2  | 8,4  | 26,19%                    | 124 442,4   | 98 615,6    | 21,75%                   | 2 328 711,7  | 1 912 777,9  | الأعوان الإداريون والإطارات           |
| -5,03%                                         | 25,7 | 27,0 | 2,83%                     | 2 292 391,7 | 2 229 226,9 | 8,30%                    | 15 253 720,4 | 14 084 313,9 | المجموع                               |

♣ 81,52 % من عدد الساعات الإضافية أنجزها أعوان الجولان الذين يمثلون 68,07% من مجموع معدل الأعوان خالصي الأجر.

♣ بلغت نسبة عدد الساعات المستخلصة و غير المنجزة (غيابات مستخلصة و أيام العطل السنوية) 2,66 % من مجموع عدد الساعات المستخلصة وقع تعويضها.

### تكوين الأعوان

| عدد أيام التكوين |        |        | عدد الأعوان |       |       | البيانات                  |
|------------------|--------|--------|-------------|-------|-------|---------------------------|
| نسبة التطور      | 2011   | 2010   | نسبة التطور | 2011  | 2010  |                           |
| -32,34%          | 10 128 | 14 969 | 19,92%      | 1 246 | 1 039 | سواق وقباض الحافلة        |
| 3,56%            | 3 490  | 3 370  | 24,05%      | 98    | 79    | سواق المترو               |
| -97,84%          | 52     | 2 412  | -90,30%     | 13    | 134   | قباض المترو               |
| -14,43%          | 2 876  | 3 361  | 13,06%      | 303   | 268   | المراقبون                 |
| -19,90%          | 2 750  | 3 433  | -45,89%     | 790   | 1 460 | أعوان إداريون وأصناف أخرى |
| -29,95%          | 19 296 | 27 545 | -17,79%     | 2 450 | 2 980 | المجموع                   |

♣ بلغ عدد أيام التكوين 19,3 ألف يوم، و استهدفت عمليات التكوين 32,90 % من مجموع معدل عدد الأعوان على ذمة المصالح.

## برنامج تحسين مستوى الخدمات (برنامج الجودة)

في إطار تحسين جودة الخدمات، واصلت الشركة خلال سنة 2011 تنفيذ وتدعيم برامجها في المجالات

التالية :

### الإعلام وتوجيه الحرفاء :

- تم تجهيز فضاء للاستقبال بيهو المقر الاجتماعي للشركة الكائن بمونبليزر وذلك في إطار إرساء منظومة الجودة في مجال الاستقبال "مرحبا".
- إرساء برنامج منظومة الاستقبال بمحطة الترابط سليمان كاهية بمنوية وفقا للمواصفات منظومة "مرحبا" في مجال الاستقبال ( لوحات التوجيه, لوحات إعلام المسافرين, مسالك العبور الخاصة بالأشخاص ذوي الإعاقات).
- تحيين لوحات جداول مواقيت السفرات بمختلف المحطات.
- مراجعة و تحيين لموقع الواب للمؤسسة.

### السلامة :

- في إطار حملة السلامة للتصدي لظاهرة سير الحافلات والأبواب مفتوحة تم القيام بحملة مراقبة على معظم خطوط الشبكة قبل بداية السنة الدراسية امتدت على 15 يوما وشملت حوالي 300 حافلة.
- مواصلة تنظيم حصص تكوينية لفائدة الأعوان قصد تدريبهم على مجابهة الحرائق واستعمال وسائل التدخل الأولى على غرار قوارير الإطفاء.

ويتواصل التعاون مع الديوان الوطني للحماية المدنية من خلال تنظيم زيارات وقائية بكل المستودعات في محاولة للتقطن لكل خطر قد يحدث بمصالح المؤسسة والقيام بالإصلاحات اللازمة لتفاديته.

كما تمت خلال سنة 2011 عملية تدقيق (Audit Incendie) في كامل المستودعات وحددت خارطة لتركيز وسائل الإطفاء الأولى مع إبراز النقائص المتعلقة بقوارير الإطفاء وحفريات الإطفاء المسلحة.

➤ بمناسبة فصل الصيف وشهر رمضان والعودة المدرسية وعلى غرار السنوات السابقة، انتظمت الأيام التحسيسية لفائدة أعوان الجولان في المحطات الرئيسية وقد شملت 500 عون.



## الإستثمارات

### الإستثمارات بشركة النقل بتونس

(بالألف دينار)

| البيانات        | الميزانية الأصلية | الميزانية المحينة | الانجازات     |
|-----------------|-------------------|-------------------|---------------|
| البنية الأساسية | 45 535            | 43 410            | 19 601        |
| الدراسات        | 200               | 100               | 0             |
| معدات النقل     | 73 518            | 30 818            | 45 537        |
| تجهيزات أخرى    | 40 433            | 11 905            | 3 220         |
| <b>المجموع</b>  | <b>159 686</b>    | <b>86 233</b>     | <b>68 358</b> |
| تمويل الدولة    | 24 235            | 24 235            | 6 094         |

### الإستثمارات حسب الشبكة

(بالألف دينار)

| البيانات        | شبكة الحافلات     |                   |               | الشبكة الحديدية   |                   |               |
|-----------------|-------------------|-------------------|---------------|-------------------|-------------------|---------------|
|                 | الميزانية الأصلية | الميزانية المحينة | الانجازات     | الميزانية الأصلية | الميزانية المحينة | الانجازات     |
| البنية الأساسية | 1 685             | 1 355             | 972           | 43 850            | 42 055            | 18 629        |
| الدراسات        | 0                 | 0                 | 0             | 200               | 100               | 0             |
| معدات النقل     | 23 018            | 23 018            | 18 292        | 50 500            | 7 800             | 27 245        |
| تجهيزات أخرى    | 7 965             | 7 235             | 1 709         | 32 468            | 4 670             | 1 511         |
| <b>المجموع</b>  | <b>32 668</b>     | <b>31 608</b>     | <b>20 973</b> | <b>127 018</b>    | <b>54 625</b>     | <b>47 385</b> |
| تمويل الدولة    | 1 355             | 1 355             | 972           | 22 880            | 22 880            | 5 122         |

## القوائم المالية

### الموازنة

(المبالغ بالدينار)

سنة محاسبية مختومة في

| 31/12/2010                                         | 31/12/2011                                         | الإيضاحات | الأصول                                                              |
|----------------------------------------------------|----------------------------------------------------|-----------|---------------------------------------------------------------------|
| 466 781<br>(157 857)<br><b>308 924</b>             | 820 964<br>(310 206)<br><b>510 758</b>             | 1-3       | <u>الأصول غير الجارية</u><br>الأصول غير المادية<br>تطرح الاستهلاكات |
| 435 565 720<br>(166 939 759)<br><b>268 625 961</b> | 512 790 714<br>(197 033 812)<br><b>315 756 902</b> | 2-3       | الأصول الثابتة المادية<br>تطرح الإستهلاكات و المدخرات               |
| <b>560 695 348</b>                                 | <b>583 743 504</b>                                 | 3-3       | أصول ذات نظام قانوني خاص                                            |
| 2 163 324<br>(990 460)<br><b>1 172 864</b>         | 1 815 576<br>(990 460)<br><b>825 116</b>           | 4-3       | الأصول المالية<br>تطرح المدخرات                                     |
| <b>28 393 868</b>                                  | <b>28 735 175</b>                                  | 5-3       | أصول غير جارية أخرى                                                 |
| <b>859 196 965</b>                                 | <b>929 571 455</b>                                 |           | <b>مجموع الأصول الثابتة</b>                                         |
| 28 787 911<br>(5 155 782)<br><b>23 632 129</b>     | 28 897 673<br>(5 013 655)<br><b>23 884 018</b>     | 6-3       | <u>الأصول الجارية</u><br>المخزونات<br>تطرح المدخرات                 |
| 20 072 800<br>(6 806 820)<br><b>13 265 980</b>     | 20 070 046<br>(5 778 294)<br><b>14 291 752</b>     | 7-3       | الحرفاء و الحسابات المتصلة بهم<br>تطرح المدخرات                     |
| 104 413 521<br>(1 265 378)<br><b>103 148 143</b>   | 128 012 609<br>(1 265 378)<br><b>126 747 231</b>   | 8-3       | أصول جارية أخرى<br>تطرح المدخرات                                    |
| 1 500 000<br>52 741 582                            | 31 256 194                                         | 9-3       | توظيفات وأصول مالية أخرى<br>السيولة وما يعادل السيولة               |
| <b>194 287 834</b>                                 | <b>196 179 195</b>                                 |           | <b>مجموع الأصول الجارية</b>                                         |
| <b>1 053 484 799</b>                               | <b>1 125 750 650</b>                               |           | <b>مجموع الأصول</b>                                                 |

## الموازنة

(المبالغ بالدينار)

سنة محاسبية مختومة في

| 31/12/2010           | 31/12/2011           | الإيضاحات   | الأموال الذاتية والخصوم                                       |
|----------------------|----------------------|-------------|---------------------------------------------------------------|
|                      |                      |             | <b>الأموال الذاتية</b>                                        |
| 87 653 663           | 90 627 031           |             | رأس المال الاجتماعي                                           |
| (*) 32 937 895       | 35 311 991           |             | الأموال الذاتية الأخرى                                        |
| (266 753 048)        | (346 868 642)        |             | النتائج المؤجلة                                               |
| 12 793 854           | 217 727 470          |             | تعديلات محاسبية مؤثرة على النتائج المؤجلة                     |
| <b>(133 367 636)</b> | <b>(3 202 150)</b>   | <b>10-3</b> | <b>مجموع الأموال الذاتية قبل احتساب نتيجة السنة المحاسبية</b> |
|                      |                      |             |                                                               |
| <b>(80 115 594)</b>  | <b>(66 984 854)</b>  |             | <b>نتيجة السنة المحاسبية</b>                                  |
|                      |                      |             |                                                               |
| <b>(213 483 230)</b> | <b>(70 187 004)</b>  |             | <b>مجموع الأموال الذاتية قبل التخصيص</b>                      |
|                      |                      |             | <b>الخصوم</b>                                                 |
|                      |                      |             | <b><u>الخصوم غير الجارية</u></b>                              |
| (*) 438 136 931      | 481 443 147          | <b>11-3</b> | عمليات خاصة مع الدولة                                         |
| 397 781 885          | 397 451 993          | <b>12-3</b> | القروض                                                        |
| 11 948 354           | 17 006 630           | <b>13-3</b> | الخصوم المالية الأخرى                                         |
| 11 391 302           | 14 206 260           | <b>14-3</b> | المدخرات                                                      |
| <b>859 258 472</b>   | <b>910 108 030</b>   |             | <b>مجموع الخصوم غير الجارية</b>                               |
|                      |                      |             | <b><u>الخصوم الجارية</u></b>                                  |
| 174 909 818          | 105 871 034          | <b>15-3</b> | المزودون والحسابات المتصلة بهم                                |
| (*) 181 436 758      | 129 367 427          | <b>16-3</b> | الخصوم الجارية الأخرى                                         |
| 51 362 981           | 50 591 163           | <b>17-3</b> | المساعدات البنكية وغيرها من الخصوم المالية                    |
| <b>407 709 557</b>   | <b>285 829 624</b>   |             | <b>مجموع الخصوم الجارية</b>                                   |
|                      |                      |             |                                                               |
| <b>1 266 968 029</b> | <b>1 195 937 654</b> |             | <b>مجموع الخصوم</b>                                           |
|                      |                      |             |                                                               |
| <b>1 053 484 799</b> | <b>1 125 750 650</b> |             | <b>مجموع الأموال الذاتية والخصوم</b>                          |

(\*) رصيد أعيدت معالجته لغاية المقارنة

## قائمة النتائج

(المبالغ بالدينار)

سنة محاسبية مختومة في

| البيانات                                              | الإيضاحات | 31/12/2011    | - | 31/12/2010    |
|-------------------------------------------------------|-----------|---------------|---|---------------|
| إيرادات الإستغلال                                     |           |               |   |               |
| مداخل                                                 | 1-4       | 54 490 800    |   | 72 577 121    |
| إيرادات الإستغلال أخرى                                | 2-4       | 121 696 229   |   | 80 375 780    |
| إنتاج ثابت                                            |           | 1 421 397     |   | -             |
| مجموع إيرادات الإستغلال                               |           | 177 608 426   |   | 152 952 901   |
| أعباء الإستغلال                                       |           |               |   |               |
| مشتريات التموينات المستهلكة                           | 3-4       | (46 885 502)  |   | (56 340 585)  |
| أعباء الأعوان                                         | 4-4       | (136 788 966) |   | (117 252 213) |
| مخصصات الإستهلاكات والمدخرات                          | 5-4       | (31 890 707)  |   | (33 808 562)  |
| أعباء الإستغلال الأخرى                                | 6-4       | (18 493 297)  |   | (19 643 280)  |
| مجموع أعباء الإستغلال                                 |           | (234 058 472) |   | (227 044 640) |
| نتيجة الإستغلال                                       |           | (56 450 046)  |   | (74 091 739)  |
| أعباء مالية صافية                                     | 7-4       | (11 289 281)  |   | (7 538 110)   |
| إيرادات التوظيفات                                     |           | 53 320        |   | 304 872       |
| الأرباح العادية الأخرى                                | 8-4       | 1 135 872     |   | 2 169 703     |
| الخسائر العادية الأخرى                                | 9-4       | (377 478)     |   | (883 463)     |
| نتيجة الأنشطة العادية قبل إحتساب الأداءات على الأرباح |           | (66 927 613)  |   | (80 038 737)  |
| الأداءات على الأرباح                                  | 10-4      | (57 241)      |   | (76 857)      |
| النتيجة الصافية للسنة المحاسبية                       |           | (66 984 854)  |   | (80 115 594)  |
| إنعكاسات التعديلات المحاسبية (صافية من الأداءات)      |           | 204 933 616   |   | 9 847 413     |
| النتيجة بعد التعديلات المحاسبية                       |           | 137 948 762   |   | (70 268 181)  |

## جدول التدفقات النقدية

(المبالغ بالدينار)

| 31/12/2010          | 31/12/2011          | الإيضاحات |                                                             |
|---------------------|---------------------|-----------|-------------------------------------------------------------|
|                     |                     |           | <b>التدفقات النقدية المتصلة بالإستغلال</b>                  |
| 75 036 979          | 57 806 734          | 1-5       | مقابيض من الحرفاء                                           |
| 77 000 000          | 80 000 000          | 2-5       | مقابيض من الدولة (منح الإستغلال)                            |
| (41 296 413)        | (51 036 157)        | 3-5       | المبالغ المسددة للمزودين                                    |
| (72 018 026)        | (83 948 138)        |           | المبالغ المسددة للأعوان                                     |
| (8 970 234)         | (5 261 470)         |           | المبالغ المسددة للتعاونية، للضمان الإجتماعي والمنشآت الأخرى |
| 11 000 000          | -                   |           | تطهير مالي                                                  |
| 219 176             | 36 225              | 4-5       | المبالغ المتأتية من التوظيفات                               |
| (1 513 742)         | (2 235 193)         | 5-5       | الفوائد المدفوعة                                            |
| <b>39 457 740</b>   | <b>(4 637 999)</b>  |           | <b>التدفقات المالية المتأتية من الإستغلال</b>               |
|                     |                     |           | <b>التدفقات النقدية المتصلة بأنشطة الإستثمار</b>            |
| (34 229 132)        | (35 146 569)        | 6-5       | الدفعات المتأتية من إقتناء أصول الثابتة مادية وغير مادية    |
| 1 889 850           | -                   | 7-5       | المقابيض المتأتية من التقويت في الأصول الثابتة              |
| (540 362)           | (52 622)            | 8-5       | الدفعات المتأتية من إقتناء أصول ثابتة مالية                 |
| 80 760              | 90 548              |           | المقابيض المتأتية من التقويت في أصول ثابتة مالية            |
| <b>(32 798 884)</b> | <b>(35 108 643)</b> |           | <b>التدفقات المالية المخصصة لأنشطة الإستثمار</b>            |
|                     |                     |           | <b>التدفقات النقدية المتصلة بأنشطة التمويل</b>              |
| 20 387 000          | 5 474 000           | 9-5       | المقابيض المتأتية من منحة التجهيز                           |
| 32 211 300          | 13 596 977          | 10-5      | المقابيض المتأتية من القروض                                 |
| (9 723 046)         | (9 134 833)         | 11-5      | الدفعات المتأتية من سداد القروض                             |
| <b>42 875 254</b>   | <b>9 936 144</b>    |           | <b>التدفقات النقدية المتأتية من أنشطة التمويل</b>           |
| 49 534 110          | (29 810 498)        |           | تغير الخزينة                                                |
| 1 694 819           | 51 228 929          |           | الخزينة في بداية السنة المحاسبية                            |
| <b>51 228 929</b>   | <b>21 418 431</b>   |           | <b>الخزينة في نهاية السنة المحاسبية</b>                     |