



الجمهورية التونسية
مجلس نواب الشعب
النائب عماد الدائمي
دائرة مدنين

تونس في 31 جويلية 2018

الى السيد رئيس مجلس نواب الشعب

سؤال كتابي موجه الى السيد وزير النقل

الموضوع: بخصوص حادث القطار الذي انطلق بدون سائق

السيد الوزير،

تحية طيبة وبعد،

على اثر الحادث الخطير الذي حصل لقطار الضاحية الجنوبية يوم الخميس 26 جويلية 2018 والذي كاد يؤدي، لولا لطف الله وتدخل تقني الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية لتغيير مسار القطار وقطع الكهرباء عنه، لحصول كارثة عظيمة،

وحيث أن المعطيات الفنية تؤكد عدم جدية رواية إنطلاق القطار بمفرده نظرا لوجود إجراءات سلامة متعددة وصارمة تمنع أي قطار من السير بدون سائق فائق ومنتبه.

وحيث أن حصول الحادث يفترض بالضرورة حصول تغيير أو تعطيل لنظام السلامة المعتمد بالقطار (ما يسمى ب *dispositif de sécurité l'homme mort*)

وحيث أن التغيير القصدي لمنظومة السلامة يفترض إفتراضين: إما كونه خيارا معتادا ومعمولا به داخل الشركة، وهذا يستوجب مراجعة كاملة لمثل هذه السلوكيات ومحاسبة لمن قام بتغيير قواعد السلامة،

وإما كونه عملا مقصودا، وهذا بمثابة عمل ارهابي يستهدف قتل مواطنين أبرياء،

وحيث ان الموضوع على غاية من الخطورة ويشكل انذارا حقيقيا قبل وقوع كارثة عظيمة لا قدر الله، نطلب منكم مد مجلس نواب الشعب الموقر والرأي العام بالمعطيات التالية:

- نسخة من التقرير الفني بخصوص القطار الذي تعرض للحادث *Rapport technique des essais*

- نسخة من دفتر اختبار المصنع ودفتر الصيانة للتأكد من نظام السلامة

- تقرير بخصوص سبب تعطل نظام السلامة في كل قطارات الركاب المستعملة على الخط المذكور وغيرها؟

- ماهو سبب عدم تفعيل منظومة التحكم عن بعد للشبكة الكهربائية أثناء الحادث ؟

- وهل توجد أصلا منظومة للتحكم عن بعد للشبكة الكهربائية للسكك الحديدية للضاحية الجنوبية الممول

من طرف الوكالة الفرنسية للتعاون وبنوك استثمار والذي نفذته شركة الستوم *Alstom* ؟

- ماهي الاجراءات التي قررتم اتخاذها لعدم تكرار مثل هذا الحادث الخطير؟

مع الشكر

19 أكتبر 2018

96.39

من وزير النقل
إلى عناية السيد رئيس مجلس نواب الشعب

الموضوع: الإجابة على سؤال كتابي.
المرجع: - مراسلتكم عدد 1556 بتاريخ 8 أوت 2018.
المصاحب: 01.

تبعاً لمراسلتكم المشار إليها بالمرجع أعلاه ، يشرفني بأن أوافيكم صحيفة هذا برد
وزارة النقل على السؤال الكتابي للنائب السيد **عماد الدايمي** بخصوص "حادثة عدم السيطرة
على قطار الأحواز B117" التي جدت بالضاحية الجنوبية للعاصمة بتاريخ 26 جويلية 2018.

والسلام
وزير النقل
رضوان عيارة

1069

رد وزارة النقل على سؤال كتابي

مصدر السؤال	النائب السيد عماد الدايمي
مرجع الإحالة	عدد 1556 بتاريخ 08 أوت 2018
نص السؤال	بخصوص حادث القطار الذي انطلق بدون سائق: على اثر الحادث الخطير الذي حصل لقطار الضاحية الجنوبية يوم الخميس 26 جويلية 2018 والذي كاد يؤدي، لولا لطف الله وتدخل تقنيي الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية لتغيير مسار القطار وقطع الكهرباء عنه، لحصول كارثة عظمى، وحيث أن المعطيات الفنية تؤكد عدم جدية رواية انطلاق القطار بمفرده نظرا لوجود إجراءات سلامة متعددة وصارمة تمنع أي قطار من السير بدون سائق فائق ومنتبه. وحيث ان حصول الحادث يفترض بالضرورة حصول تغيير او تعطيل لنظام السلامة المعتمد بالقطار (ما يسمى بـ <i>dispositif de sécurité l'homme mort</i>) وحيث أن التغيير القصدي لمنظومة السلامة يفترض افتراضين: إما كونه خيارا معتادا ومعمولا به داخل الشركة، وهذا يستوجب مراجعة كاملة لمثل هذه السلوكيات ومحاسبة لمن قام بتغيير قواعد السلامة، وإما كونه عملا مقصودا، وهذا بمثابة عمل إرهابي يستهدف قتل مواطنين أبرياء. وحيث ان الموضوع على غاية من الخطورة ويشكل إنذارا حقيقيا قبل وقوع كارثة عظمى لا قدر الله، نطلب منكم مد مجلس نواب الشعب الموقر والراي العام بالمعطيات التالية: - نسخة من دفتر اختبار المصنع ودفتر الصيانة للتأكد من نظام السلامة. - تقرير بخصوص سبب تعطل نظام السلامة في كل قطارات الركاب المستعملة على الخط المذكور وغيرها؟ - ماهو سبب عدم تفعيل منظومة التحكم عن بعد للشبكة الكهربائية اثناء الحادث؟ - وهل توجد أصلا منظومة للتحكم عن بعد للشبكة الكهربائية للسكك الحديدية للضاحية الجنوبية الممول من طرف الوكالة الفرنسية للتعاون وبنوك استثمار والذي نفذته شركة الستوم Alestom ؟ - ماهي الإجراءات التي قررتم اتخاذها لعدم تكرار مثل هذا الحادث الخطير؟
الهيكل المعني	الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية

رد وزارة النقل

على إثر حادثة " عدم السيطرة على قطار الأحواز B117 " التي جددت بالضاحية الجنوبية للعاصمة بتاريخ 26 جويلية 2018، تنقل مباشرة فريق ممثل لوزارة النقل (مكتب التحقيقات في حوادث النقل، التفقدية العامة للنقل) إلى مكان توقف القطار المذكور على مستوى مدينة فندق الجديد لجمع المعلومات الأولية بخصوص هذه الحادثة ومتابعة المستجدات.

وعلى ضوء المعطيات الأولية التي رفعها هذا الفريق، أحدثت وزارة النقل لجنة للتحقيق في هذه الحادثة تتكون من ممثلين عن الوزارة (مكتب التحقيقات في حوادث النقل، الإدارة العامة للنقل البري، التفقدية العامة للنقل) وعن الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية. وقد أعطيت التعليمات لتقديم التسهيلات اللازمة لأعضاء اللجنة للقيام بالمهمة التي كلفوا بها.

وعلى إثر أشغالها، تولت هذه اللجنة إعداد تقريراً في الغرض حول ظروف الحادثة خلص إلى استنتاج إخلال سائق القطار بواجباته المهنية وتقصيره في أداء مهامه التي تقتضيها وظيفته والمنصوص عليها بالنظام العام لسلامة سير القطارات، وأبدت جملة من التوصيات لتفادي تكرار مثل هذا الحادث.

كما قامت الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية بالتحريات الأولية في ملابس الحادثة، تبين على إثرها ارتكاب سائق القطار عدة أخطاء جسيمة أثرت على منظومة السلامة داخل وخارج القطار وأفقدتها جدواها، فتولت اتخاذ الإجراءات التأديبية في الغرض وتقديم شكوى جزائية بسائق القطار لدى السيد وكيل الجمهورية بالمحكمة الابتدائية بين عروس بتاريخ 26 جويلية 2018.

وفي نفس الإطار وتطبيقاً لأحكام القانون عدد 74 لسنة 1998 المؤرخ في 19 أوت 1998 المتعلق بالسكك الحديدية تولت مصالح وزارة النقل أخذ الإجراءات اللازمة لإحالة تقرير لجنة التحقيق إلى الجهات القضائية المختصة للتعهد بالقضية.

وبخصوص المعطيات المطلوبة من السيد النائب:

1- النقطة الأولى: تجدون نسخة من التقرير الفني بخصوص تجارب التأكد من منظومة السلامة بالقطار موضوع الحادثة، التي تم القيام بها إثر وقوع الحادثة، والتي تبين عدم وجود أي عطب بهذه المنظومة (ملحق عدد 1).

2- النقطة الثانية: تولى الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية العناية المطلقة لمراقبة مدى جاهزية أنظمة السلامة بجميع القطارات وعلى الخطوط الحديدية العادية والمكهربة وعلى مستوى التقاطعات، والتي يمكن أن تكون عرضة للأعطاب بحكم الاستغلال المتواصل لها، وتقوم بالتدخل الفوري لإصلاح الأعطاب التي تطرأ على هذه الأنظمة. ويتم التدخل طبقاً للمعايير المعمول بها في مجال النقل الحديدي.

3- النقطتان الثالثة والرابعة: فيما يتعلق بالاستفسار حول عدم تفعيل منظومة التحكم عن بعد للشبكة الكهربائية، تجدر الإشارة إلى أنه خلافاً لما ورد بالسؤال فقد تم فعلاً تفعيل هذه المنظومة من خلال الإجراءات التالية:

✓ تم الطلب من وحدة التحكم في الشبكة الكهربائية بقطع التيار الكهربائي في حدود الساعة 7 و 38 دقيقة. مع الإشارة إلى أن القطار كان يسير بسرعة تفوق الـ 120 كم/س

منذ الساعة 7 و 34 دقيقة، وهو ما يفسّر أن القطار واصل السير إلى نهاية الخط المكهرب، حيث أنّ قطع التيار الكهربائي لا يمكن من التوقّف الفوري. ✓ تمّ قطع التيار الكهربائي على الجزء الرابط بين محطة حمام الأنف ومحطة سلتان.

4- النقطة الخامسة: تتمثل الإجراءات التي تمّ إقرارها على إثر هذه الحادثة لتحسين نجاعة متابعة حركة القطارات ولمنع ارتكاب أخطاء من قبل سواق القطارات في ما يلي (ملحق عدد 2):

- ✓ تجديد شهادات الكفاءة المهنية وشهادات الفحص الطبي لجميع سواق القطارات.
- ✓ إخضاع جميع سواق القطارات لدورات تكوينيّة عن طريق جهاز المحاكاة بمدرسة التكوين بحمام الأنف.
- ✓ تكثيف عمليات المراقبة لجميع سواق القطارات أثناء قيامهم بمهامهم لمتابعة تصرفاتهم وتأطيرهم وتحسيسهم بضرورة التقيد بمقتضيات النظام العام لسلامة سير القطارات.
- ✓ إعداد برنامج للتأطير النفسي لجميع سواق القطارات قصد تخفيف الضّغط عنهم ومزيد توعيتهم بجسامة المسؤولية المناطة بعهدتهم.
- ✓ إعداد تقارير شهرية حول تصرفات سواق القطارات داخل قمرة القيادة من خلال تحليل البيانات المخزّنة.
- ✓ تسمية رئيس مصلحة حركة بوحدة أعمال نقل المسافرين لتنسيق ومتابعة جاهزية السواق والمعدات.
- ✓ حماية أنظمة السلامة بالقطارات عن طريق عملية الترصيص " plomage " وذلك لمنع إمكانية إيقاف تشغيلها يدويا.
- ✓ إقرار اجراء جديد يتمثل في ضرورة مرافقة سواق قطارات الأحواز الجنوبية بتونس بعون أمان حديدي أو مراقب تجاري للمساعدة والتنسيق قصد التدخل عند تعطيل الغلق الأوتوماتيكي للأبواب. وبالنسبة لقطارات الخطوط البعيدة فإن الإجراءات المعمول بها تفرض التواجد الإجباري بقمرة القيادة لسائق ولمساعد سائق وكذلك عون تجاري يتدخل عند الاقتضاء في بعض المسائل المتعلقة بالسلامة.
- ✓ الشروع في تنفيذ برنامج تجهيز قطارات الأحواز الجنوبية لتونس بنظام تحديد المواقع (GPS) لتحسين اجراءات متابعة حركة القطارات على غرار ما هو معمول به على قطارات أحواز الساحل ومعظم قطارات الخطوط البعيدة.