

Vu la loi n° 95-46 du 15 mai 1995, portant statut général des agents des douanes, telle que modifiée et complétée par la loi n° 96-102 du 18 novembre 1996,

Vu le décret n° 75-384 du 17 juin 1975, autorisant les ministres et secrétaires d'Etat à déléguer leurs signatures et notamment son article premier,

Vu le décret n° 91-556 du 23 avril 1991, portant organisation du ministère des finances, ensemble les textes qui l'ont modifié ou complété,

Vu le décret n° 94-1845 du 6 septembre 1994, portant organisation de la direction générale des douanes,

Vu le décret n° 97-2153 du 11 novembre 1997, portant nomination du lieutenant colonel des douanes Taoufik Ben Frej directeur des affaires financières à la direction générale des douanes au ministère des finances,

Vu le décret n° 2001-291 du 23 janvier 2001, portant nomination du ministre des finances.

Arrête :

Article premier. – Conformément aux dispositions de l'alinéa 2 de l'article premier du décret susvisé n° 75-384 du 17 juin 1975, le colonel Taoufik Ben Frej, directeur des affaires financières à la direction générale des douanes au ministère des finances, est habilité à signer, par délégation du ministre des finances, tous les actes rentrant dans le cadre de ses attributions à l'exception des textes à caractère réglementaire.

Art. 2. – Le présent arrêté sera publié au Journal Officiel de la République Tunisienne.

Tunis, le 12 novembre 2001.

*Le Ministre des Finances*

**Taoufik Baccar**

*Vu*

*Le Premier Ministre*

**Mohamed Ghannouchi**

## **MINISTERE DE L'INDUSTRIE**

**Décret n° 2001-2620 du 9 novembre 2001, portant approbation des modifications apportées au statut particulier du personnel du groupe chimique tunisien, tel qu'approuvé par le décret n° 99-2646 du 22 novembre 1999.**

Le Président de la République,

Sur proposition des ministres de l'industrie et du développement économique,

Vu la loi n° 85-78 du 5 août 1985, portant statut général des agents des offices, des établissements publics à caractère industriel et commercial et des sociétés dont le capital appartient directement et entièrement à l'Etat ou aux collectivités publiques locales, telle que modifiée et complétée par la loi n° 99-28 du 3 avril 1999,

Vu la loi n° 89-9 du 1<sup>er</sup> février 1989, relative aux participations, entreprises et établissements publics, telle que modifiée et complétée par la loi n° 94-102 du 1<sup>er</sup> août 1994, la loi n° 96-74 du 29 juillet 1996 et la loi n° 99-38 du 3 mai 1999,

Vu le décret n° 95-83 du 16 janvier 1995, relatif à l'exercice à titre professionnel d'une activité privée lucrative par les personnels de l'Etat, des collectivités publiques locales, des établissements publics à caractère administratif et des entreprises publiques, tel que modifié et complété par le décret n° 97-775 du 5 mai 1997,

Vu le décret n° 95-916 du 22 mai 1995, fixant les attributions du ministère de l'industrie,

Vu le décret n° 96-270 du 14 février 1996, fixant les attributions du ministère du développement économique, tel que modifié et complété par le décret n° 96-1225 du 1<sup>er</sup> juillet 1996,

Vu le décret n° 97-565 du 31 mars 1997, relatif aux modalités d'exercice de la tutelle des entreprises publiques, à l'approbation de leurs actes de gestion, à la représentation des participants publics dans leurs organes de gestion et de délibération et à la fixation des obligations mises à leur charge,

Vu le décret n° 98-1172 du 25 mai 1998, relatif à la désignation de l'autorité de tutelle sur les entreprises publiques,

Vu le décret n° 99-2646 du 22 novembre 1999, portant approbation du statut particulier du personnel du groupe chimique tunisien,

Vu l'avis du tribunal administratif.

Décète :

Article premier. – Sont approuvées, les modifications du statut particulier du personnel du groupe chimique tunisien approuvé par le décret n° 99-2646 du 22 novembre 1999, et ce, conformément aux annexes jointes au présent décret.

Art. 2. – Les ministres de l'industrie et du développement économique sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au Journal Officiel de la République Tunisienne.

Tunis, le 9 novembre 2001.

**Zine El Abidine Ben Ali**

## **MINISTERE DU TRANSPORT**

**Décret n° 2001-2621 du 9 novembre 2001, portant fixation du cahier des charges déterminant les conditions d'exécution par la société nationale des chemins de fer tunisiens des services commerciaux et des services de transport ferroviaire à caractère public, le cadre général de la relation de l'Etat avec la société, les mécanismes et les conditions d'octroi du concours financier de l'Etat au titre des investissements en infrastructure, ainsi que les compensations financières d'exploitation au titre des obligations à caractère public.**

Le Président de la République,

Sur proposition du ministre du transport,

Vu la loi n° 98-90 du 2 novembre 1998, relative à la société nationale des chemins de fer tunisiens et notamment son article 3,

Vu le décret n° 86-863 du 15 septembre 1986, fixant les attributions du ministère du transport,

Vu le décret n° 99-2318 du 11 octobre 1999, portant approbation de la convention de concession du domaine public des chemins de fer conclue, le 9 septembre 1999, entre l'Etat et la société nationale des chemins de fer tunisiens,

Vu l'avis des ministres des finances et du commerce,

Vu l'avis du tribunal administratif.

Décète :

Article premier. - Le présent cahier des charges détermine les modalités d'exécution des services commerciaux et des services ferroviaires exploités à titre d'obligation de service public par la société nationale des chemins de fer tunisiens.

Il définit le cadre général de la relation de l'Etat avec la société nationale des chemins de fer tunisiens, ci-après dénommée "la Société".

Il fixe les mécanismes et les conditions d'octroi du concours financier de l'Etat au titre des investissements en infrastructure, ainsi que les compensations financières d'exploitation au titre des obligations de service public.

#### *Titre premier*

### **Dispositions générales**

Art. 2. - Sous réserve des dispositions contraires prévues par les articles 22, 23 et 24 du présent cahier des charges, l'exploitation des services de transport par la société, doit être assurée sur des bases commerciales en concurrence avec les autres modes de transport. La société est tenue d'assurer ces services aux meilleures conditions de coût, de sécurité et de qualité.

Art. 3. - La société doit mettre le client au centre de ses préoccupations et tenir à améliorer, à ce titre, l'ensemble de ses relations commerciales.

Pour le transport de voyageurs, la Société veillera à fournir au public toutes les informations utiles portant sur des services offerts (fréquence, points d'arrêt, horaires, composition des trains, qualité des prestations offertes et les tarifs qui y sont appliqués). Elle prend toute disposition visant la large diffusion de l'information nécessaire.

Pour le transport de marchandises, la société met à la disposition de ses clients des informations complètes et actualisées sur les différents services qu'elle offre, les tarifs, les conditions du transport et les prestations complémentaires. D'une manière générale, la société veille à l'amélioration de la qualité de ses services, en introduisant une démarche qualité et un contrôle des améliorations en la matière.

#### *Titre II*

### **Les services commerciaux exploités par la société**

Art. 4. - On entend par services commerciaux ceux dont les coûts d'exploitation sont au moins couverts par les recettes de trafic. Les conditions commerciales d'exécution de ces services sont arrêtées par la Société.

## *CHAPITRE PREMIER*

### *Du transport de voyageurs*

Art. 5. - La Société peut assurer plusieurs catégories de services de transport de voyageurs.

La consistance de ces services est définie par la Société qui est tenue d'informer le ministère du transport et de lui communiquer un état des services proposés.

Art. 6. - La Société propose au public les prestations inhérentes au voyage. Elle prend toute mesure destinée à faciliter les conditions du voyage ferroviaire et à le promouvoir, elle assure, en particulier, des services dans les gares et facilite les correspondances avec les autres modes de transport, notamment urbains, régionaux, aériens et maritimes. Elle peut, éventuellement, organiser le voyage de bout en bout de voyageurs par le recours à plusieurs modes de transport.

Art. 7. - Les voyageurs sont autorisés à se munir de bagages à main à titre gratuit.

La Société définit les conditions dans lesquelles l'admission de certains bagages se fait après enregistrement et moyennant l'acquittement d'un tarif. Elle détermine les trains dans lesquels l'admission des bagages enregistrés peut être soumise à des conditions particulières.

Art. 8. - La Société met à la disposition des voyageurs, de manière précise et accessible, toutes les informations utiles portant sur les horaires des trains, les tarifs, les conditions générales d'exploitation des services et les prestations complémentaires qu'elle fournit. Elle prend toute disposition visant la plus large diffusion de ces informations.

Les conditions d'utilisation des titres de transport doivent être précisées lors de l'achat de ces titres.

Les modifications occasionnelles du service doivent être portées à la connaissance du public.

Art. 9. - En cas d'interruption ou de perturbation à la marche des trains, la Société informe les voyageurs concernés, dans les meilleurs délais, des modifications apportées au service de transport des voyageurs, ainsi que des possibilités existantes pour effectuer ou poursuivre leur voyage dans les meilleures conditions.

En cas de réduction substantielle et temporaire des services offerts au public pour des raisons techniques, la Société en informe immédiatement le ministre du transport et, le cas échéant, le gouverneur concerné et les usagers intéressés.

Art. 10. - Les tarifs appliqués pour les services du transport de voyageurs sur les lignes interurbaines sont proposés par la Société. Ces tarifs sont communiqués au ministre du transport.

Le ministre du transport approuve les tarifs réaménagés dans la limite de trois pour cent (3%) par an.

Si les coûts dépassent un seuil de trois pour cent (3%) par an, les tarifs peuvent être augmentés de plus de trois pour cent (3%) par an. Le cas échéant, une compensation financière est allouée par l'Etat au profit de la Société à ce titre, et ce, sur la base des justifications présentées par la Société à l'Etat.

Art. 11. - La Société, tout en veillant à l'égalité de traitement des divers clients, peut conclure des contrats de transport de voyageurs dont les conditions sont fixées entre les parties.

## CHAPITRE II

### Du transport des marchandises

Art. 12. - La Société participe au développement rationnel du transport multimodal dans le cadre de la législation et de la réglementation en vigueur applicables aux divers modes de transport offerts.

La Société participe au système général des transports de marchandises et contribue au développement de son efficacité en acheminant, dans la limite de ses possibilités techniques, les envois de messagerie, de lots ou de charges complètes qui lui sont remis par les clients à destination du territoire national ou de pays étrangers.

En cas de transport de porte à porte, ces services, en fonction de leur rentabilité commerciale, peuvent, dans des cas particuliers, être réalisés par des moyens de transport routiers. La Société met à la disposition de ses clients des services diversifiés répondant à leurs demandes, à cet effet, elle procède aux opérations suivantes :

- l'acheminement des wagons qu'elle met à leur disposition, ainsi que ceux appartenant à des tiers par ses soins dans les meilleures conditions,
- l'établissement ou sous-traitance d'établissement des embranchements particuliers,
- le concours à la réalisation dans les entreprises d'installations spécialisées pour le transport ferroviaire,
- la mise à la disposition de sa clientèle des emplacements sur le domaine public ferroviaire,
- la mise en place de bureaux pour la réception et la remise des colis,
- l'équipement des gares par des moyens de manutention appropriés,
- plus généralement, l'institution de tout service et développement de tout équipement facilitant le recours aux services ferroviaires pour le transport des marchandises.

La nécessité de ces prestations, ainsi que les conditions suivant lesquelles la Société les fournit et notamment les conditions financières, sont déterminées en fonction des besoins exprimés par les clients et des coûts correspondants.

Art. 13. - La Société fournit à ses clients des informations complètes et précises sur les différents services qu'elle offre, les tarifs, les conditions du transport et les prestations complémentaires.

Art. 14. - Afin d'assurer à sa clientèle un service complet, la Société peut exercer des activités auxiliaires et assurer soit elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répond, des prestations complémentaires comme l'enlèvement, la livraison, l'entreposage et toute autre opération annexe au transport ferroviaire.

Art. 15. - La Société peut, lorsque cela répond à son intérêt commercial et financier et dans le respect des règles de la concurrence loyale entre les modes de transport, conclure des contrats ou des accords particuliers avec ses clients tout en veillant à l'égalité de traitement des usagers à la limite des dispositions de l'article 17.

Art. 16. - Les prestations fournies par la Société donnent lieu au paiement d'une rémunération. Les tarifs applicables au transport de marchandises sont fixés par la Société, soit au moyen d'un barème qu'elle établit et révisé librement,

soit par des contrats particuliers qu'elle négocie avec ses clients, soit par des accords conclus dans les conditions prévues par les articles 20, 21 et 22 du présent cahier des charges.

Art. 17. - La Société fixe les tarifs applicables au transport ferroviaire intérieur des marchandises sur la base, notamment, des caractéristiques des envois et des conditions d'acheminement.

Art. 18. - Pour les transports internationaux des marchandises, la Société peut appliquer les tarifs qui sont en vigueur sur le territoire de plusieurs réseaux étrangers, ou des tarifs intérieurs spécifiques. Ces tarifs sont fixés et appliqués dans les conditions prescrites par la législation et les conventions internationales en vigueur et ratifiées par l'Etat tunisien.

### Titre III

#### Des obligations de service public

Art. 19. - A la demande de l'Etat, la Société doit exploiter, à titre d'obligation de service public, des services ferroviaires de transport de marchandises et des services, réguliers ou non réguliers, de transport ferroviaire de voyageurs autres que les services commerciaux visés au titre II du présent cahier des charges.

Ces services sont exploités dans le cadre de conventions passées entre la Société et l'Etat. Ces conventions précisent, notamment, les natures et conditions de fourniture des services offerts (en particulier, concernant les services réguliers de transport de voyageurs : fréquence et horaires des trains, classes des voitures et nombre de sièges offerts, points d'arrêt, conditions d'accès des voyageurs au service, conditions de transport des bagages), les tarifs à percevoir auprès des usagers par la société au titre des prestations fournies ainsi que les modalités particulières éventuelles d'acquisition, de financement et d'exploitation des installations et matériels à mettre en œuvre.

Les conventions prévoient le versement à la Société par l'Etat d'une contribution pour obligation de service public, en précisent les modalités de calcul et de versement.

Le montant de la contribution est déterminé de manière à ce que la somme des recettes perçues par la Société auprès des usagers du service et du montant de la contribution couvre la totalité des charges qui seraient imputables au service concerné dans le contexte d'une gestion efficace de l'activité par la Société et contribue, de manière raisonnable, à la couverture des charges de structure de l'exploitation ferroviaire.

Art. 20. - L'Etat peut imposer à la Société d'appliquer, de manière temporaire ou permanente, sur certains services ferroviaires commerciaux et/ou au profit de certains clients desdits services, des tarifs inférieurs aux tarifs commerciaux publics fixés par la Société.

Cette obligation est considérée comme une obligation de service public et ouvre droit à une compensation financière à verser par l'Etat au profit de la Société, dans les conditions prévues au titre V du présent cahier des charges.

Art. 21. - Les obligations éventuellement imposées par l'Etat, soit en matière d'exploitation de services à titre d'obligation de service public, soit en matière de tarif des services ferroviaires commerciaux, soit, de manière générale, toute décision de l'Etat dans le domaine spécifique

à l'activité ferroviaire non prévue au présent cahier des charges et entraînant pour la société une diminution de son résultat, ouvrent droit à une compensation financière de l'Etat dite contribution pour obligation de service public.

#### *Titre IV*

#### **De l'utilisation des infrastructures ferroviaires par d'autres opérateurs de services de transport**

Art. 22. - La Société peut passer avec des opérateurs de services ferroviaires, de transport de marchandises ou de voyageurs, des conventions relatives à l'utilisation, par lesdits opérateurs, des infrastructures du réseau ferroviaire.

Les conventions sont passées soit à l'initiative de la Société, soit à la demande de l'Etat.

La Société adresse copie de ces conventions au ministre chargé du transport.

Art. 23. - Les conventions visées à l'article 22 du présent cahier des charges, passées à l'initiative de la société, sont librement négociées entre la Société et l'opérateur. Toutefois, la rémunération perçue par la Société, au titre d'une convention, ne peut être inférieure au montant des charges supportées par la Société et directement imputables au service en cause.

Art. 24. - Dans le cas où la convention visée à l'article 22 du présent cahier des charges est passée à la demande de l'Etat, la Société doit veiller à l'égalité de traitement des utilisateurs d'infrastructures ferroviaires. Celle-ci s'engage à négocier les termes de la convention avec l'opérateur désigné de manière à ce que, compte tenu du service en cause, il ne soit pas imposé audit opérateur des mesures discriminatoires par rapport à celles appliquées aux autres utilisateurs des infrastructures.

Par autres utilisateurs des infrastructures, il faut entendre soit la Société elle-même, soit les autres opérateurs avec lesquels la Société a passé des conventions d'utilisation des infrastructures.

En cas de désaccord entre la Société et l'opérateur sur les clauses de la convention, ces clauses sont fixées par le ministre chargé du transport, après avis de trois experts, l'un désigné par la Société, le second par l'opérateur et le troisième d'un commun accord par les deux précédents ou, à défaut, par le ministre chargé du transport.

Lorsque le désaccord entre la Société et l'opérateur porte sur le montant de la rémunération à percevoir par la Société au titre de la convention, ledit montant est fixé par décision du ministre chargé du transport, en conformité avec les propositions du groupe d'experts visé à l'alinéa précédent, à un niveau qui ne peut être inférieur au montant des charges supportées par la société et imputables au service en cause, augmenté de vingt pour cent au titre de contribution à la couverture des charges de structure de la Société.

#### *Titre V*

#### **Relations contractuelles et financières entre l'Etat et la Société**

Art. 25. - La société prend en charge les coûts relatifs à l'entretien des infrastructures ferroviaires après leur mise à niveau.

L'Etat peut prendre en charge au cours du Xème plan, un programme se rapportant au gros entretien des infrastructures qui sera arrêté avec la société sur la base de données objectives et exhaustives.

L'Etat prend en charge le renouvellement des infrastructures ferroviaires existantes et leur mise à niveau, ainsi que le coût d'investissement des nouvelles infrastructures ferroviaires construites en continuité ou en substitution des infrastructures exploitées par la Société avant l'entrée en vigueur de la convention de concession approuvée par le décret n° 99-2318 du 11 octobre 1999, ainsi que le coût des investissements relatifs aux ouvrages de franchissement de la voie ferrée par le réseau routier.

Art. 26. - Les opérations de mise à niveau concernent le renouvellement, l'aménagement des infrastructures ferroviaires des lignes du réseau existant présentant un fort potentiel économique et commercial et ont pour but d'adapter la situation des infrastructures aux exigences de qualité, de sécurité et de coût des services que la Société se propose d'y offrir à moyen terme.

Art. 27. - L'Etat verse une contribution à la Société pour compenser le déficit du transport voyageur urbain, ainsi que celui des prestations rendues à titre d'obligation de service public objet de l'article 19 du présent cahier des charges. Pour le transport voyageur urbain de banlieue (services banlieues), la compensation est définie dans le cadre d'un contrat à conclure entre l'Etat et la Société.

Les tarifs réduits et gratuits imposés par l'Etat à la Société pour les transports interurbains (services grandes lignes) de voyageurs donnent lieu à une compensation calculée sur la base du tarif moyen pondéré.

Art. 28. - Les contributions financières de l'Etat au profit de la Société sont détaillées par nature dans le cadre du contrat-programme qui précise annuellement les modalités de calcul et les prévisions financières sur toute sa période.

Le budget annuel de la Société reprend, pour chaque exercice, ce même mode de calcul pour dégager, compte tenu des réalisations effectives, l'actualisation de la contribution que l'Etat apporte à la Société.

A la clôture de chaque exercice, un rapprochement entre données réelles et données prévisionnelles est effectué en vue de régulariser cette contribution.

Art. 29. - Les ministres des finances, du commerce et du transport sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au Journal Officiel de la République Tunisienne.

Tunis, le 9 novembre 2001.

**Zine El Abidine Ben Ali**

### **MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ET DE L'HABITAT**

**Décret n° 2001-2622 du 9 novembre 2001, relatif à la prorogation de la durée d'exercice du droit de priorité à l'achat au profit de l'agence foncière d'habitation dans le périmètre d'intervention foncière dans la zone de Zghabria, délégation de Hergla, gouvernorat de Sousse.**

Le Président de la République,

Sur proposition du ministre de l'équipement et de l'habitat,