

الجمهورية التونسية

مجلس نواب الشعب

تقرير لجنة المالية والتخطيط والتنمية

حول

مشروع قانون

يتعلق بالموافقة على اتفاقية القرض المبرمة

في 07 أفريل 2017 بين حكومة الجمهورية التونسية

والوكالة الفرنسية للتنمية لتمويل مشروع تهيئة الجذع المركزي للمترو

ومحطة الترابط بساحة برشلونة

(2017 / 62)

تاريخ إحالة المشروع على المجلس: 2017 / 07 / 08

الوثائق المرفقة بالمشروع:

* وثيقة شرح الأسباب،

* اتفاقية القرض.

تاريخ انتهاء الأشغال: 2018 / 10 / 12

رئيس اللجنة: المنجي الرحوي

مقرر اللجنة: حسام بوننسي

نائب الرئيس: سامي الفطناسي

المقرر المساعد: نعمان العرش

المقرر المساعد: الهادي بن ابراهيم

نظر اللجنة

لجنة المالية والتخطيط والتنمية

تاريخ إحالة المشروع على اللجنة: 14 جويلية 2017

جلسات اللجنة:

03 جانفي و 07 جوان و 11 و 12 أكتوبر 2018

القرار: الموافقة بأغلبية الحاضرين
(08 مع و 01 محتفظ)

تاريخ إنهاء الأشغال: 12 أكتوبر 2018

رئيس اللجنة: منجي الرحوي

المقرر: حسام بونني

أولاً: تقديم المشروع:

أبرمت حكومة الجمهورية التونسية يوم 07 افريل 2017 مع الوكالة الفرنسية للتنمية اتفاقية قرض لفائدة شركة النقل بتونس بمبلغ قدره 75 مليون أورو أي ما يعادل حوالي 243 مليون ديناراً (بعد تحيينه بتاريخ 11 أكتوبر 2018) للمساهمة في تمويل مشروع تهيئة الجذع المركزي للمetro ومحطة التّرابط بساحة برشلونة.

يندرج إنجاز مشروع تهيئة الجذع المركزي للمetro ومحطة التّرابط بساحة برشلونة في إطار الديناميكية التي دأبت عليها شركة النقل بتونس بإشراف وزارة النقل لتحسين جودة خدمات النقل العمومي والمساهمة في تنمية الأنشطة الاقتصادية والتجارية وتحسين جودة الحياة بتونس الكبرى.

فإنّ إنجاز خطّ المروج والمركبّ الجامعي بمنوبة وتنامي عدد المسافرين، شهدت ساحة برشلونة اختناق في جولان المسافرين، ومن المنتظر أن يتفاقم هذا العدد مع بداية استغلال الشبكة الحديدية السريعة الذي سيترتّب عنه استقطاب ما يقارب 50.000 مسافر خلال ساعات الذروة. كما أدرك الجذع المركزي لشبكة المترو (الجزء الممتد بين محطات باب الخضراء، الجمهورية وبرشلونة) طاقة استيعابه القصوى متسبباً في تعطيل جولان العربات.

ولتجاوز الصعوبات المتعلقة بالاحتفاظ واختناق حركة جولان المسافرين والعربات وسط العاصمة، قامت شركة النقل بتونس وإشراف وزارة النقل، بإعداد مشروع يتعلق بتحسين طاقة استيعاب الجذع المركزي للشبكة وتهيئة ساحة برشلونة لتكون قطب تبادل متعدد الأنماط يوفر ظروف السلامة والرفاهية لمستعملي النقل الجماعي.

أهداف المشروع:

- تتمثل الأهداف الرئيسية لهذا المشروع في ما يلي:
 - تحسين جاذبية النقل الجماعي في تونس الكبرى والحدّ من استعمال السيارات الخاصة وبالتالي الحدّ من آثارها السلبية والتقليص من الاختناق المروري،
 - توفير ظروف سلامة مستعملي وسائل النقل الجماعي في محطات وسط العاصمة خاصّة مع دخول الشبكة الحديدية السريعة حيز الاستغلال،
 - إنجاز محطة ترابط متعددة الأنماط بساحة برشلونة (مترو - حافلة - قطار - قطار سريع ...)
- وذلك بتهيئة ساحة برشلونة عبر تنظيم المسالك وتوفير السلامة وتهيئة المساحات الخضراء،

- تحسين طاقة استيعاب الجذع المركزي وتقليص مدّة السفرات على شبكة المترو وذلك بـ:

- حذف التقاطعات بين عربات المترو في مستوى شارع قرطاج وتقليصها في محطة الجمهورية،
- حذف التقاطعات بين عربات المترو والحافلات في محطة برشلونة،
- تغيير اتجاه سير عربات المترو بين محطتي الجمهورية وساحة برشلونة،
- توفير الترابط بين كلّ خطوط المترو في ساحة برشلونة على مستوى الأرصفة مما يحسّن طاقة استيعاب المحطة.

مكوّنات المشروع:

- إضافة سكة باب الخضراء تمكّن من رجوع العربات قبل الوصول إلى محطة الجمهورية وذلك قصد تخفيض الضغط على هذا الجذع المركزي،

- إعادة تهيئة "plan de voie" بمحطة الجمهورية قصد تقليص عدد التقاطعات بين عربات المترو وتحسين سيولة جولانها على مستوى الجذع المركزي مع تخفيض علو الأرصفة وجعلها تتلاءم مع العربات الجديدة وإنجاز ممّر تحتي للمسافرين من جهة جامع الفتح،

- إعادة تهيئة محطة برشلونة لتصبح قطب ترابط متكامل يشمل المترو والحافلة من ناحية والشبكة الحديدية السريعة وخطوط الشركة الوطنية للسكك الحديدية من ناحية ثانية وذلك بـ:

- تجميع أرصفة محطة المترو أمام محطة القطار،
- إنجاز محطة تحتية للحافلات،
- إنجاز مأوى تحتي للسيارات،
- إعادة تهيئة "plan de voie" بمحطة المترو وإضافة سكة ثالثة بمثلث قرطاج،
- تهيئة الممرّات بساحة برشلونة وترك مساحات خضراء،
- تغيير اتجاه جولان عربات المترو بين محطتي الجمهورية وبرشلونة مما يستوجب إعادة النظر في برمجة الإشارات الضوئية وإعادة تهيئة بعض المفترقات على هذا المستوى.

تمويل المشروع:

- الكلفة الجمالية: 98.332 مليون أورو أي ما يعادل 319 م.د (بعد تحيينه بتاريخ 11 أكتوبر 2018) يتم تمويلها كآتي:

- الوكالة الفرنسية للتنمية: قرض بقيمة 75 مليون أورو أي ما يعادل 243 م.د (بعد تحيينه بتاريخ 11 أكتوبر 2018) إلى جانب هبة بقيمة 650 ألف أورو مع استعمال فواضل من قرض سابق بقيمة 800 ألف أورو،
 - المفوضية الأوروبية: هبة بقيمة 6.2 مليون أورو في إطار آلية الاستثمار من أجل الجوار،
 - ميزانية شركة النقل بتونس: 1.4 مليون أورو،
 - ميزانية الدولة: 14.282 مليون أورو بعنوان الأداء على القيمة المضافة والمعاليم الديوانية والمساهمات بعنوان الأشغال وحوكمة التصرف في المشروع.
- فترة الإنجاز: من تاريخ الإمضاء إلى غاية 30 سبتمبر 2023، (آخر أجل لانتهاء الأشغال).

شروط القرض:

- نسبة الفائدة: متغيرة يتم تثبيتها عند صرف كل قسط. ويعتمد في احتساب هذه النسبة على نسبة الفائدة المرجعية المحددة في تاريخ توقيع اتفاقية القرض بـ (1,77 %) مع إضافة الفارق المسجل في نسبة المؤشر بين تاريخ تثبيت نسبة الفائدة وتاريخ إمضاء اتفاقية القرض. علما أن نسبة المؤشر بتاريخ 05 أفريل 2017 هي 0,96 %،
- فترة السداد: 20 سنة منها 7 سنوات إهمال،
- نظام السداسي: سداسي (26 سداسية) أي مرتين في السنة.

ثانيا: أعمال اللجنة:

تدارست لجنة المالية والتخطيط والتنمية مشروع هذا القانون في جلستها المنعقدة بتاريخ 03 جانفي 2018 وذلك على ضوء ما ورد عليها من بيانات بوثيقة شرح الأسباب ونص اتفاقية القرض.

وخلال النقاش، اعتبر أغلب النواب أنّ مشروع هذا القانون يكتسي أهمية بالغة لما له من تأثير على حياة المواطنين خاصة من خلال تذليل الصعوبات المتعلقة بالاحتفاظ واحتناق حركة المرور. كما لاحظوا أنّ الشروط المالية لهذا القروض ميسرة وتفاضلية مقارنة بالقروض التي يتم إصدارها في السوق المالية العالمية.

ومن جهة أخرى أبدى بعض النواب تخوّفهم من كيفية إنجاز المشاريع الكبرى نظرا للفساد المستشري في مجال الصفقات العمومية. وأضافوا أنّ المواطن يعتبر إنجاز المشاريع العمومية الكبرى تفتقد للحوكمة ولغياب الشفافية.

هذا، وتطرّق بعض النواب إلى الفصل 12 (النقطة 24) من اتفاقية القرض والمتعلّق بالالتزامات المحمولة على الدولة التونسية وخاصّة منها إعادة الهيكلة المالية لشركة النقل بتونس وبرنامج التطهير المالي والاجتماعي حيث شدّدوا على ضرورة مدّ اللجنة ببرنامج إعادة الهيكلة المالية لشركة النقل بتونس. ومن جهة أخرى، واقترحوا عقد جلسة استماع إلى كلّ من وزير النقل والرئيس المدير العام لشركة النقل بتونس. وإثر ذلك قرّرت اللجنة الاستماع إلى السيدين وزير النقل والرئيس المدير العام لشركة النقل بتونس مع طلب مدّها ببرنامج إعادة هيكلة شركة النقل بتونس أولا.

وتلقّت اللجنة مشروع برنامج إعادة الهيكلة حيث تبين أنّ شركة النقل سجّلت إلى موفى 2016 ديونا متراكمة بقيمة 757 م.د فضلا عن انخفاض مداخل الاستغلال سنويا بمعدّل 3 % خلال الفترة 2003-2016. وتطوّر مجموع الأعباء سنويا بمعدّل حوالي 7 % أي من 137 م.د سنة 2003 إلى 335 م.د سنة 2016 وذلك بسبب ارتفاع حجم الأجور سنويا بمعدّل 8 % خلال الفترة 2003-2016. كما تفاقم عجز الاستغلال من 18.8 م.د سنة 2003 إلى 134 م.د سنة 2016.

ويعزى هذا الاختلال أساسا إلى عدّة أسباب وعوامل منها السياسة الاجتماعية المنتهجة في مجال النقل العمومي وإلى أسباب تشريعية وتنظيمية خاصّة منها عدم تفعيل القانون عدد 33 لسنة 2004 المتعلق بتمويل النقل العمومي الجماعي بالإضافة إلى أسباب أخرى تهمّ الشركة على غرار التأخير في برنامج اقتناء الحافلات بسبب عدم توفّر التمويل بالإضافة إلى غياب نظام معلوماتي مندمج يتماشى مع حجم الشركة.

ويتضمّن برنامج إعادة الهيكلة المقترح ما يلي:

- تحسين جاهزية الأسطول والاندماج بين الشبكات،
- تدعيم أدوات التصرف الحديث،
- ضمان التوازنات المالية.

وبتاريخ 07 جوان 2018، استمعت اللجنة إلى السيد وزير النقل الذي كان مرفوقا بثلة من إدارات الوزارة وذلك حول عدد من اتفاقيات قروض تتعلّق بقطاع النقل عموما ومن بينها مشروع هذا القانون.

وفي بداية الجلسة، قدّم السيد الوزير المشروع مبرزا أنّه يندرج في إطار تهيئة الجذع المركزي للمetro ومحطّة الترابط بساحة برشلونة بهدف تحسين جودة خدمات النقل العمومي والمساهمة في تنمية جودة خدمات النقل العمومي والمساهمة في تطوير الأنشطة الاقتصادية والتجارية. ثمّ استعرض مكّونات المشروع التي تتمثّل في:

- إضافة سكّة باب الخضراء،
- إعادة تهيئة "plan de voie" بمحطّة الجمهورية،
- إعادة تهيئة محطّة برشلونة،
- تغيير اتجاه جولان عربات المترو بين محطتي الجمهورية وبرشلونة.

وخلال النقاش، لاحظ أغلب النواب أنّ العرض الذي قدّمه السيد وزير النقل مقتضب جدّا اقتصر على إعادة سرد لما ورد بوثيقة شرح الأسباب. كما أنّه لم يتضمّن المردودية الاقتصادية والاجتماعية المنتظرة من هذا المشروع.

وتقدّم النواب بجملة من الاستفسارات والملاحظات نذكر أهمّها:

- واقع قطاع السكك الحديدية والنقل في تونس،
- عدم توفّر تصوّر شامل للنقل العمومي في ظلّ تطوّر المعطيات الديمغرافية والعمرانية،

- العمل على معالجة اشكاليات التمويل في قطاع النقل،
- المعاناة اليومية للمواطنين من جرّاء النقل العمومي والحلول الممكنة،
- أين وصل مشروع الشبكة الحديدية السريعة في تونس الكبرى،
- التفكير في ربط الولايات المجاورة للعاصمة بالمترو السريع،
- إلى أين وصل مشروع مترو صفاقس،
- تساؤل حول مصير الخطّ الحديدي بين سوسة والقيروان والقصرين،
- أسباب توقّف مشروع الربط بالسكة الحديدية بين باجة وبنزرت،
- تساؤل حول مخطط المشروع وعدد المنتفعين منه،
- هل تمّ التفكير في تفعيل آلية الشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص في إنجاز المشروع،
- كيفية متابعة ومراقبة إنجاز المشروع،
- الحلول بخصوص عدم تجانس عرض السكة الحديدية بين مختلف الخطوط،
- حوكمة استعمال القرض،
- هل أخذت الوزارة بعين الاعتبار تحيين كلفة القرض،
- الحرص على تأمين محطات النقل خاصّة في أوقات الذروة نظرا لما يتعرّض له المواطن والتجهيزات من اعتداءات في محطات النقل،
- تنظيم قطاع النقل العمومي غير المنتظم،
- نية الوزارة في إعادة الخطّ السياحي بين تونس وطبرقة،
- أين وصلت المباحثات مع الجانب الجزائري بخصوص الخطّ المغربي.

وفي ردّه، أوضح السيد وزير النقل أنّه على استعداد لتقديم عرض مفصّل حول الاستراتيجية الوطنية للنقل. وأفاد أنّ هذا العرض كان موجزا نتيجة تقديم عرض شامل خلال مناقشة مشروع ميزانية وزارة النقل لسنة 2018 فضلا عن أنّ هذه المشاريع مدرجة في المخطط الخماسي للتنمية (2016-2020).

كما بيّن أنّ مجال النقل الحديدي هو مجال حيوي يندرج في إطار إعادة الاعتبار لقطاع النقل بصفة عامة وفي ترتيب أولويات الوزارة. وأكد على الالتزام بالمخطط الحالي بما أنّ أغلب المشاريع المعروضة على مصادقة المجلس تمّ الانطلاق في إنجازها سواء على مستوى الدراسات أو الأشغال.

وأضاف أنّه سيتم الإعلان عن طلب عروض لاقتناء 110 عربة لتعزيز الخطوط الحديدية البعيدة، التي تشكو ببطءا في رحلاتها وتدني في مستوى خدماتها.

وبخصوص تعطل إنجاز مشروع الشبكة الحديدية السريعة بتونس الكبرى، وضّح أنّه يعود أساسا إلى اشكاليات الحوز العقاري وصعوبة إقناع المواطنين بالتعويضات المقدّمة إضافة إلى وجود عراقيل فنية تتعلق خاصة بعدم التوصل إلى اتفاق وتفاهم مع الشركاء حول آجال إنجاز الأشغال والكلفة مما أدّى إلى فسخ العقد مع إحدى الشركات الكبرى التي تعهدت سابقا بإنجاز جزء كبير من هذا المشروع.

وحول نقص الموارد المالية التي يعاني منها قطاع النقل، وضّح السيد الوزير أنّه يعود أساسا إلى امتناع بعض المواطنين من دفع معلوم النقل في وسائل النقل العمومية. وأكّد أنّ نقص التمويل يعدّ من أهمّ العوائق التي حالت دون تنفيذ الرؤية الإستراتيجية للنقل. وأضاف بأنّ الوضع الحالي لا يسمح بالترفيه في معلوم النقل لذلك اقترحت الوزارة إحداث صندوق لتغطية العجز المالي لشركات النقل.

وفي ما يتعلق بظاهرة الاعتداءات المتكررة على وسائل النقل، وبين السيد الوزير أنّ هذه الظاهرة تفاقمت منذ جانفي 2012 مما كبّد الشركة الوطنية للسكك الحديدية خسائر كبرى على خلفية تضررها من هذه الاعتداءات التي تبقى أسبابها ودوافعها مجهولة. وفي هذا الصدد أفاد أنّه سيصدر أمر حكومي يتعلّق بإحداث منشأة عمومية لحماية وسائل النقل وتأمين الركّاب في كلّ مجالات النقل البري.

وبالنسبة لمتابعة حسن إنجاز المشاريع، أكّد أنّ الوزارة حريصة على حسن توظيف الأموال العمومية وهناك إدارة تتابع إنجاز المشاريع العمومية وتمّ إحداث هيكل لمكافحة الفساد ينسّق مع الهيئة الوطنية لمكافحة الفساد علما وأنّ الفساد لا يهّمّ البنية التحتية فقط بل شمل أيضا بعض الاقتناءات ومنها أساسا 20 قاطرة صينية تم اقتنائها فيها إخلالات وتمّ إحالة الملف على أنظار القضاء.

ومن جهة أخرى، تعرّض السيد الوزير إلى العمل على هيكلة حوالي 10 مؤسسات عمومية تحت إشراف وزارة النقل وخاصة منها شركة نقل تونس وشركة الخطوط الجوية التونسية نظرا للصعوبات الهيكلية والفنية التي تعيشها وبسبب انخراط التوازنات المالية مبينا أنّه سيتم عرض وضعيتها على مجلس الوزراء مع اقتراح الحلول الناجعة لتعزيز إمكانياتها البشرية والمادية.

وبخصوص مترو صفاقس، أفاد السيد الوزير أنه تمّ التوصل إلى تدليل الصعوبات وتم الانطلاق في الدراسات الفنية مع الإصرار على إنجاز المشروع.

أما في ما يتعلق بالخط المغاربي، أكد أنّ الجانب التونسي جاهز لتفعيله في انتظار الشقيقة الجزائرية.

وواصلت اللجنة النظر في مشروع القانون في جلستها المنعقدة بتاريخ 11 أكتوبر 2018 حيث تداولت من جديد في مشروع هذا القانون واعتبرت الشروط المالية للقرض ميسرة بالمقارنة مع كلفة القروض في حالة الخروج على السوق المالية الدولية.

هذا وقد رأى أحد النواب أنّ شروط القرض ليست تفضلية إذا ما تمت مقارنتها بعدة قروض تحصلت عليها تونس من مؤسسات تمويل مماثلة. كما أنّ التمويل الذاتي المنوط بعهدة الدولة جدّ ضئيل ومتأتّي في أغلبه من الإعفاء من الأداء على القيمة المضافة والمعاليم الديوانية. وبعد النقاش، رأى أغلب النواب أنّ مشروع هذا القانون يكتسي أهمية بالغة من الناحية الاجتماعية والاقتصادية بما أنه موجه للاستثمار في البنية التحتية لقطاع النقل في تونس العاصمة الذي من شأنه تحسين ظروف عيش المواطن وقرروا الموافقة عليه مع برمجة جلسة للاستماع إلى السيد وزير النقل حول الاستراتيجية الوطنية للنقل.

ثالثا - التوصيات:

توصي لجنة المالية والتخطيط والتنمية بـ:

- الحث على إنجاز مشاريع في بقية المدن التونسية على شاكلة هذا المشروع قصد خلق أقطاب خدمية تساهم في تنشيط الجهات وتوفير مواطن الشغل،
- العمل على إيجاد آليات رقابية تمكن من حوكمة هذه المشاريع وتضمن حسن إنجازها،
- التأكيد على تغطية مخاطر الصرف في ظلّ الانزلاق المتواصل لسعر صرف الدينار،
- العمل على استغلال آلية الشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص في إنجاز مشاريع البنية التحتية.

رابعاً . قرار اللجنة:

قررت لجنة المالية والتخطيط والتنمية الموافقة على مشروع هذا القانون بأغلبية الحاضرين.

المقرر
حسام بونني

رئيس اللجنة
منجي الرحوي