

الجمهورية التونسية

مجلس نواب الشعب

تقرير لجنة المالية والتخطيط والتنمية

حول

مشروع قانون

يتعلق بالموافقة على عقد التمويل المبرم بتاريخ 09 نوفمبر 2017 بين الجمهورية التونسية

والبنك الأوروبي للاستثمار للمساهمة في تمويل مشروع الشبكة الحديدية السريعة II (106 / 2017)

ومشروع قانون يتعلق بالموافقة على اتفاقية القرض المبرمة بتاريخ

09 نوفمبر 2017 بين الجمهورية التونسية والمؤسسة الألمانية للقروض من أجل إعادة الإعمار

للمساهمة في تمويل مشروع الشبكة الحديدية السريعة II (107 / 2017)

ومشروع قانون

يتعلق بالموافقة على اتفاق القرض المبرم بتاريخ 21 ديسمبر 2017 بين الجمهورية التونسية والبنك

الأوروبي لإعادة التعمير والتنمية للمساهمة في تمويل مشروع تأهيل الخط الحديدي 6 ومضاعفة

وكهربية الجزء الرابط في المكنين والمهدية من الخط الحديدي 22 (15 / 2018)

تاريخ إحالة المشاريع على المجلس:

* المشروعات عدد 106 و107 لسنة 2017: 29 / 12 / 2017

* مشروع عدد 15 لسنة 2018: 31 / 01 / 2018

الوثائق المرفقة بكل مشروع:

* وثيقة شرح الأسباب،

* اتفاقيات القرض.

تاريخ انتهاء الأشغال: 26 / 02 / 2018

رئيس اللجنة: المنجي الرحوي

مقررة اللجنة: ليلي الحمروني

نائب الرئيس: الهادي بن ابراهم

المقرر المساعد: حسام بونني

المقرر المساعد: العجمي الوريمي

نظر اللجنة

لجنة المالية والتخطيط والتنمية

تاريخ إحالة المشروعين على اللجنة:

- المشروعين عدد 106 و107 لسنة 2017 : 09 جانفي 2018

- المشروع عدد 15 لسنة 2018: 09 فيفري 2018

جلستي اللجنة:

07 جوان 2018 و14 فيفري 2019

القرار بخصوص مشاريع القوانين الثلاثة:

الموافقة بإجماع الحاضرين

تاريخ إنهاء الأشغال: 26 فيفري 2019

نائب رئيس اللجنة : الهادي بن ابراهم

المقرر المساعد: العجمي الوريحي

أولاً - تقديم المشاريع:

I - تقديم مشروع القانونين عدد 106 و107 لسنة 2017:

أبرمت حكومة الجمهورية التونسية بتاريخ 09 نوفمبر 2017 مع البنك الأوروبي للاستثمار عند تمويل بمبلغ قدره ثلاثة وثمانون مليون (83.000.000) أورو أي ما يعادل 247 م.د.ت وذلك للمساهمة في تمويل مشروع الشبكة الحديدية السريعة II.

كما أبرمت حكومة الجمهورية التونسية بتاريخ 09 نوفمبر 2017 مع المؤسسة الألمانية للقروض من أجل إعادة الإعمار اتفاقية قرض بمبلغ قدره خمسة وستون مليون (65.000.000) أورو أي ما يعادل 193 م.د.ت وذلك للمساهمة في تمويل مشروع الشبكة الحديدية السريعة II.

(1) أهداف البرنامج:

يعتبر هذا المشروع تكملة لمشروع الشبكة الحديدية السريعة I. ويهدف في هذا الإطار

إلى:

- تدعيم منظومة النقل الجماعي وتطوير قطاع النقل الحديدي بالمدن الكبرى ذات الكثافة السكانية العالية،
- التقليل من اكتظاظ الطرقات،
- الاقتصاد في الطاقة وتكلفة النقل،
- توفير السلامة المرجوة للمسافرين،
- ربح الوقت ومقاومة التلوث.

(2) عناصر المشروعين:

يتمثل هذا المشروع في اقتناء 28 عربة كهربائية (rames) لنقل المسافرين لاستغلالها على الخطوط ذات الأولوية من الشبكة الحديدية السريعة وهي:

- الخط D: من محطة برشلونة إلى محطة القباة: 11,5 كلم،
- الخط E: من محطة برشلونة إلى محطة بوقطفة: 6,4 كلم.

(3) الجهة المنفذة للمشروع:

الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية.

(4) مدة تنفيذ المشروع:

03 سنوات.

(5) كلفة المشروع:

- تبلغ الكلفة الجمالية للمشروع 166 مليون أورو أي ما يعادل حوالي 494 م.د.ت (دون احتساب قيمة الأداء على القيمة المضافة).

- يساهم في تمويل هذا المشروع كل من:

- البنك الأوروبي للاستثمار بقرض قيمته 83 مليون أورو أي ما يعادل 247 م.د.ت،
- الوكالة الفرنسية للتنمية بقرض قيمته 16,4 مليون أورو أي ما يعادل 48 م.د.ت،
- المؤسسة الألمانية للقروض من أجل إعادة الإعمار بقرض قيمته 65 مليون أورو أي ما يعادل 193 م.د.ت،
- تمويل من الموارد العامة لميزانية الدولة بقيمة 1,6 مليون أورو أي ما يعادل 4,5 م.د.ت.

(6) الشروط المالية للقرضين:

بالنسبة لقرض البنك الأوروبي للاستثمار: يخضع للشروط المالية التالية:

- مبلغ القرض: 83 مليون أورو،
- نسبة الفائدة: ثابتة لكل قسط أو متغيرة لكل قسط،
- فترة السداد: 30 سنة منها 3 سنوات إمهال.

بالنسبة لقرض المؤسسة: المؤسسة الألمانية للقروض من أجل إعادة الإعمار يخضع للشروط المالية التالية:

- مبلغ القرض: 65 مليون أورو،
- نسبة الفائدة: ثابتة 2,45 %،
- فترة السداد: 15 سنة منها 5 سنوات إمهال.

II - تقديم مشروع القانون عدد 15 لسنة 2018:

أبرمت الحكومة التونسية يوم 21 ديسمبر 2017 مع البنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية عقد تمويل بمبلغ قدره 160 مليون أورو (دون اعتبار الأداءات) للمساهمة في تمويل مشروع تعصير الخط الحديدي 6 الرابط بين تونس والقصرين ومضاعفة الخط الحديدي 22 الرابط بين المكنين والمهدية.

(1) الإطار العام:

يندرج هذا المشروع في إطار خطة لتأهيل قطاع النقل الحديدي تهدف إلى الرفع من نشاط النقل الحديدي الحضري لتلبية الحاجيات المتزايدة للمسافرين وتوفير ظروف نقل ملائمة من حيث السلامة تضمن مستوى من الرفاهة يستجيب لتطلعات المسافرين إضافة إلى توفير العرض المناسب لطلبات نقل البضائع.

ويندرج هذا المشروع في إطار مخطط التنمية 2016 - 2020 وقد تم تقديمه خلال المؤتمر الدولي للاستثمار "Tunisia 2020" ضمن قائمة المشاريع المعروضة للتمويل.

(2) أهداف المشروع:

- تلبية الطلب المتزايد على الخط 22 الرابط بين المكنين والمهدية من خلال زيادة وتيرة وعدد القطارات قصد التقليل في مدة السفرات على الخط إضافة إلى تحسين ظروف السلامة،
- تحسين السلامة والظروف التقنية والاقتصادية لاستغلال خط 6 الرابط بين تونس والقصرين.

(3) عناصر المشروع:

- تأهيل الخط 6 الرابط بين تونس والقصرين مروراً بقعفور والكاف،
- مضاعفة وكهربية السكة بين المكنين والمهدية على الخط 22،
- اقتناء 6 قطارات كهربائية.

(4) كلفة المشروع:

- 160 مليون أورو ما يعادل 480 مليون دينار تونسي (دون اعتبار الأداءات).

(5) الشروط المالية للقرض:

- قرض مباشر لفائدة الدولة،
- نسبة الفائدة: 1 % (متغيرة مع إمكانية تثبيتها)،
- مدّة السداد: 18 سنة مع فترة إمهال بـ 05 سنوات.

ثانياً . أعمال اللجنة:

استهلت لجنة المالية والتخطيط والتنمية النظر في مشاريع هذه القوانين في جلستها المنعقدة بتاريخ 07 جوان 2018 بالاستماع إلى السيد وزير النقل الذي كان مرفوقاً بثلاثة من إطارات الوزارة.

وفي بداية الجلسة، قدّم السيد الوزير هذه المشاريع مشيراً إلى أنها تتعلق بتحسين جودة النقل الحديدي بما يساهم في تنمية جودة خدمات النقل العمومي وتطوير الأنشطة الاقتصادية والتجارية.

وخلال النقاش، لاحظ أغلب النواب أنّ العرض الذي قدّمه السيد وزير النقل مقتضبا جدّا حيث اقتصر على إعادة سرد ما ورد بوثائق شرح الأسباب، كما أنّه لم يتضمّن المردودية الاقتصادية والاجتماعية المنتظرة من هذه المشاريع.

وتقدّم النواب بجملة من الاستفسارات والملاحظات نذكر أهمّها:

- تساءل حول واقع قطاع السكك الحديدية والنقل في تونس،
- عدم توفّر تصوّر شامل للنقل العمومي في ظلّ تطوّر المعطيات الديمغرافية والعمرانية،
- كيفية معالجة اشكاليات التمويل في قطاع النقل والتخفيف من معاناة المواطنين جزاء النقل العمومي وإيجاد الحلول الممكنة،
- مراحل 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 المبرمج بين سوسة والقيروان والقصرين،
- أسباب توقّف مشروع الربط بالسكة الحديدية بين باجة وبنزرت،
- هل تمّ التفكير في تفعيل آلية الشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص في إنجاز المشاريع،
- كيفية متابعة ومراقبة إنجاز المشاريع،
- الحلول بخصوص عدم تجانس عرض السكة الحديدية بين مختلف الخطوط،
- 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 المغاربي.

وفي ردّه، أوضح السيد وزير النقل أنّه على استعداد لتقديم عرضا مفصّلا حول الاستراتيجية الوطنية للنقل. وأفاد أنّ عرضه كان موجزا نظرا لأنه قد قدم عرضا شاملا خلال مناقشة مشروع ميزانية وزارة النقل لسنة 2018 صلب لجنة الفلاحة والأمن الغذائي والتجارة والخدمات ذات الصلة، 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، وأكّد على الالتزام بالمخطط الحالي بما أنّ أغلب المشاريع المعروضة على مصادقة المجلس تمّ الانطلاق في إنجازها سواء على مستوى الدراسات أو على مستوى الأشغال.

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

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 يهّم البنية التحتية فقط بل شمل أيضا بعض الاقتناءات ومنها أساسا 20 قاطرة صينية تم اقتناؤها وفيها إخلالات وتمّ إحالة الملف على أنظار القضاء.

ومن جهة أخرى، أفاد السيد الوزير أنه يجري العمل على إعادة 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 أنه سيتم عرض وضعيتها على مجلس الوزراء مع اقتراح الحلول الناجعة لتعزيز إمكانياتها البشرية والمادية.

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

وفي ما يتعلق بظاهرة الاعتداءات المتكررة على وسائل النقل، بيّن السيد الوزير أنّ هذه الظاهرة تفاقمت منذ جانفي 2011 مما كبّد الشركة الوطنية للسكك الحديدية خسائر كبرى على خلفية تضررها من هذه الإعتداءات التي تبقى أسبابها ودوافعها مجهولة. وفي نفس السياق أضاف أنّه سيصدر أمر حكومي يتعلّق بإحداث منشأة عمومية لحماية وسائل النقل وتأمين الركّاب في كلّ مجالات النقل البري.

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

أمّا في ما يتعلّق بالخط المغاربي، أكّد أنّ الجانب التونسي جاهز لتفعيله في انتظار الشقيقة الجزائرية.

وبعد النقاش، قررت اللجنة طلب الاستماع إلى السيد وزير النقل حول الاستراتيجية الوطنية للنقل.

وفي جلستها المنعقدة بتاريخ 14 فيفري 2019 استمعت اللجنة إلى السيد كاتب الدولة لدى وزير النقل الذي قدم استراتيجية مفصلة للنقل العمومي في تونس (تجدونها مرفقة بالتقرير).

وخلال النقاش تقدم النواب بعدد من الملاحظات والاستفسارات والتوصيات من أهمها:

- عدم تضمن الاستراتيجية المقدمة عدد من مشاريع النقل المدرجة في المخطط،
- الاستفسار عن المصادر الأخرى التي تم إدراجها لتمويل المشاريع،
- ضرورة الحرص على تحسين خدمات النقل خاصة في ظل الترددي الكبير للخدمات المقدمة،
- الاستفسار عن مدى قدرة الوزارة على الالتزام ببرنامج إنجاز المشاريع المدرجة في الاستراتيجية،
- اقتراح احدات وكالة شبه عمومية تشرف على انجاز الدراسات ورسم الاستراتيجيات في قطاع النقل قصد ضمان السرعة والنجاعة،
- استراتيجية الوزارة لربط مختلف أحياء تونس الكبرى بالنقل الحديدي،
- أسباب تأخر إنجاز مشروع الشبكة الحديدية السريعة، ومتي يتم الانتهاء من الجزء الأول من هذا المشروع،
- الاستفسار عن إستراتيجية النقل الجهوي في ظل الصعوبات التي تشهدها الشركات الجهوية،
- برنامج الوزارة لتحسين الخدمات وتوفير السلامة،
- ضرورة الأخذ بعين الاعتبار للمخاطر الكبيرة التي يمكن أن يحدثها إنجاز ميناء المياه العميقة بالنفيضة،
- هل تم اتخاذ قرار بخصوص إنجاز المدينة المطار (Airport City)،
- أسباب برمجة الربط الحديدي بين تونس ومطار النفيضة إذا تم إقرار إنجاز المدينة المطار (Airport City)،
- العمل على ايجاد حلول لتقليص مدة الانتظار في ميناء رادس،
- الاستفسار عن أسباب الارتفاع الكبير في كلفة تجهيز التقاطعات والتي تتاهز 500 أ.د،

■ ضرورة ايجاد حلول للإشكاليات التي تعيق نقل الفسفاط عبر النقل الحديدي نظرا لارتفاع كلفة نقل الفسفاط عبر الشاحنات وأثارها السلبية على البيئة،

وفي رده أوضح السيد كاتب الدولة أنه لا يرى جدوى في إحداث وكالة شبه عمومية تُعنى بإنجاز الدراسات في قطاع النقل لأن هذه الدراسات يتم انجازها عادة من طرف مكاتب دراسات خاصة وطنية وعالمية.

وبخصوص تأخر إنجاز مشروع الشبكة الحديدية السريعة، وضّح السيد كاتب الدولة أن هنالك عدة عراقيل حالت دون الالتزام بالروزنامة المضبوطة ومن أهمها الاشكاليات العقارية وافلاس الشركة الايطالية المكلفة بإنجاز المشروع، وأكد أن الوزارة تمكنت من تجاوز أغلب هذه الاشكاليات وتسعى إلى ايجاد حلول لبقية الاشكاليات، وأفاد بأنه سيتم تدشين الخط E الرابط بين محطتي برشلونة وبوقطفة خلال شهر جوان 2019، بينما يتم تدشين الخط D الرابط بين محطتي برشلونة والقباعة في موفى سنة 2020.

وفي ما يتعلق بربط مختلف أحياء تونس الكبرى بالنقل الحديدي، أفاد أنه تم إنجاز دراسة في هذا الشأن وتم برمجة هذا المشروع خلال الفترة المتراوحة بين سنتي 2020 . 2022، وبالنسبة للإجراءات المتخذة لتوفير السلامة، أوضح بأنه يتم العمل حاليا على تجديد الاسطول واعادة تأهيل السكك الحديدية وتجهيز التقاطعات.

وحول ارتفاع كلفة تجهيز التقاطعات، أشار إلى أنها ناتجة عن الكلفة المرتفعة للتجهيزات التقنية واللوجستية.

وبخصوص انجاز المدينة المطار (Airport City)، أفاد بأنه يتم إعداد دراسة جدوى في الغرض وعلى ضوءها يتم اتخاذ القرار المناسب.

وفي ما يتعلق بتحسين الخدمات المقدمة، أكد بأنه يتم العمل على إيجاد الحلول لتحسين الخدمات وذلك بتجاوز عدة عراقيل، كما أشار إلى أن الحل النهائي لهذه المعضلة في قطاع النقل الحديدي يتمثل في تهيئة السكك الحديدية وصيانتها.

وبالنسبة لإيجاد حلول لتقليص مدة الانتظار في ميناء رادس، وضّح أنه تم اتخاذ قرار بتخفيف العبء على ميناء رادس عبر توزيع النشاط على موانئ صفاقس وسوسة وبنزرت ويتم العمل حاليا على حل بقية الاشكاليات قصد مزيد تقليص مدة الانتظار.

ثالثا - توصيات اللجنة:

توصي لجنة المالية والتخطيط والتنمية بـ:

- العمل على ايجاد آليات رقابية تمكن من حوكمة إنجاز هذه المشاريع ،
- التأكيد على الأخذ بعين الاعتبار لتغطية مخاطر الصرف في ظلّ الانزلاق المتواصل لسعر صرف الدينار،
- العمل على استغلال آلية الشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص في إنجاز مشاريع البنية التحتية.

رابعا . قرار اللجنة:

قررت لجنة المالية والتخطيط والتنمية الموافقة على مشاريع هذه القوانين بإجماع الحاضرين .

المقرر المساعد
العجمي الوريحي

نائب رئيس اللجنة
الهادي بن ابراهم