

التونسية



الدورة العادية الأولى 2019-

الجمهورية

المدة النيابية الثانية

مجلس نواب الشعب

2020

تقرير لجنة المالية والتخطيط والتنمية

حول مشروع قانون يتعلق بالموافقة على اتفاق الضمان المبرم بتاريخ 12 ديسمبر 2019 بين الجمهورية التونسية والبنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية والمتعلق باتفاق القرض المبرم بين شركة نقل تونس والبنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية للمساهمة في تمويل مشروع تجديد أسطول عربات نقل المسافرين للخط تونس - حلق الوادي- المرسي لشركة نقل تونس (عدد 2020/18)

- تاريخ إحالة مشروع القانون على المجلس: 13 فيفري 2020
- تاريخ إحالة مشروع القانون على اللجنة: 20 فيفري 2020
- الوثائق المرفقة لمشروع القانون: وثيقة شرح الأسباب واتفاق الضمان

رئيس اللجنة: عياض اللومي

مقرر اللجنة: فيصل دربال

نائب رئيس اللجنة: علي الهرماسي

مقرر مساعد: غازي

مقرر مساعد: هشام العجبوني

القروي

نظر اللجنة

■ تاريخ إحالة المشروع على اللجنة : 20 فيفري 2020

■ جلسات اللجنة :

- جلسة يوم 12 مارس 2020: النظر في مشروع القانون.

- جلسة يوم 24 جوان 2020: الاستماع إلى السيد وزير الدولة للنقل واللوجستيك.

- جلسة يوم 01 جويلية 2020: عرض تقرير اللجنة

■ قرار اللجنة : رفض مشروع القانون (02 نعم و02 محتفظين)

■ تاريخ إنهاء الأشغال : 01 جويلية 2020

رئيس اللجنة : عياض اللومي

مقرر اللجنة : فيصل دربال

أولاً: تقديم مشروع القانون:

تم إبرام اتفاق ضمان بين الجمهورية التونسية والبنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية بتونس في 12 ديسمبر 2019 بخصوص اتفاق القرض المبرم في نفس اليوم بين شركة نقل تونس والبنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية بمبلغ قدره 45 مليون أورو للمساهمة في تمويل مشروع تجديد أسطول عربات نقل المسافرين للخط تونس - حلق الوادي - المرسي لشركة نقل تونس.

1 (الإطار العام للمشروع:

يندرج هذا المشروع في إطار تجسيم التوجهات الاستراتيجية لقطاع النقل البري التي تمت بلورتها ضمن مخطط التنمية 2016 - 2020 والتي تهدف بالأساس إلى تحديث قطاع النقل والرفع من مردوديته وذلك من خلال:

- دعم النقل الجماعي الحضري (خاصة تونس الكبرى)،

- الرفع من مستوى السلامة في مجال النقل البري،

- تطوير النقل الحديدي.

2 (أهداف المشروع:

- مجابهة الطلب المتزايد على وسائل النقل الحضري والرفع من درجة التكامل مع بقية وسائل النقل،

- ضمان ظروف نقل مريحة للمسافرين وذلك من خلال توفير عربات نقل عصرية ومريحة للمسافرين تستجيب للمواصفات الدولية،

- الحدّ من كلفة الاستغلال الخاصة بخط (تونس - حلق الوادي - المرسى).

3 (كلفة المشروع:

- 45 مليون أورو أي ما يعادل 140 مليون دينار تونسي (دون اعتبار الأداءات)،

4 (مكونات المشروع:

- اقتناء عربات نقل المسافرين للخط (تونس - حلق الوادي - المرسى)،

- اقتناء المعدات الخاصة بالصيانة والاختبارات الضرورية،

- مساعدة فنية.

5 (عناصر التمويل:

- قرض بقيمة 45 مليون أورو من البنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية،

- إعانة فنية بقيمة 1,2 مليون أورو مقدمة في شكل هبة من البنك الممول.

5 (الشروط المالية للقرض:

- قرض لفائدة شركة نقل تونس بضمان الدولة،

- نسبة الفائدة: 1% (متغيرة مع إمكانية تثبيتها)،

- عمولة التعهد: 0,5% (مع فترة إمهال بـ 180 يوما)،

- عمولة التصرف: 1%،

- مدّة السداد: 18 سنة مع فترة إمهال بـ 05 سنوات.

ثانياً: أعمال اللجنة:

عقدت لجنة المالية والتخطيط والتنمية جلسة يوم 12 مارس 2020 خصصتها للنظر في مشروع هذا القانون وذلك على ضوء ما ورد عليها من بيانات بنص مشروع القانون ووثيقة شرح الأسباب واتفاق الضمان.

ودار نقاش أكد من خلاله أعضاء اللجنة على ضرورة تفعيل مبدأ التمييز الإيجابي في ما يتعلق بتحديث قطاع النقل والرفع من مردوديته من خلال توجيه مثل هذه المشاريع إلى المناطق ذات الأولوية والتي تشكو من صعوبات في مجال النقل البري.

وفي سياق متصل طلب عدد من النواب بمدّ اللجنة بمخطط الأعمال ودراسة الجدوى المتعلقة بمشروع هذا القانون بحكم أن مكوناته غير واضحة كما أكدوا على ضرورة توفير معطيات دقيقة حول الاعتمادات المرصودة لكل عنصر من عناصر المشروع خاصة وأن قيمة القرض تفوق ولا تتلاءم مع الكلفة الحقيقية لمكونات هذا المشروع. ولمزيد الدرس، ارتأت اللجنة طلب الاستماع إلى جهة المبادرة التشريعية.

جلسة الاستماع:

حضر لدى اللجنة بتاريخ 24 جوان 2020 السيد وزير الدولة للنقل واللوجستيك الذي كان مرفوقاً بعدد من الإطارات السامية للوزارة ولشركة نقل تونس. وشارك في أعمال مداوالات اللجنة عدد هام من النواب.

• مداخلة السيد الوزير:

استعرض السيد وزير الدولة في مفتح الجلسة الإطار العام للمشروع المتعلق بتجديد أسطول عربات خط تونس - حلق الوادي - المرسي ضمن استراتيجية الوزارة خلال فترة مخطط التنمية 2016-2020 خاصة في ما يتعلق بإيلاء الأولوية القصوى لتطوير منظومة النقل العمومي الجماعي للمسافرين. وأفاد أنه يعتبر من بين المشاريع المتأكدة نظراً للاعتبارات التالية:

- تقادم المعدات المستغلة على هذا الخط حيث تجاوزت مدة الاستغلال 40 سنة وهي مدة الاستغلال القصوى حسب المزود بما يخلق إشكاليات كبرى على مستوى الصيانة،
- تدهور وضعية عربات النقل المستغلة الناتجة عن تقادمها على غرار تشققات على مستوى العربات وإشكاليات على مستوى كوابل الكهرباء،

- عدم توقّر قطاع الغيار مما يحول دون إنجاز عمليات الصيانة إضافة إلى عدم قدرة الشركة على توفير الأسطول الضروري لتغطية الطلب،

- ارتفاع تكاليف الصيانة والاستهلاك المفرط للطاقة،

- إنجاز أشغال تهيئة الخط المذكور الذي انطلق منذ سنة 2011 بكلفة حوالي 90 م.د.

كما بين السيد وزير الدولة أنه تمّ في أواخر سنة 2017 تكليف مكتب دراسات مختص لإنجاز دراسات الجدوى الفنية والمالية والاقتصادية للمشروع، وقد أفضت نتائج الدراسات إلى الاستنتاجات التالية:

- التأكيد على الصبغة الاستعجالية لهذه الاقتناءات بعد تشخيص وضعية المعدات المستغلة حالياً،

- التأكيد على أهمية دور هذه الاقتناءات في تحسين جودة الخدمات المسداة وبالتالي عودة عدد هام من الحرفاء إلى استغلال هذا الخط،

- التأكيد من خلال دراسة التأثيرات الاقتصادية والاجتماعية على الميزات الإيجابية للمشروع من حيث تحسين جودة الحياة،

- ضمان سلامة المسافرين وريح الوقت والتقليص من الاكتظاظ وتخفيف الضغط على شبكة الطرقات والحدّ من التلوّث.

واعتبر أن أهم الانتظارات من هذا المشروع تتمثل في الزيادة في السرعة التجارية من 32 إلى 37 كلم/س والتقليص في طول السفرات من 82 إلى 72 دقيقة وفي المدة الفاصلة بين سفرتين من 15 إلى حوالي 4 دقائق إضافة إلى الزيادة في نسبة جاهزية العربات والزيادة في عدد المسافرين وفي عدد السفرات.

وأفاد السيد وزير الدولة أنه بناء على نتائج دراسات الجدوى الفنية والمالية والاقتصادية للمشروع، فقد أبدى البنك الأوروبي لإعادة البناء والتنمية (BERD) والبنك الأوروبي للاستثمار (BEI) موافقتهما النهائية على التمويل المشترك بالتساوي للمشروع بمبلغ جملي 90 مليون أورو أخذا بعين الاعتبار للمخاطر الفنية والمالية التي يمكن أن تعترض إنجاز المشروع.

كما ذكّر أنه تمّ إقرار تمويل المشروع، بعد عرضه على أنظار المجلس الوزاري المضيق المنعقد بتاريخ 29 جويلية 2019، بقروض لفائدة شركة النقل بتونس بضمن الدولة نظرا للوضعية المالية الحرجة للشركة. وقد تمّ إبرام اتفاقية التمويل بين شركة النقل بتونس والبنك الأوروبي لإعادة البناء والتنمية بقيمة 45 مليون أورو واتفاقية ضمان الدولة للقرض المذكور بتاريخ 12

ديسمبر 2019 موصحاً أن التفاوض جاري حالياً مع البنك الأوروبي للتنمية على مشروع اتفاقية التمويل.

وتطرق السيد وزير الدولة للخصائص المالية للقرض موضوع ضمان الدولة والمتعلقة بمدة السداد وطبيعة الفائدة الموظفة ونسبتها ومدة توفر القرض ورسوم فتح الحساب ورسوم الالتزام ورسوم الإلغاء. كما أضاف أنه تم التمديد بستة أشهر في الأجل المحدد لإلغاء القرض في حال عدم دخوله حيز التنفيذ. كما أشار أن البنك الأوروبي لإعادة البناء والتنمية وضع على ذمة شركة النقل بتونس هبة بمبلغ 1,260 مليون أورو لإنجاز مهمات مساندة فنية تتمثل في مرافقة الشركة في مرحلة فرز العروض الفنية ووضع برنامج لتحسين النجاعة والدعم المالي والوظيفي وإعداد مخطط تنمية الشركة في مرحلة طلب العروض والمساعدة الفنية لتطوير النقل الآمن والشامل في مرحلة إعداد العناصر المرجعية.

وتعرض إلى أهم التعهدات المرتبطة باتفاقية التمويل والتي تتمثل بالخصوص في ما يلي:

- المصادقة على عقد برنامج الشركة للفترة 2019 - 2023 قبل شهر أبريل من سنة 2021،
- تنفيذ خطة لتطوير الحوكمة بالشركة حسب جدول زمني يتم ضبطه،
- المصادقة على برنامج تحسين النجاعة والدعم المالي والوظيفي قبل شهر جوان من سنة 2021،
- المصادقة على مخطط تنمية الشركة قبل شهر أكتوبر من سنة 2021،
- تنفيذ برنامج تحسين النجاعة والدعم المالي والوظيفي ومخطط تنمية الشركة بعد مصادقة الهيكل الحكومية المعنية.

• النقاش العام:

دار نقاش مستفيض بين النواب وممثلي جهة المبادرة التشريعية تعلق بجوانب المشروع المزمع تمويله بمقتضى القرض موضوع اتفاق الضمان وأهم الانتظارات منه ومكوناته وكلفته، وقد كانت الجلسة مناسبة كذلك إلى التطرق إلى عدة ملفات تهم قطاع النقل بصفة عامة. وقد أكد جل النواب على أهمية المشاريع التي ترمي إلى دعم المرفق العام للنقل وتساهم في تحسين ظروف نقل المسافرين.

وتساءل أغلب النواب حول الوضعية المالية الحقيقية للشركة وأسباب عدم توجيهها للاقتناع من مصانع محلية ودواعي لجوئها إلى الاقتراض وعدم الاعتماد على مواردها الذاتية لتجديد أسطول العربات وعن مدى قدرتها على الإيفاء بالتزاماتها وتعهداتها لخلاص أقساط القرض.

واستفسر النواب كذلك عن عدد العربات التي سيتم اقتناؤها بموجب هذا القرض وسعرها الحقيقي ومصدرها وعن بعض الشروط المالية للقرض وخاصة نسبة الفائدة المعتمدة وعن إمكانية استغلال التمويلات المتحصل عليها لدعم الميزانية أو تخصيص جزء من القرض لتغطية جزء من الديون.

وأثار أحد النواب ملف اتفاقية ضمان الدولة لأول طلب في المنشآت العمومية الذي وصلت قيمته إلى حدود 18 مليار دينار في كل القطاعات لا سيما منها قطاع الطاقة. واعتبر أن الصناديق السيادية أصبحت تتحدث عن تفعيل ضمان الدولة وغالبا ما يتم تفعيله في الدين الداخلي الذي بلغ حدود 30%. واعتبر أنه، تزامنا مع بداية المخطط الرابع عشر، من المحبذ أن يكون العمل بين الحكومة ومجلس نواب الشعب وفق مقاربة تشاركية ومنوال تنموي واضح.

واعتبر جل النواب أنه من الضروري ضبط رؤية استراتيجية مستقبلية واضحة المعالم للتصرف في قطاع النقل العمومي ومخططات عمل وتوجهات الدولة قبل عرض قروض على مصادقة مجلس نواب الشعب. واعتبروا أن الدور الهام للدولة في هذا المجال لا ينفي التفكير في تعزيز خصوصية القطاع وتشجيع الخواص على الاستثمار والاستغلال في النقل من خلال تقديم التشجيعات المالية والجبائية اللازمة.

وبين أحد النواب أن القوائم المالية لأغلب شركات النقل تشير إلى عجز في مواردها الذاتية وتوازنها المالية إضافة إلى ارتفاع كبير في أعباء تأجير أعوان هذه الشركات الذي يتجاوز رقم المعاملات. ودعا الحكومة إلى توضيح المواقف بخصوص المحافظة على تعريف النقل من عدمها وارتباط ذلك بأهمية الدعم المادي لهذه الشركات وتطهير وضعيات هذه الشركات. ودعا إلى مراجعة منحة دعم قطاع النقل ضمن قانون المالية التكميلي والتي لم يتم الترفيع فيها منذ سنوات رغم ارتفاع دعم المحروقات والمواد الأساسية. في المقابل اعتبر نائب آخر أن الترفيع في التسعيرة لتغطية الكلفة سيكون مدخلا لضرب المرفق العام للنقل.

واستأثر قطاع النقل الحديدي بعدد هام من التساؤلات، حيث استوضح أعضاء اللجنة عن مدى وجود دراسة شاملة لقطاع السكك الحديدية الذي يعاني من عديد الصعوبات وعدم قدرته على تخفيف العبء على أسطول النقل العمومي عبر الطرقات وضرورة تغيير عقلية المواطن وإعادة ثقته في استعمال القطار.

وجددوا تأكيدهم على ضرورة تكريس مبدأ التمييز الإيجابي من خلال إيلاء أهمية للمناطق الداخلية المعزولة والمحرومة من المرفق العام للنقل وإعطاء الأولوية لتجديد أسطول النقل في

تلك الجهات التي تعاني من قلة عدد السفرات والعربات المخصصة للنقل وتهمم الأسطول. واستفسروا عن دواعي عدم تطوير شبكات السكك الحديدية بالنظر إلى أهميتها الحضارية والاقتصادية وهو ما يمكن أن يساهم في دعم البعد المغاربي وتطوير العلاقات مع بلدان الجوار. كما استوضحوا عن برامج الوزارة بخصوص مراجعة عدد من الخطوط ببعض الجهات على غرار مدينة نابل ومدينة صفاقس وما يمكن أن توفره من دعم للدورة الاقتصادية بهذه الجهات.

من جهة أخرى، تساءل أحد النواب عن إمكانية استغلال شبكة السكك الحديدية بواسطة حافلات كهربائية متطورة وأقل كلفة من اقتناء عربات جديدة على غرار أغلب البلدان المتطورة في مجال النقل العمومي. وتطرق نائب آخر إلى ضرورة اعتبار ملف استغلال الشبكة في نقل الفسفاط أولوية مطلقة للوزارة من خلال ضرورة تمكين الدولة بأن تكون الهيكل الوحيد المخول له نقل هذه المادة.

هذا وتم خلال هذه الجلسة طرح عدد من المسائل والملفات المرتبطة بقطاع النقل بصفة عامة. حيث استفسر أحد النواب عن توجه الوزارة بخصوص بعض المطارات على غرار مطار طبرقة عين دراهم الدولي معتبرا أنه يكبد الدولة خسائر كبرى بسبب كتلة الأجور والمصاريف الأخرى دون استغلاله بصفة فعلية. وتطرق نائب آخر إلى ضرورة مراجعة الفحص الفني لعدد من العربات بما يضمن سلامة جولاها على الطرقات واستجابتها للشروط المنصوص عليها بالترتيب الجاري بها العمل.

• ردود السيد الوزير وأعضاده:

بيّن السيد وزير الدولة أن وضعية شركات النقل في تونس صعبة وهي متراكمة نظرا لأنه غالبا ما يتم تأجيل الحلول الجذرية للإشكاليات العميقة وهو ما يتطلب مقاربات وخيارات جديدة على المستوى الوطني بحكم أن كيفية تقديم الخدمات على المستوى العالمي يتغير بشكل جذري. واعتبر أنه لا يمكن الحديث عن استراتيجية لوزارة النقل وإنما دراسات استراتيجية وخيارات لكل جزء من أجزاء النقل ومخطط عمل يمكن من الحصول على نتائج عملية وكمية في أجل يتم تحديده بصفة مسبقة.

كما تطرق إلى تقلص عدد المسافرين عبر قطار الضواحي من 17 مليون مسافر سنويا خلال سنة 2003 إلى 7 مليون مسافرا سنويا في الوقت الحالي يعزى أساسا إلى تقلص جودة الخدمات المقدمة للمسافرين نتيجة مواصلة الشركة المعنية عملها بالحد الأدنى المطلوب وانعدام إمكانية التطوير والاستثمار.

وبخصوص مشروع الشبكة الحديدية السريع RFR، اعتبر أنه برغم أهميته الوطنية الكبرى فإن الخطين E و D فقط ليس بهما معيقات لتقدم إنجاز المشروع ومع ذلك يتم العمل على تجاوز كل الإشكاليات المطروحة من بينها المسار وتحرير حوزة المشروع وغياب التمويل. وأضاف أن عديد المكونات المتعلقة بمشاريع تطوير قطاع السكك الحديدية في عديد الجهات لازالت غير مكتملة مما يجعل من هذه الملفات أفكار وليست مشاريع يمكن إدراجها ضمن الاستراتيجيات.

وفي ردّه حول التساؤل متعلق بمترو مدينة نابل، أوضح أنه تم إبرام اتفاقية بين وزارة التنمية والجانب الصيني لتمويل دراسة لإنجاز هذا المشروع وذلك قبل أن يُدرج ضمن مخطط النقل الحضري للجهة.

وبخصوص استفسار حول الخط طبرقة-ماطر، أفاد أن الدراسة انطلقت في 25 مارس 2019 وبعد المصادقة عليها يتم برمجة استشارة عمومية لتحديد الانطلاق في الأشغال.

وبخصوص التساؤلات حول تسعيرة النقل، أفاد أنه لم يتم الترفيع في أسعار تذاكر النقل العمومي منذ سنة 2010 في المقابل ارتفعت الكلفة المرتبطة بالقطاع من سنة 2003 إلى اليوم إلى حدود 200%. واعتبر أن عدم الترفيع في التسعيرة يضرّ بمرفق النقل مذكّرا أن نسبة استعمال وسائل النقل العمومي لا تتجاوز 30% في حين أنها كانت في السبعينات في حدود 70% واعتبر أن النقل العمومي المنتظم للأشخاص هو أكثر القرارات الخاطئة.

وأبرز أن اللجوء إلى الاقتراض لتجديد أسطول العربات ضرورة حتمية بحكم أنه مرتبط بسلامة المسافرين وجودة السفريات ومع ذلك فهي ليست مقارنة ناجعة بحكم عديد الإشكاليات الموجودة أهمها عدم قدرة شركة نقل تونس بوضعيتها الحالية على إرجاع القرض مما يتطلب جعل خط تونس - حلق الوادي- المرسي خطا نموذجيا ومراجعة سعر التذكرة ليستجيب إلى الكلفة الحقيقية وتكثيف الرقابة لتفادي عدم استخلاص التذاكر وتعزيز التصرف الإلكتروني في التذاكر. وأفاد أن مداخيل هذا الخط تراجمت من 5,4 مليون دينار سنة 2003 إلى 2,8 مليون دينار سنة 2019 وذلك راجع لتجميد التسعيرة ولتقلص عدد الركاب الذين يقتنون تذاكر السفر.

وبين أن مفهوم النقل العمومي لا بد أن يتطور في اتجاه جعل الدولة الضامن لتقديم هذا المرفق وفق شروط وجودة محددة تحفظ كرامة المواطن وتحقق الجدوى الاقتصادية المطلوبة. واعتبر أن تطوير القطاع والنهوض بالمؤسسات المعنية يتطلب انخراط الأطراف المعنية وفق مقاربة تشاركية يكون مركزها خدمة المواطن لحل كل الإشكاليات وتفادي ترحيلها للأجيال القادمة.

وأفاد أنه تم إعداد مقاربة جدية في مجال السكك الحديدية سيتم طرحها على البرلمان تبين استثمارات الدولة في البنية التحتية وفق نظرة تدمج الجهات وتأخذ بعين الاعتبار حاجياتها الجديدة في التنقل. وأشار أنه تم عرض استراتيجية التنقل الحضري على مجلس الوزراء ووافق عليها لتكون الإطار العام لتعديل مقاربات الوزارة لقطاع النقل.

وفي تعريجه على ملف توقف نشاط مطار طبرقة، أوضح السيد الوزير أن الإشكال يهم الحركة الجوية ككل لأن المطار مرتبط عضويا بالوضعية السياحية للجهة إضافة إلى غياب الربط مع المطارات والجهات الأخرى وغياب نقل حديدي مع الجهات المجاورة على غرار الجزائر. وأضاف أن هناك تفكير في استراتيجية متكاملة لكل المطارات في انتظار ردرود الاتحاد الأوروبي على الأجواء المفتوحة الذي يمكن أن يكون حلا في هذا الإطار.

واستحسن اقتراح التفاعل مع مخرجات قانون الاقتصاد الاجتماعي والتضامني في مجال نقل العاملات في القطاع الفلاحي والنقل الريفي وخلق آليات لتجمع شركات قصد التخفيف العبء على النقل العمومي خاصة في المناطق الصناعية البعيدة على مناطق العمران.

وعرّج السيد وزير الدولة على موضوع الفحص الفني حيث اعتبر أنه لا بد من التفكير في طريقة جديدة تمكّن من منح هذه الرقابة للخواص بما يمكّن من تعزيز المراكز في كل المعتمديات لتفادي الاكتظاظ وتحسين جودة الخدمات المقدمة للمواطن وتمكين الدولة من خلال الوكالة المتصرفة في القطاع حاليا من القيام بمراقبة ثانية إن اقتضى الأمر بما يجعل الدولة الضامن لتحقيق نجاعة وجودة الخدمة المقدمة.

ثم تدخل السيد مدير عام النقل البري بالوزارة الذي بين أن تجربة تشريك القطاع الخاص في مجال النقل تتطلب تقييم ومعالجة وضعيات الشركات القائمة قبل التفكير في طلب عروض لفتح خطوط جديدة في تونس الكبرى وفي عديد الجهات الأخرى. واعتبر أن هناك عديد الإشكاليات يجب تجاوزها ومراجعة المسائل التعاقدية لتمكين القطاع الخاص من العمل بأريحية ولتحقيق المردودية الاقتصادية وضمان أفضل الظروف لتنقل المواطنين.

وبخصوص تساؤل حول اقتناءات النقل العمومي، أفاد أنه يجب مراجعة التوجه بين الاقتناء من وحدات تركيب محلية أو القيام بطلب عروض للاقتناء من الخارج. ويبيّن أن المراجعة ستشمل كراس الشروط المرجعية للاقتناءات قصد الشروع في اقتناء حصة لحافلات كهربائية أو حافلات هجينة (hybride) مع ضرورة التنسيق مع الجهات المعنية لتكون البنية التحتية ملائمة لتجسيد هذا النمط من التنقل.

وفي رده على تساؤل يهتم الفحص الفني للعربات، أوضح أنه يتم وفق معايير دولية مضبوطة بدقة في ضبط الخصائص الفنية والتثبيت من مدى سلامة ونجاعة أجهزة العربة واستخراج العيوب قبل الحصول على شهادة الفحص الفني. وأشار أنه سيتم القيام بعمليات مراقبة بعدية على مستوى الطرقات بالتنسيق مع السلط المعنية للتثبيت من احترام الشروط الفنية المضبوطة وفي حال عدم توفرها يتم سحب الشهادة المذكورة.

ولدى تدخله، تطرق السيد مدير عام الاستراتيجية والمؤسسات والمنشات العمومية بالوزارة إلى ملف مشروع مترو صفاقس وأفاد أن دراسات الجدوى الاقتصادية تمت خلال الفترة المتراوحة بين 2012 و2014 وهو الآن في مرحلة الدراسات المعمقة والتفصيلية للمشروع وقد تم تشريك كل الأطراف المعنية وخاصة المجتمع المدني لينصهر ضمن المحيط العمراني ويكون في تناسق وتجانس مع المشاريع الكبرى في المدينة ويلبي التنقلات بالأريحية اللازمة وأشار أن الهدف يتمثل في الترفيه في حصة النقل الجماعي في مدينة صفاقس من 6 إلى 20% في إطار منظومة نقل متكاملة تقلص من الاكتظاظ والتلوث.

وبخصوص خط السكة الحديدية عدد 6 الرابط بين تونس والقصرين، أوضح أنه مشروع هام يتمثل في تهيئة كامل الخط ويضم عدة مكونات وهو بصدد الإنجاز تم تمويله من قبل الدولة وبقرض من البنك الأوروبي بإعادة البناء والتنمية سنة 2018 بقيمة 72 مليون أورو وأشار أنه تم إلى حد الآن تجديد حوالي 25 كلم من السكة من إجمالي 135 كلم.

وتطرق بدوره للإستراتيجية الوطنية للتنقلات الحضرية والتي تمت المصادقة عليها في المجلس الوزاري المنعقد بتاريخ 07 ماي 2020 وهي تضم ثلاث مكونات كبرى أهمها تمويل المشاريع وتعتمد على منوال يقوم على تنويع مصادر التمويل لتشمل كذلك المستفيدين غير المباشرين للنقل مع الأخذ بعين الاعتبار أهمية منح مجال تنظيم قطاع النقل على مستوى الجهات.

ثم أُحيلت الكلمة إلى السيد رئيس مدير عام شركة نقل تونس الذي أكد مشاطرته آراء المتدخلين بخصوص الوضعية المالية الصعبة للشركة ومدى قدرتها على خلاص اقساط القرض

بحكم العجز المالي الكبير الذي تسجله من سنة إلى أخرى والذي بلغت كلفته الأولية حوالي 728 مليون دينار منذ سنة 2010. وأوضح أن هذا العجز راجع إلى عدة عوامل على غرار تجميد تسعيرة النقل والذي بلغ حوالي 252 مليون دينار إضافة إلى عدم استرجاع قيمة التمويل المجاني لعدد من الأسلاك والذي بلغ 146 مليون دينار وتأثير مفعول التضخم والذي قدر بـ330 مليون دينار هذا علاوة على ارتفاع كتلة الأجور ضمن مصاريف الاستغلال التي أصبحت تمثل 68% في حين أنها كانت تمثل 51% سنة 2010 واقتناء قطاع الغيار بالعملة الصعبة. هذا إضافة إلى عديد الديون إزاء عدد من المزودين العموميين والخواص والصناديق الاجتماعية.

واعتبر أن عدم تجديد أسطول نقل المسافرين للخط (تونس - حلق الوادي- المرسى) سيعقد الوضعية خلال السنوات القادمة. وأوضح أن الكلفة الأولية للمشروع التي تبلغ 75 مليون أورو لا تهم فقط اقتناء عربات نقل المسافرين وإنما كذلك اقتناء المعدات الخاصة بالصيانة والاختبارات الضرورية ومصاريف المساعدة الفنية. وأفاد أن كلفة العربة الوحيدة تقدر بـ13 مليون دينار.

وحول تساؤل عن إمكانية استغلال القرض لتمويل ديون متخلدة بذمة الشركة، أوضح أن اتفاقية القرض تنص على خلاص المزود من قبل البنك المعني مباشرة وأن مصالح الشركة ستهتم بعمليات القبول والتأشير على وثائق الصفقة. وأضاف أن جانب كبير من قيمة الهبة المقدرة بـ1,260 مليون أورو سيخصص لتعزيز حوكمة المشروع كي يستجيب لكل الشروط المعمول بها.

وبخصوص استفسار حول نسبة الفائدة المعتمدة بالنسبة للقرض، أوضحت السيدة رئيسة مصلحة الدراسات المالية بالشركة أنه يمكن طلب تثبيت نسبة الفائدة من تاريخ محدد إلى آخر عندما يحل أجل خلاص كل أقساط القرض وإذا كانت النسبة متغيرة فإن الخلاص يكون في الأجل حسب نسبة الأوريبور ويتم التنسيق بين الشركة ووزارة المالية، حسب توجه الأوريبور الذي يتم نشره، لاعتماد نسبة متغيرة أو ثابتة.

وقدّم السيد المدير المركزي للشبكة الحديدية بالشركة توضيحات إضافية حول الموضوع، حيث بيّن أن طاقة استيعاب العربة الوحيدة تقدر بحوالي 400 راكب بما فيهم 100 راكب جالس في حين أن الحافلة لا تتجاوز طاقة استيعابها 150 راكبا هذا إضافة إلى عوامل حماية ورفاهة متفاوتة.

وفي الختام، اقترح السيد الوزير تنظيم أيام دراسية حول قطاع النقل والحلول اللازمة للنهوض به والتداول حول الوضعية الهيكلية والاقتصادية والاجتماعية للمؤسسات المعنية وطريقة إشراف الوزارة على القطاع مستقبلا ومساهمة الخواص في منظومة النقل الحضري

والارتقاء بمنظومة النقل من خلال تشبيك المطارات والموانئ والسكك الحديدية والطرق
وغيرها من المواضيع.

ثم اجتمعت اللجنة مجددا يوم 01 جويلية 2020 لعرض تقريرها حول مشروع القانون وقد
تمت المصادقة عليه وإحالته للجلسة العامة.

ثالثا: قرار اللجنة

قررت لجنة المالية والتخطيط والتنمية رفض مشروع هذا القانون.

رئيس اللجنة

مقرر اللجنة

عياض اللومي

فيصل دربال