**الجمهورية التونسية**

**مجلس نواب الشعب**

# محضر اجتماع لجنة المالية والميزانية

# عـ 61 دد

**<u>تاريخ الاجتماع</u>:** الثلاثاء 14 ماي 2024 (مساء)

**<u>جدول الأعمال</u>:** الاستماع إلى وزيرة النقل حول مشروع قانون يتعلّق بالموافقة على اتفاقية القرض المبرمة بتاريخ 22 فيفري 2024 بين الجمهورية التونسية والصندوق السعودي للتنمية للمساهمة في تمويل مشروع تجديد وتطوير السكك الحديدية لنقل الفسفاط.

- الحاضرون: (14)
- المعتذرون(00)
- الغائبون: (01)
- الحاضرون من غير أعضاء اللجنة: (11)

**<u>ساعة افتتاح الجلسة</u>:** الساعةالثانية و40 دقيقة بعد الزوال

**<u>ساعة اختتام الجلسة</u>:** الساعةالخامسة و15 دقيقة بعد الزوال

## مداولات اللجنة:

عقدت لجنة المالية والميزانية جلسة مساء يوم الثلاثاء 14 ماي 2024 استمعت خلالها إلى وزيرة النقل حول مشروع قانون يتعلّق بالموافقة على اتفاقية القرض المبرمة بتاريخ 22 فيفري 2024 بين الجمهورية التونسية والصندوق السعودي للتنمية للمساهمة في تمويل مشروع تجديد وتطوير السكك الحديدية لنقل الفسفاط.

وفي بداية الجلسة أكّدت السيدة الوزيرة على أهمية النقل الحديدي بما يجعل منه دعامة أساسيّة من دعائم الاقتصاد ويأهله للقيام بدور فعّال في دفع الديناميكية الاقتصادية. وبيّنت أن النقل الحديدي للفسفاط يمرّ بصعوبات هيكلية تفاقمت في السنوات الأخيرة مما أدى إلى عدم قدرة القطاع على القيام بدوره على الوجه الأكمل وهو ما يستوجب وضع خطة لاستعادة نسق النشاط تدريجيا عبر تطوير آلة الإنتاج ومعالجة الأوضاع الراهنة بصفة جذرية وإحداث نقلة نوعية على مستوى خدمات النّقل الحديدي، من خلال التوجّه نحو تعصير شبكة النقل لتدعيم قطاع الفسفاط واسترجاع قدرته التنافسية العالمية. وأكّدت على التأثيرات الإيجابية لهذا التمشّي على الميزان التجاري وعلى التوازنات المالية للشركة الوطنية للسّكك الحديدية.

كما أفادت أن نقل الفسفاط عن طريق السكة الحديدية خلال الفترة السابقة لسنة 2011 يمثّل 40 % من مداخيل الشركة من خلال نقل ما لا يقل عن 8 ملايين طن في السنة لينخفض هذا النشاط بسبب تدني نسق الإنتاج واهتراء البنية التحتية والمعدات. وبيّنت أن مستوى نشاط النقل الحديدي يبلغ حاليا حوالي 1,6 مليون طن سنويا وهو ما يمثل قرابة 50 % من إنتاج الفسفاط. وأوضحت أنه يتم نقل هذه المادة من مناجم الرَديَفَ والمتلوَي وأم العرائس والمظيلة وصهيب وكاف الدور إلى معامل التحويل للمجمَع الكيميائي والشركة التونسية الهندية للأسمدة وموانى التصدير.

وأبرزت أن الشركة الوطنية للسّكك الحديدية تعتمد في عمليات نقل الفسفاط على أسطول يتكون من قاطرات جديدة وأخرى قديمة وعربات ذات جاهزية مختلفة، وبيّنت أن النشاط المتعلق بنقل الفسفاط في الفترة الممتدّة بين سنوات2011 و2023 تراجع من 2,5

مليون طن إلى 1,6مليون طن سنويا، وأن الكميات المنقولة من الفسفاط التجاري خلال فترة الخمسة أشهر الأولى من السنة الحالية بلغت 565 ألف طن مقابل 622 ألف طن خلال نفس الفترة من سنة 2023 أي بانخفاض قُدّر بـ 9 %.

ثم استعرضت السيدة الوزيرة أسباب تراجع نشاط النّقل الحديدي للفسفاط منذ سنة 2011 والتي تتمثل خاصة في تقادم أسطول العربات المخصصة لنقل الفسفاط وضعف نسبة جاهزية هذه العربات وتواتر الاعتصامات بالسّكة وبمناجم شركة فسفاط قفصة وبمصانع المجمع الكيميائي التونسي وبمراكز الشّحن، وقطع الخط رقم (13) والخط رقم 21 خلال فترات طويلة، إضافة إلى النقص في قطع غيار العربات والقاطرات القديمة وتدنّي نسبة جاهزية القاطرات الجديدة إلى 45 % وانقطاع الخطّين رقم (15) ورقم (16) بسبب الفيضانات التي شهدها الحوض المنجمي في 04 أكتوبر 2017.

وأضافت، في ذات السياق، أن عددا من الإشكاليات لا تزال عالقة على غرار عدم استعادة معمل تيفارت لنسق التفريغ العادي، وعدم توفّر معدات الشحن بمنجم صهيب في أغلب الأحيان، وتعطّل مشروع بناء الورشات لصيانة المعدات بجهة قفصة نتيجة الاعتصامات المتكررة، وعدم إيفاء المقاول بتعهداته قصد إتمام الصفقة، علاوة على عدم توفر قطاع الغيار لبعض عربات نقل الفسفاط وصعوبات تتعلّق بالاستغلال بمحطة المتلوي نتيجة توقف عمليات المناورة وسير حركة القطارات بالمحطة المذكورة أثناء عمليات الشحن بمنجم المتلوي، إضافة إلى تعثر استعادة النسق العادي لشحن بعض العربات وانخفاض إنتاج منجم صهيب بـ 18% خلال الأربعة الأشهر الأولى من سنة 2024 إلى غير ذلك.

وأكّدت أن الإشكاليات المذكورة أدّت خلال سنة 2023 إلى حذف 1372 قطارا من جملة 2695 قطارا مبرمجة أي بنسبة 51 % مشيرة إلى أن نسبة 25 % فقط ترجع إلى الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية نظرا إلى وضعية المعدات وحالة السكة.

واستعرضت عددا من الإجراءات الضرورية لاستعادة النسق الطبيعي لنشاط النّقل الحديديّ للفسفاط والتي يمكن تلخيصها فيما يلي: الإسراع في اقتناء قطع الغيار الخاصة ببعض العربات واستئناف النّسق العادي لتفريغ الفسفاط بمعمل تيفارت وتسوية ملف القاطرات الجديدة مع المزود الأمريكي وتكثيف التنسيق مع شركة فسفاط قفصة والمجمع

الكيميائي لتطوير وتحسين نسق التعبئة والتفريغ وإنجاز الاستثمارات المتعلّقة بتجديد شبكة الجنوب لنقل الفسفاط.

وأفادت أن تفعيل هذه الإجراءات سيمكّن من الرّفع من جاهزية العربات في سنة 2024 ليتم تدريجيا الرفع من نسق نشاط النقل الحديدي للفسفاط وتحقيق البرنامج التقديري للسّنوات القادمة حيث يتوقع نقل حوالي 3.8 مليون طن سنة 2024 و4.7 مليون طن سنة 2027. وأوضحت أن تحقيق معدل نقل كمية 4.5 مليون طن خلال السنوات القادمة والمحافظة على استمرارية نشاط نقل الفسفاط يتطلب اقتناء 400 عربة جديدة في أفق 2027. وبيّنت أن الشركة بصدد إعداد كراسات الشروط الخاصة بطلب العروض، بالإضافة إلى مواصلة صيانة الأسطول الحالي من عربات وقاطرات.

وفي خاتمة تدخلها، قدّمت معطيات حول مشروع تجديد وتطوير السّكة الحديدية لنقل الفسفاط في جزئيه الأول والثاني من خلال توضيح مراحل إنجاز المشروع وخارطته وأهدافه وكلفته وخطة تمويله.

وخلال النقاش، أثار النواب عديد المسائل تعلقت خاصة بكيفية نقل الفسفاط التحت أرضي وبطرق تمكّن من المحافظة على المحيط وتخفيف العبء على البنية التحتية للطرقات وباعتماد الطاقة الشمسية. كما استفسروا حول وضعية القاطرات والعربات التي هي بصدد الاستغلال حاليا وأسباب النقص في قطع الغيار لعديد العربات وأكدوا على حوكمة إسناد الصفقات المتعلقة بالسكة الحديدية من خلال الإعداد الجيّد لكراسات الشروط، ومراجعة الأمر المتعلق بالصفقات العمومية قصد اختيار المزود الأمثل.

ودعا النواب إلى ضرورة تظافر الجهود لحل كل الإشكاليات العالقة لا سيما منها الاجتماعية والصحية قصد استعادة الفسفاط لنسق نشاطه قبل سنة 2011. كما أكّدوا على أهمية ضبط استراتيجية واضحة وطويلة الأمد بخصوص نقل الفسفاط عبر السكك الحديدية. وطلبوا مدّهم بمعطيات حول مخزون الفسفاط بقفصة. وأكّدوا بالمناسبة على ضرورة تدعيم النقل الحديدي في عدة جهات داخلية.

وفي ردّها، أوضحت السيدة الوزيرة أن ملف الفسفاط يحظى بمتابعة متواصلة من قبل رئيس الجمهورية ومجلس الأمن القومي ومجلس الوزراء، مؤكّدة ضرورة العمل وفق توازن مدروس بين تحسين الوضعية الحالية ومراعاة الإمكانيات المالية للدولة، مع التنسيق

المتواصل بين جميع الأطراف المتدخّلة في القطاع. وأوضحت أن هناك متابعة حينية لنشاط نقل الفسفاط، مع تحميل المسؤولية لكل الأطراف كل في اختصاصه، مؤكّدة على تعزيز الحوكمة في القطاع.

كما تولت تقديم معطيات حول الخط الحديدي في عديد الجهات، وأكّدت على التنسيق المتواصل مع هياكل المجتمع المدني قصد تفادي الاعتراضات والتعطيلات المحتملة بسبب المطالب الاجتماعية قبل الشروع في إنجاز المشاريع وتوفّر التمويلات اللازمة من قبل المانحين. كما استعرضت عددا من المشاريع المتعلقة بتهيئة واستعمال القاطرات القديمة واقتناء العربات الجديدة وتأهيل البنية التحتية وتجديد وتقوية السكة الحديدية وكذلك أسطول النقل الحديدي.

قررت اللجنة الموافقة على مشروع هذا القانون بأغلبية الحاضرين.

| | |
|---|---|
| **رئيس اللجنة** | **مقرر اللجنة** |
| **عصام شوشان** | **عصام البحري الجابري** |