



## محضر جلسة لجنة المالية والميزانية

**تاريخ الجلسة:** الأربعاء 07 ماي 2025

**قاعة الجلسة:** القاعة عدد 02

**جدول الأعمال:** النظر في مشروع قانون يتعلق بالموافقة على اتفاقية القرض المبرمة بتاريخ 20 فيفري 2025 بين الجمهورية التونسية والصندوق العربي للإنماء الاقتصادي والاجتماعي للمساهمة في تمويل مشروع توسيع وإعادة تأهيل الطريق الوطنية رقم 20 بولاية قبلي: عدد 33-2025

**الحضور:**

- عدد أعضاء اللجنة الحاضرون: (12)
- عدد أعضاء اللجنة المعتذرون: (01)
- عدد أعضاء اللجنة الغائبون: (02)
- عدد الحاضرين من غير أعضاء اللجنة: (03)

**توقيت افتتاح وختم الجلسة:**

○ الختم: الساعة 14 و 40 دق

○ الافتتاح: الساعة 12 و 15 ظهرا

عقدت لجنة المالية والميزانية جلسة يوم 07 ماي 2025 خصصتها للاستماع إلى ممثلين عن وزارة التجهيز والإسكان ووزارة الاقتصاد والتخطيط حول مشروع قانون يتعلق بالموافقة على اتفاقية القرض المبرمة بتاريخ 20 فيفري 2025 بين الجمهورية التونسية والصندوق العربي للإنماء الاقتصادي والاجتماعي للمساهمة في تمويل مشروع توسيع وإعادة تأهيل الطريق الوطنية رقم 20 بولاية قبلي.

وفي بداية الجلسة، ذكر رئيس اللجنة أن مشروع هذا القانون تمت إحالته على اللجنة مع طلب استعجال النظر، وطلب تقديم تعليلا لطلب استعجال النظر فيه.

ووضح ممثلو وزارة الاقتصاد والتخطيط أن الغاية من طلب استعجال النظر هو التسريع في استكمال الإجراءات باعتبار أن القرض يندرج في إطار التعمّيدات المالية للدولة ويستوجب موافقة الوظيفة التشريعية، علما وأن هذه الموافقة تمثل أحد أهم الشروط الإجرائية التي يفرضها الممولون.

وأكدوا أن مشروع هذا القانون وصل إلى مرحلة إجرائية متقدّمة وهي مرحلة الإسناد باعتبار جاهزية الدراسات الفنية والدراسات المتعلقة بالمؤثرات البيئية والاجتماعية، كما تمّ استكمال الملف العقاري. وتفيدا لارتفاع الكلفة فإن التسريع في استكمال الإجراءات يمكن من التسريع في الإنجاز، مؤكدين في هذا الخصوص أن الدولة التونسية تسعى لإنجاز المشاريع طبقا لشروط فنية ملائمة للمواصفات العالمية بهدف الضغط على الكلفة.

وبخصوص جوانب المخطط التقديري لإنجاز لمشروع، أفادوا أن الدراسات الفنية جاهزة وكذلك الشأن بالنسبة لدراسات المؤثرات البيئية والاجتماعية، كما أن الوضعية العقارية لا تحتاج اقتناء أراضي وليس هناك حاجة كذلك لتحويل شبكات المستلزمين العموميين.

وبيّنوا أن إنجاز الأشغال سيتم ضمن قسطين، حدّدت أجالهما التعاقدية بـ 19 شهرا لكل قسط، وسيتم الانطلاق في الأشغال في جوان 2025 ويكون الانتهاء منها في الثلاثي الأول لسنة 2027 كما أنه تم التوصل بموافقة الممول على مقترح الإسناد يوم 6 ماي 2025.

وبخصوص القرض وشروطه، استعرضوا قيمة القروض الممنوحة لتمويل المشاريع الطرقية الممولة من الصندوق العربي للإنماء الاقتصادي والاجتماعي ومكوناتها وعدد الأقاليم والولايات المنتفعة بها وتقدّم إنجازها، حيث تتمثل في مشروع الطرق الجهوية المصنفة والمسالك الريفية (المرحلة الثالثة) ومشروع الطرق الجهوية المصنفة والمسالك الريفية (المرحلة الرابعة) ومشروع بناء الجسور على الطّرق

المصنفة ومشروع الطريق السيارة تونس - جلمة (الأقساط 1 و2 و3 و4) ومشروع إنشاء وتأهيل الطرق المصنفة.

وقدّم ممثلو وزارة التجهيز والإسكان عرضاً حول مشروع توسيع وإعادة تأهيل الطريق الوطنية رقم 20 بولاية قبلي، حيث يندرج هذا المشروع في إطار تنفيذ استراتيجية الوزارة في مجال الجسور والطرق في أفق 2035 والتي من بين أهدافها بلوغ طول جملي للطرق المهيأة 20.000 كلم مقابل 11.967 كلم حالياً.

وتعرضوا لأهم أهداف المشروع والمتمثلة أساساً في تطوير قطاع البنية التحتية للطرق والمحافظة على ديمومتها وتحسين ظروف التنقل لمستعملي الطريق واستكمال تهيئة الطريق الوطنية المذكورة بعد إنجاز الأجزاء الأخرى بالولايات المجاورة (مدنين، قابس، توزر). كما يرمي إلى تحسين مستوى السلامة المرورية وربط المعبرين الحدوديين بالقطر الليبي (معبر رأس جدير) والجزائر (معبر حزوة) وكذلك ربط المناطق الداخلية بالأقطاب الاقتصادية (ولاية قابس) وربط معتمدية الفوار ومعتمدية رجيم معتوق والواحات مرجع نظر ديوان رجيم معتوق.

وأفادوا في هذا الخصوص أن المشروع سيمكّن من تنشيط الحركة الاقتصادية والفلاحية وإحياء مشروع ديوان رجيم معتوق المنجز بمنطقة "المحدث" وكذلك تنشيط الحركة التجارية بالجهة ودعم حركية الأنشطة البترولية بالجنوب التونسي واختصار زمن التنقل علاوة عن تدعيم قدرة البنية الأساسية للطرق على التكيف مع آثار التغير المناخي من خلال بناء وتوسيع وإعادة بناء المنشآت المائية.

وفي هذا السياق، تطرقوا لمجمل الأهداف الفنية للمشروع منها التخفيض في كلفة صيانة العربات بـ 12 % للسيارات الخاصة و 14 % لشاحنات نقل البضائع والمساهمة في تحسين ظروف الجولان من خلال التخفيض في مؤشر خشونة الطريق من 5 إلى 2، كما سيساهم في تحفيز حركة مرورية إضافية بـ 11 % للسيارات الخاصة و 13 % لشاحنات نقل البضائع. وسيمكّن كذلك من إنشاء مصدات اصطناعية للحد من زحف الرمال على طول 35 كم وتقوية المعبّد من خلال تمديد العمر الافتراضي لـ 15 سنة لجسم الطريق و 5 سنوات لطبقة السير. هذا علاوة على مجابهة آثار التغير المناخي بواسطة بناء وتوسيع المنشآت المائية المتاخمة لشط الجريد بحساب تواتر الأمطار 50 لـ 100 سنة.

وأضافوا أن المشروع ينطلق من الطريق الوطنية رقم 1 بولاية مدنين على طول 20 كلم وتعبّر ولاية قابس على طول 91 كلم وهي مصنفة كمسلك سياحي ثم تمرّ عبر ولاية قبلي على طول 201 كلم لتعبّر مناطق دوز والفوار ورجيم معتوق ثم تعبّر ولاية توزر على طول 38 كلم لتبلغ نهايتها على مستوى المعبر الحدودي مع الجزائر بمنطقة حزوة.

ومن جهة أخرى، أفادوا أن أهم عناصر المشروع تستند إلى توسيع الطريق إلى عرض 7,6 متر طبقا للمواصفات الفنية الجاري بها العمل وتعلية الطريق بارتفاع يتراوح بين نصف متر إلى مترين لحماية الطريق من صعود مستوى المياه بشط الجريد والحد من زحف الرمال، إضافة إلى إنجاز طبقة السير من التغليف السطحي المثنى وبناء وتوسيع المنشآت المائية وتهيئة وإنجاز المفترقات الطرقية وإحداث مصدّات اصطناعية وطوابي للحد من زحف الرمال وأشغال التشوير والسلامة المرورية.

وخلال النقاش، ثمن النواب القروض الموجهة للاستثمار في قطاع البنية التحتية للطرق وتطويرها والمحافظة على ديمومتها لتحسين السلامة المرورية وذلك لما لها من انعكاسات إيجابية على تحسين مناخ الاستثمار وتحقيق التنمية بالمناطق الداخلية وفك عزلة متساكنيها، واعتبروا أن شروط القرض ميسرة وتفاضلية خاصة فيما يتعلق بمدة السداد التي تمتد على 30 سنة والاقتصار على توظيف نسبة فائدة قارة دون عمولة تعهّد أو عمولة افتتاح.

وطلبوا مدّهم بأجوبة دقيقة حول الجهات المخول لها تحديد الأولويات وضبط معايير اختيار المشاريع العمومية خاصة وأنه لم يتم تشريك النواب في إعداد مخطط التنمية 2023 - 2025. واعتبروا أن الاستراتيجية المعتمدة تتجه نحو إنجاز المشاريع الكبرى على حساب المشاريع الصغرى التي تمسّ الحياة اليومية للمواطن وتساهم في فك العزلة على غرار تأهيل المسالك في المناطق النائية، وأكدوا على ضرورة مراجعة هذه الاستراتيجية لإكسابها البعد الاجتماعي كرهان من رهانات هذه المرحلة.

كما استفسروا عن كيفية توفير بقية التمويلات لإنجاز المشروع والمقدرة بـ 10% وعن الكلفة الحقيقية للمشروع خاصة وأن وزارة التجهيز والإسكان أفادت أن كلفة المشروع قُدرت بـ 100 مليون دينار، بينما جاء في وثيقة شرح الأسباب أن كلفة المشروع تبلغ حوالي 82 مليون دينار تونسي.

ومن جهة أخرى، استوضحوا عن دواعي اللجوء إلى اقتراض مبالغ ضئيلة على غرار هذا القرض، واعتبروا أن هذا التوجّه يؤثر سلبا على ترقيننا السيادي، واقترحوا أن يتم الاتفاق مع الممولين في إطار رؤية استراتيجية تمتدّ على 10 سنوات لتمويل جملة من المشاريع.

هذا، ودار نقاش حول جودة الطرقات التي تمّ إنجازها للطريق الوطنية رقم 20 ومدى الترابط بين خصائصها الفنية وخصائص الطريق موضوع هذا القرض. كما استفسروا عن كلفة تأهيل 1 كلم من الطرقات والمعايير المعتمدة في تحديد الكلفة، مشيرين إلى أن اعتماد تقنية الطرقات المرقمة باعتماد طبقتين إسفلتيتين غير ناجعة ثبتت عدم جودتها خاصة عند تهطل كميات هامة من الأمطار مما يتسبب في كثرة الحُفر والتشققات وهي طريقة لم يعد معمول بها في عديد الدول. وأكدوا على اعتماد تقنية الطرقات المعتمدة في الدول المتقدمة وهي تقنية الطرقات المرقمة باعتماد الخرسانة الاسفلتية، وأكدوا على توفير الكفاءات اللازمة لتأمين متابعة ومراقبة إنجاز هذه المشاريع.

وتطرق بعض النواب إلى مسألة عدم توفر الأليات الضرورية لإنجاز المشاريع على غرار المواد الإنشائية والمقاطع والتربة، واستفسروا عن خطة الوزارة في التعاطي مع هذه الإشكالية. كما طلبوا مدهم ببيانات حول وضعية المسالك الريفية التي تم إنجازها خلال سنة 2014 وما قبلها.

ومن جهة أخرى، اقترح النواب إنجاز المشاريع الكبرى باعتماد الشراكة بين القطاعين العام والخاص مثلما هو معمول به في عديد البلدان لتوفير التمويلات اللازمة وضمان سرعة الإنجاز ونجاعته.

كما استوضحوا عن دواعي ارتفاع عدد المشاريع المعطلة وعن ضعف وبطء إنجاز عديد المشاريع في عديد الجهات على غرار إنجاز أشغال تهذيب الطريق الجهوية رقم 173 بولاية الكاف وأشغال تدعيم الطريق الجهوية رقم 43 بولاية نابل والذي تمت الموافقة على مشروع القانون المتعلق باتفاقية القرض في شأنه منذ جويلية 2023، وكذلك مشروع الطريق السيارة تونس - جلمة الذي لم تتجاوز نسبة إنجازها 20 %.

وفي ذات السياق، اعتبر النواب أن أمر الصفقات العمومية أصبح يمثل عائقا في إنجاز المشاريع العمومية وبات من الضروري تنقيحه في اتجاه التقليل من الآجال ومن الأطراف المتدخلة، إلى جانب تطوير منظومة الشراءات العمومية على الخط بتونس وإيجاد الحلول لإشكاليات التزود بالمواد الأولية لإنجاز المشاريع وفض إشكاليات السيولة بالنسبة للمقاولين.

وأضافوا أن معايير إسناد الرخص للمقاولين غير موضوعية مما ساهم في تفاقم ظاهرة المتحيلين في المجال. واقترحوا في هذا الصدد الاعتماد على مقاولات عمومية تحت إشراف وزارة التجهيز والإسكان في إطار مبدأ التعويل على الذات خاصة بالنسبة للمشاريع ذات المردودية الاستراتيجية على غرار المستشفيات...

وطلب أحد النواب توضيحا حول البند الثالث من المادة الأولى من اتفاقية القرض والذي ينص على أنه في حالة قيام الصندوق العربي للإنماء الاقتصادي والاجتماعي بإصدار تعهد نهائي غير قابل للرجوع فيه بناء على طلب المقترض، يلتزم المقترض بدفع 0.5 % سنويا من أصل المبلغ الباقي بغير سحب. ومثل النقاش مناسبة طرح خلالها النواب عديد الإشكاليات المتعلقة بإنجاز مشاريع البنية التحتية خاصة بالجهات الداخلية والصعوبات المتعلقة بالتنفيذ والمراقبة.

وخلال الرد، وبخصوص الفرق بين كلفة المشروع وكلفة الأشغال، بين ممثلو وزارة الاقتصاد والتخطيط أن الكلفة الجمالية للمشروع تقدّر بـ 82 مليون دينار تونسي دون احتساب الاداءات، وستكون مساهمة الصندوق العربي للإنماء الاقتصادي والاجتماعي في حدود 90 % من الكلفة الجمالية

للأشغال مع إمكانية الترفيع فيها عند تقدّم الإنجاز إلى حدود 100 % من الكلفة الجملية للمشروع مع مراعاة عدم تجاوز قيمة القرض، ويُحمل على ميزانية الدولة تكاليف الضرائب والأداءات الموظفة.

وفيما يتعلق بأمر الصفقات العمومية، أفادوا أن التقليل في الآجال وتفادي تشعب الإجراءات التي يتضمنها الأمر، وضحو أنها تمّ تقديم مشروع تنقيح هذا الأمر لضمان السرعة في الإنجاز بالنجاعة المطلوبة والتقليل في الآجال وتفادي تشعب الإجراءات التي يتضمنها، ومراجعة هذا الأمر هي في طور النقاش، وأضافوا من جهة أخرى أن الفصل 5 من المرسوم عدد 68 المتعلق بضبط أحكام خاصة بتحسين نجاعة إنجاز المشاريع العمومية والخاصة اقتضى إعفاء الصفقات العمومية الممولة من قبل مؤسسات التمويل الأجنبية من الرقابة المسبقة للجان مراقبة الصفقات العمومية، وأكدوا على الأثر إيجابي لهذا الإجراء في التسريع في إنجاز المشاريع العمومية.

أما بالنسبة للاستفسار حول البند الثالث من الاتفاقية والذي يقتضي أنه في حالة قيام الصندوق العربي للإنماء الاقتصادي والاجتماعي بإصدار تعهد نهائي غير قابل للرجوع فيه بناء على طلب المقترض، يلتزم المقترض بدفع 0.5 % سنويا من أصل المبلغ الباقي غير المسحوب، أكدوا أن هذا الشرط غير مفعّل وأن هذا النموذج موجود في كل الاتفاقيات المبرمة مع الصندوق العربي للإنماء الاقتصادي والاجتماعي، وذكروا أن الشروط المالية التي يعتمدها الصندوق العربي للإنماء الاقتصادي والاجتماعي تُعتبر من أفضل الشروط إذ يتم توظيف نسبة فائدة قارّة دون توظيف عمولات إضافية على غرار عمولة التعهد وعمولة الافتتاح مع اعتماد فترات سداد طويلة وكذلك فترات إمهال.

وفيما يتعلق بالاستفسار حول المعايير والمنهجية المعتمدة في ضبط الأولويات في اختيار المشاريع العمومية للبنية التحتية للطرق، بيّن ممثلو وزارة التجهيز والإسكان أنه في إطار استمرارية الدولة، يتم إنجاز المشاريع العمومية المضمنة بمخطط التنمية 2023 - 2025 وهي مشاريع تمّ إدراجها بميزانية وزارة التجهيز والإسكان، موضحين أن ترتيب الأولويات في اختيار المشاريع يتم وفق ثلاثة معايير تتعلق بجاهزية الدراسات وتسوية الوضعية العقارية والدراسة في إطار اللجنة العليا للصفقات العمومية.

وأفادوا في هذا السياق أن هناك منهجية جديدة سيتم اعتمادها في إعداد مشروع مخطط التنمية 2026 - 2030 وهي منهجية تقتضي أن يتم الانطلاق من القاعدة سواء على المستوى الإقليمي أو الجهوي أو المحلي وصولاً إلى المركزي وهو ما يمثل فرصة لنواب غرفتي الوظيفة التشريعية للمشاركة الفعلية في اختيار المشاريع التنموية والاستراتيجيات المعتمدة وكذلك ترتيب الأولويات بطريقة علمية وموضوعية تأخذ بعين الاعتبار خصوصية كل جهة. وأكدوا على ضرورة أن يتم مراعاة توفر التمويلات اللازمة ووضع المالية العمومية عند اقتراح المشاريع لتجنّب التعطيل في الإنجاز.

وحول مدى توفر المواد الانشائية والمقاطع والتربة لإنجاز مشاريع البنية التحتية، أفادوا أن هناك عديد المشاريع تعاني من عدّة صعوبات فيما يتعلق بتوفر هذه المواد، مؤكدين أن وزارة التجهيز والإسكان بالتنسيق مع بقية الوزارات مثل وزارة أملاك الدولة ووزارة البيئة ووزارة الفلاحة والموارد المائية والصيد البحري تسعى إلى حلحلة هذه المشاكل تحت إشراف رئاسة الحكومة.

وفيما يتعلق بالاستفسار حول وضعية الطريق الوطنية رقم 20، وضّحوا أنها في حالة جيدة تخضع للصيانة الدورية بهدف المحافظة على جودتها والتطابق في الخصائص الفنية بينها وبين الجزء المزمع إنجازه. هذا، وتسهر الوزارة على إنجاز هذه المشاريع طبقا للمواصفات الفنية من خلال تأمين المراقبة الإدارية والفنية من طرف مكاتب مراقبة ومساندة فنية، مؤكدين على ضرورة تضافر كل الجهود لتحقيق الازدهار الاقتصادي خاصة وأنه في ظل هذه الظروف هناك شركاء داعمين على غرار الصندوق العربي للإنماء الاقتصادي والاجتماعي.

أما فيما يتعلق بوضعية المسالك الريفية التي تم إنجازها خلال سنة 2014 وما قبلها، بينوا أن كل مشروع يتعلق بالبنية التحتية له عمر افتراضي ويتأثر بالعوامل المناخية وكذلك بالاستعمالات العشوائية مما يتطلب تدخل الوزارة لترميمها بصفة دورية والوزارة ترصد اعتمادات تسوية تقدّر بحوالي 75 مليون دينار توجه للصيانة والترميم، ويتم إعادة تهيئة هذه المسالك من جديد في صورة عدم قابليتها للترميم.

وعن الاستفسار المتعلق بكلفة إنجاز الكيلومتر الواحد من الطريق، أفادوا أن الكلفة يتم ضبطها وتحيينها بناء على صفقات مماثلة وحديثة العهد مع الأخذ بعين الاعتبار الاختلاف في مكونات كل مشروع، ويعود ارتفاع الكلفة إلى ارتفاع أسعار المواد الأولية على المستوى العالمي خلال السنوات الأخيرة حيث ارتفعت كلفة الكيلومتر الواحد للمسلك الريفي من 300 ألف دينار إلى 700 ألف دينار.

أما بالنسبة لكلفة تهيئة كيلومتر واحد من الطرقات المرقمة باعتماد طبقتين إسفلتيتين فتبلغ 1,1 مليون دينار كما هو الحال في المشروع موضوع القرض في حين تقدر كلفة تهيئة الكيلومتر الواحد من الطرقات المرقمة باعتماد الخرسانة الإسفلتية بحوالي 1,7 مليون دينار.

وفي هذا السياق، أكدوا أن اختيار نوعية الطريق ذي طبقتين أو الطريق السطحي المثنى يتم وفقا لدراسات فنية من طرف مكاتب دراسات مختصة. وحظى اختيار نوعية هذا الطريق بقبول الممولين.

وبخصوص المقترح المتعلق باعتماد الدولة في إنجازها لمشاريعها على مقاولات عمومية تحت إشراف وزارة التجهيز والإسكان في إطار مبدأ التعويل على الذات خاصة بالنسبة للمشاريع ذات البعد الاستراتيجي على غرار المستشفيات والمدارس والبنية التحتية للطرق، أوضحوا أن هذا التوجه كان معمولاً به في السابق، لكن لعدة اعتبارات خاصة منها الصعوبات الهيكلية والمالية لشركة "سومتراك" جعل اللجوء لمقاولات خاصة أمراً ضرورياً في إنجاز المشاريع العمومية.

وحول أسباب تعطلّ بعض المشاريع العمومية للطرق على غرار مشروع تونس - جلّمة، بيّنوا أن ذلك يعزى أساساً إلى عدّة إشكاليات تتعلق بمدى توقّر مادة التربة والتأخر في تسوية الوضعية العقارية وخاصة الوضعية المالية الصعبة للمقاولين والتي تعمّقت جرّاء أزمة كوفيد، إضافة إلى عدم مرونة المعاملات البنكية مع المقاولين مما أدّى إلى عزوفهم وأثر سلباً على إنجاز المشاريع في الآجال المحددة لها. وبالنسبة للطريق الجهوية رقم 173 بالكاف، بيّنوا أن نسبة الإنجاز تتراوح بين 12 و 15 % وهي نسبة ضعيفة مقارنة بالآجال المحددة لإتمام الأشغال، ويُعزى ذلك أساساً لعدّة إشكاليات على غرار عدم توقّر مادّة التربة وعدم تسوية الوضعية العقارية، واعتبروا أن هذه العراقيل على أهميتها لا يمكن أن تبرّر البطء في الإنجاز الذي يتحمّله المقاول وهو إشكال مطروح والوزارة ستعمل على حلّته في أقرب الآجال.

وبخصوص مشروع وصلة ربط تطاوين بالطريق السيارة 1 بولاية تطاوين، أفادوا أن نسبة الإنجاز تقدّر بـ 85 % موضحين أن التأخّر في إتمام القسط المتبقي يُعزى أساساً إلى الوضعية المالية الصعبة لمجمع المقاولات المنفذ للمشروع.

### قرار اللجنة:

- قررت لجنة المالية والميزانية الموافقة على مشروع هذا القانون بأغلبية الأعضاء الحاضرين.

مقرر اللجنة

محمد بن حسين

رئيس اللجنة

عبد الجليل الهاني