

الجمهورية التونسية

مجلس نواب الشعب



تقرير لجنة المالية والميزانية

حول مشروع قانون

يتعلق بالموافقة على اتفاقية القرض المبرمة بتاريخ

16 أكتوبر 2025 بين الجمهورية التونسية والصندوق العربي

للإنماء الاقتصادي والاجتماعي للمساهمة في تمويل مشروع تجديد

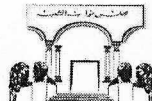
وتطوير خطوط السكة الحديدية لنقل الفسفاط

(عدد 2026/06)

رئيس لجنة المالية: ماهر الكتاري

مقرر اللجنة: زينة جيب الله

نائب رئيس اللجنة: ظافر الصغيري



مسار دراسة مشروع قانون

يتعلق بالموافقة على اتفاقية القرض المبرمة بتاريخ

16 أكتوبر 2025 بين الجمهورية التونسية والصندوق العربي

للإنماء الاقتصادي والاجتماعي للمساهمة في تمويل مشروع تجديد

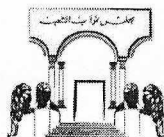
وتطوير خطوط السكة الحديدية لنقل الفسفاط

(عدد 2026/06)

- تاريخ ورود المشروع: 14 جانفي 2026
- تاريخ إحالة المشروع على اللجنة: 29 جانفي 2026
- جلسة اللجنة:
- جلسة يوم 09 مارس 2026: جلسة استماع إلى وزير النقل
- جلسة يوم 26 مارس 2026: جلسة استماع إلى مدير عام شركة فسفاط قفصة ومدير عام المجمع الكيميائي التونسي
- قرار اللجنة: الموافقة بإجماع الحاضرين.

رئيس اللجنة: ماهر الكتاري

مقرر اللجنة: زينة جيب الله



تقرير لجنة المالية والميزانية حول

مشروع قانون يتعلق بالموافقة على اتفاقية القرض

المبرمة بتاريخ 16 أكتوبر 2025 بين الجمهورية التونسية والصندوق العربي

للإنماء الاقتصادي والاجتماعي للمساهمة في تمويل مشروع تجديد

وتطوير خطوط السكة الحديدية لنقل الفسفاط (عدد 2026/06)

1. التقديم :

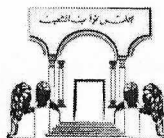
يهدف مشروع القانون المعروض إلى الموافقة على اتفاقية القرض المبرمة بواشنطن بتاريخ 16 أكتوبر 2025 بين الجمهورية التونسية والصندوق العربي للإنماء الاقتصادي والاجتماعي للمساهمة في تمويل مشروع تجديد وتطوير خطوط السكة الحديدية لنقل الفسفاط.

1. أهداف المشروع: يتنزل المشروع في إطار تجديد وتطوير جزء من خطوط السكة الحديدية التي تُستخدم لنقل الفسفاط ومشتقاته فضلا عن زيادة طاقة استيعاب الشركة لنقل كميات أكبر من تلك المواد مما من شأنه أن يساهم في تحسين أداء الاقتصاد التونسي وتحقيق مكاسب مالية للشركات المرتبطة بهذا القطاع. كما سيمكّن المشروع من دعم التنمية الإقليمية والجهوية من خلال خلق فرص عمل مباشرة وغير مباشرة وتخفيف الضغط على البنية التحتية للطرق والحد من الازدحام المروري والحوادث على مستوى التقاطعات مع السكة الحديدية. ويتضمن المشروع الأعمال اللازمة لتجديد وتطوير جزء من خطوط السكة الحديدية المخصصة لنقل الفسفاط ومشتقاته الواقعة بالجنوب التونسي موزعة على ثلاث ولايات هي قابس وقفصة و صفاقس، وإنشاء مصنع للعوارض الخرسانية مسبقة الجهد، بالإضافة إلى توفير الخدمات الفنية والاستشارية الضرورية لتنفيذ المشروع.

2. موقع المشروع: سيشمل المشروع جزءا من شبكة نقل الفسفاط الواقعة بالجنوب التونسي موزعا على ولايات صفاقس (الخط 17) وقفصة (الخط 14 و 21) وقابس (الخط 5 و 21).

3. مكونات المشروع:

و الأعمال المدنية: يشمل هذا العنصر تنفيذ جميع الأعمال المدنية اللازمة لتجديد وتطوير حوالي 190.5 كم من السكك الحديدية ذات الأولوية للشبكة الجنوبية، وإنشاء مصنع للعوارض الخرسانية مسبقة الجهد، ويتضمن أعمال إعادة تأهيل الطبقة الأرضية تحت حجارة الترصيص بعمق 20 سم وتجديد هذه الحجارة واستخدام عوارض خرسانية مسبقة الجهد وتجديد القضبان الحديدية والمثبتات الرابطة بينها وبين العوارض.



وتشمل الأعمال تجديد وتطوير خطوط السكك الحديدية الآتية:

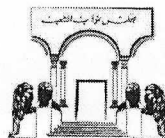
- الخط رقم 5: يقع في ولاية قابس، ويبلغ طوله حوالي 18 كم،
 - الخط رقم 14: يقع في ولاية قفصة، ويبلغ طوله حوالي 25 كم،
 - الخط رقم 17: يقع في ولاية صفاقس، ويبلغ طوله حوالي 18.5 كم،
 - الخط رقم 21: يقع بولاية قابس وقفصة، ويبلغ طوله حوالي 129 كم، وسيمول الصندوق العربي جزءا منه.
- و الخدمات الفنية: يشمل هذا العنصر تحديث الدراسات الفنية والتصاميم ومواصفات، وإعداد وثائق مناقصات الأعمال المدنية بالإضافة إلى المساعدة في إجراءات طرح المناقصات وتأهيل المقاولين وتحليل العروض والإشراف على تنفيذ المشروع وإدخال أي تعديلات ضرورية على التصاميم أثناء التنفيذ.
4. كلفة المشروع: قدرت كلفة المشروع بحوالي 165.5 مليون دولار أي ما يعادل حوالي 500 مليون دينار تونسي وذلك باعتبار الأداءات وسيساهم الصندوق العربي في تمويله عن طريق قرض بقيمة 16 مليون دينار كويتي أي ما يعادل حوالي 153 مليون دينار تونسي وذلك لاستكمال تمويل أشغال الجزء المتبقي من الخط 21 بنسبة 100 %.

5. شروط التمويل: تتمثل في ما يلي:

- مبلغ التمويل: 16 مليون دينار كويتي،
- نسبة الفائدة: قارة وتبلغ 3.75 % سنويا،
- فترة السداد: 30 سنة منها 4 سنوات إمهال.

6. خطة التمويل:

- قرض الصندوق السعودي للتنمية: (206.25 مليون ريال سعودي ما يعادل 55 مليون دولار). وقد تم توقيع اتفاقية القرض بتاريخ 22 فيفري 2024 وتمت الموافقة عليها من قبل مجلس نواب الشعب بتاريخ 12 جوان 2024.
- قرض الصندوق الكويتي للتنمية الاقتصادية: (10 مليون دينار كويتي ما يعادل 32.6 مليون دولار). وتم توقيع اتفاقية القرض بتاريخ 20 نوفمبر 2024 وتمت الموافقة عليها من قبل مجلس نواب الشعب بتاريخ 23 جويلية 2025.
- قرض الصندوق العربي للإنماء الاقتصادي والاجتماعي: (16 مليون دينار كويتي ما يعادل 52 مليون دولار). ويندرج هذا القرض في إطار استكمال خطة التمويل وذلك بتمويل أشغال الجزء المتبقي من الخط 21 الذي يقع بولاية قابس وقفصة، ويبلغ طوله حوالي 129 كم.



II. أعمال اللجنة :

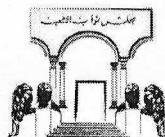
في إطار دراستها لمشروع القانون المعروض، عقدت لجنة المالية والميزانية سلسلة من الجلسات خصّصتها للاستماع إلى مختلف المتدخلين المعنيين وذلك لمناقشة مضامين المشروع من مختلف جوانبه الفنية والاقتصادية والمالية بالاستناد إلى ما ورد عليهما من بيانات بوثيقة شرح الأسباب ونص اتفاقية القرض. ففي جلسة أولى بتاريخ 09 مارس 2026، استمعت اللجنة إلى السيد وزير النقل والذي كان مرفوقاً بعدد من إدارات الوزارة والرئيس المدير العام للشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية، حيث تم تقديم عرض مفصل حول خلفيات المشروع وأهدافه الاستراتيجية، إضافة إلى أبرز مكوناته الفنية والتمويلية.

وقد أكد السيد الوزير في مستهل مداخلته على الأهمية الاستراتيجية لقطاع النقل الحديدي، مبرزاً ما يتمتع به من مزايا تفاضلية، من بينها قدرته العالية على استيعاب كميات كبيرة من البضائع، وانخفاض كلفته مقارنة ببقية وسائل النقل، فضلاً عن دوره في الحد من التلوث البيئي وتعزيز السلامة المرورية. كما شدد على أن هذا القطاع يمثل ركيزة أساسية لدعم الاقتصاد الوطني، خاصة في ما يتعلق بنقل المواد المنجمية وعلى رأسها الفسفاط، فضلاً عن دوره الاجتماعي الهام.

وبين في ذات السياق أن قطاع نقل الفسفاط عبر السكك الحديدية يواجه جملة من التحديات الهيكلية التي تفاقمت خلال السنوات الأخيرة، نتيجة تقادم البنية التحتية والمعدات، وهو ما أثر سلباً على نسق النشاط وعلى قدرة القطاع على أداء دوره على الوجه الأمثل حيث لا يعمل حالياً إلا بنسبة تقارب 50% من طاقته.

وأضاف أن الدولة التونسية، في إطار تبنيها توجهها استراتيجياً نحو "الدولة الاجتماعية"، وبالنظر إلى الميزات التفاضلية للنقل الحديدي، أولت هذا القطاع أولوية خاصة من خلال وضع خطة تهدف إلى استعادة نسق النشاط تدريجياً عبر تطوير آلية الإنتاج ومعالجة الأوضاع الراهنة بصفة جذرية، وإحداث نقلة نوعية في خدمات النقل الحديدي من خلال تجديد شبكة نقل الفسفاط وتعصيرها بما يدعم قطاع الفسفاط ويساهم في استرجاع قدرته التنافسية على المستوى العالمي، وهو ما سينعكس إيجاباً على الميزان التجاري للدولة التونسية، وعلى التوازنات المالية للشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية، وكذلك على الشركات الناشطة في القطاع. وأوضح أن المشروع يندرج ضمن الرؤية الاستراتيجية الرامية إلى إعادة تأهيل الشبكة الحديدية وتطويرها، بما يسمح باسترجاع نسق الإنتاج وتحسين تنافسية القطاع على الصعيد الدولي.

ومن جهته، قدّم رئيس مدير عام الشركة الوطنية للسكك الحديدية عرضاً فنياً مفصلاً حول وضعية الشبكة الحالية لنقل الفسفاط، بين من خلاله أن نقل الفسفاط يتم أساساً عبر السكك الحديدية، حيث يمثل هذا النشاط حوالي 40% من مداخيل الشركة، من خلال نقل ما لا يقل عن ثمانية ملايين طن سنوياً خلال الفترة السابقة لسنة 2011. غير أن هذا النشاط شهد تراجعاً ملحوظاً في السنوات الأخيرة نتيجة تدني نسق الإنتاج واهتراء البنية التحتية والمعدات.



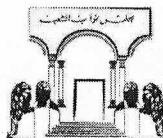
وأوضح أن مستوى نشاط النقل الحديدي يبلغ حالياً حوالي 1.38 مليون طن سنوياً، أي ما يمثل قرابة 35% من إنتاج الفسفاط المقدر بحوالي 3.9 ملايين طن. وأضاف أن الفسفاط يتم نقله من مناجم الرديف والمتلوي وأم العرائس والمظيلة وصهيب وكاف الدور إلى معامل التحويل التابعة للمجمع الكيميائي التونسي والشركة التونسية الهندية للأسمدة (TIFERT)، قبل تصديره عبر ميناء صفاقس.

كما أفاد بأن الشبكة الحديدية لنقل الفسفاط بالجنوب التونسي تمتد على طول 605 كيلومترات من السكة المترية. ويبلغ طول ما يعرف بمثلث الفسفاط حوالي 435 كلم، ويشمل خط رقم 13 الغربية - توزر (الجزء بين الغربية وقفصة) بطول 142 كلم، وخط 17 فوني - الحمادة بطول 18.5 كلم، والخط 5 صفاقس - قابس بطول 145 كلم، وخط 21 قفصة - العوينات بطول 129 كلم. وأضاف أن شبكة الحوض المنجمي تمتد على نحو 170 كلم من السكة المترية، وتشمل خط رقم 13 الغربية - توزر (الجزء بين قفصة وتوزر) بطول 92 كلم، وخط 15 المتلوي - القصرين (الجزء بين المتلوي وأم العرائس) بطول يقارب 36 كلم، والخط 16 ثالجة - الرديف بطول 17 كلم، وخط رقم 14 العقيلة - السهيب بطول 25 كلم.

وبخصوص مشروع تجديد وتقوية الشبكة الحديدية لنقل الفسفاط، أفاد أن الجزء الأول من مكونات المشروع يشمل تجديد 190 كلم من السكة بشبكة الجنوب. وتبلغ الكلفة التقديرية للمشروع حوالي 138 مليون دولار أمريكي دون اعتبار الأداءات. وتتمثل الأشغال المدنية في تجديد 190 كلم من السكة بكلفة تقدر بـ 112.4 مليون دولار (تشمل الخطوط 5 و 14 و 17 و 21)، إضافة إلى تركيز وحدة لصنع العوارض الخرسانية بكلفة 9 ملايين دولار. أما الخدمات الاستشارية فتقدر بنحو 4 ملايين دولار، في حين يبلغ الاحتياطي حوالي 12.5 مليون دولار.

وتتمثل خطة التمويل في توفير قرض من الصندوق السعودي للتنمية بقيمة 206.250 مليون ريال سعودي (ما يعادل حوالي 55 مليون دولار وقرض من الصندوق الكويتي للتنمية الاقتصادية العربية بقيمة 10 ملايين دينار كويتي) ما يعادل حوالي 32.8 مليون دولار وقرض من الصندوق العربي للإنماء الاقتصادي والاجتماعي بقيمة 16 مليون دينار كويتي) ما يعادل حوالي 52.48 مليون دولار، إضافة إلى تمويل من الدولة التونسية بقيمة 27.6 مليون دولار.

وفيما يتعلق بتقديم إنجاز المشروع، أكد أنه تم الانتهاء من الدراسة الخاصة بإعداد كراس طلب العروض لإنجاز المرحلة الأولى من المشروع، بما يشمل مكونات الأشغال والمعدات وكراس الشروط المتعلقة بمراقبة ومتابعة الأشغال. وفي إطار اتفاقية القرض المبرمة مع الصندوق السعودي للتنمية، تم نشر إعلان عن طلب عروض محدود مسبق بانتقاء للاستشاري، كما تم فرز الترشيحات واستكمال إجراءات إعلام المشاركين بالنتائج ودعوتهم إلى تقديم عروضهم التقنية المفصلة والمالية، وقد تم تحديد 24 مارس 2026 كآخر أجل لقبول العروض.



أما بالنسبة للجزء الثاني من المشروع، فقد أفاد بأن الكلفة الجمالية لإنجازه تقدّر بحوالي 546 مليون دولار. وتتمثل الأشغال في تجديد الجزء المتبقي من الشبكة الحديدية لنقل الفسفاط (حوالي 415 كلم) وتأهيل البنية التحتية والمنشآت الفنية والأنفاق، والترفيح في طول خطوط التقاطع بمحطات الشبكة بما يسمح باستعمال قطارات أطول وبالتالي نقل كميات أكبر بأقل عدد من القطارات. كما يشمل المشروع اعتماد منظومة للتحكم في سير القطارات (التشوير) بما يوفر شروط السلامة ويعزز مكننة طرق الاستغلال، إلى جانب تهيئة المحطات لتحسين الخدمات الموجهة للمسافرين، وإحداث مركز صيانة جديد للقطارات والعربات، وتأهيل وتجديد نظام استغلال خطوط نقل الفسفاط، واقتناء معدات للصيانة الميكانيكية للسكة.

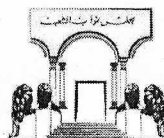
وخلال النقاش، عبّر أعضاء اللجنة عن تقديرهم لأهمية المشروع باعتباره استثمارا حيويا من شأنه الإسهام في تنشيط قطاع الفسفاط وتحسين مردوديته، إلا أنهم طرحوا في المقابل جملة من التساؤلات والإشكاليات، تعلّقت أساساً بمدى قدرة هذا المشروع، في صيغته الحالية، على معالجة الإشكاليات الهيكلية العميقة التي يعاني منها القطاع.

وفي هذا الإطار، شدّد عدد من النواب على ضرورة تقديم رؤية استراتيجية شاملة ومتكاملة لتطوير قطاع الفسفاط، تتجاوز المقاربة الجزئية، وتحدد بوضوح مختلف محاور الإصلاح وأهدافه على المدى المتوسط والبعيد. كما أشاروا إلى التراجع الكبير في كميات الإنتاج والنقل، معتبرين أن هذا المؤشر يطرح تساؤلات جدية حول نجاعة السياسات المعتمدة.

كما تطرّق النقاش إلى مسألة الخيارات الاستراتيجية في ما يتعلق بوسائل نقل الفسفاط، حيث تم طرح موضوع النقل الهيدروليكي كبديل محتمل، مع الدعوة إلى توضيح مدى تكامل هذا الخيار مع النقل الحديدي، وتحديد التوجه الرسمي للدولة في هذا المجال.

وأثار النواب كذلك إشكاليات تتعلق بحوكمة القطاع، مبرزين تعدد المتدخلين وضعف التنسيق بينهم، وهو ما يؤثر سلباً على النجاعة العامة للمنظومة. كما دعوا إلى ضرورة مراجعة منظومة الحوكمة بما يضمن وضوح المسؤوليات وتحسين التصرف في الموارد.

أكّد النواب أن المشروع يعد استثمارا هاما يحظى بتأييد واسع من قبل أغلب أعضاء اللجنة، بالنظر إلى ما يمكن أن يتيحه من مساهمة في الرفع من إنتاجية شركة فسفاط قفصة وتحسين نسق استغلال الثروة المنجمية، بما ينعكس إيجاباً على الاقتصاد الوطني وعلى موارد الدولة. وتساءلوا عما إذا كانت القروض المخصصة لتطوير القطاع كفيلة فعلا بمعالجة الإشكاليات الهيكلية التي يعاني منها قطاع الفسفاط في تونس.



وفي سياق متصل، دعا عدد من النواب إلى تقديم رؤية شاملة حول البرنامج الإصلاحي الكامل لقطاع الفسفاط، مبرزين أن المشروع المعروض لا يمثل سوى جزء من هذا البرنامج، الأمر الذي يقتضي توضيح مختلف محاوره وأهدافه الاستراتيجية على المدى المتوسط والبعيد. مشيرين إلى التراجع الكبير في كميات نقل الفسفاط مقارنة بالسنوات السابقة، باعتبار أن الكميات المنقولة سنة 2010 بلغت حوالي ثمانية ملايين طن، في حين لا تتجاوز اليوم مليون طن بقليل، وهو ما يطرح تساؤلات حول مدى نجاعة السياسات المعتمدة لاستعادة نسق الإنتاج والنقل.

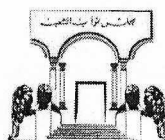
كما تطرق النواب إلى مسألة الخيارات المعتمدة في نقل الفسفاط، حيث أثير موضوع وجود لجنة توجيهية تدرس مشروع النقل الهيدروليكي للفسفاط، وهو ما قد يتعارض مع خيار النقل عبر السكك الحديدية. وطالب النواب بتوضيح هذا التداخل في الخيارات، متسائلين عما إذا كان التركيز على النقل الحديدي يندرج ضمن رؤية اقتصادية متكاملة أم يهدف أساسا إلى دعم وضعية الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية. ويُنووا أن إنتاج تونس من الفسفاط يظل محدودا مقارنة ببعض الدول المجاورة، وذلك رغم تعدد المناجم وجودة الفسفاط التونسي، وهو ما يطرح إشكاليات تتعلق أساسا بالحوكمة وتعدد المتدخلين في هذا القطاع الحيوي. وتم التأكيد على ضرورة مراجعة منظومة الحوكمة بما يسمح بتحقيق قدر أكبر من التنسيق والنجاعة في إدارة القطاع.

ومن جهة أخرى، أكدوا ضرورة مواكبة التوجهات العالمية الحديثة في مجال نقل الفسفاط، لا سيما من خلال دراسة إمكانيات نقل الفسفاط المذاب عبر الأنابيب، باعتباره خيارا أثبت نجاعته في بعض التجارب الدولية، مشيرين في هذا السياق إلى التجربة المغربية في هذا المجال. كما طرح النواب مسألة التنسيق مع بلدان الجوار لاعتماد معايير موحدة في نقل الفسفاط.

كما تعرّض بعض النواب إلى مسألة ترشيد مسارات نقل الفسفاط، خاصة بين منطقتي الصخيرة وصفاقس، مع طرح مقترح استغلال ميناء الصخيرة وتوسيعه بدل الاعتماد الحصري على ميناء صفاقس.

وفي جانب آخر من النقاش، أثار النواب مسألة التصرف في أملاك السكك الحديدية، متسائلين عن مآل العربات والتجهيزات التي زال الانتفاع بها، ومدى استغلالها أو التفويت فيها بطريقة تضمن تحقيق قيمة مضافة للمؤسسة. واستفسر عدد من النواب عن الوضعية العامة لشبكة السكك الحديدية في مختلف الجهات، وبرامج صيانتها وتطويرها، فضلا عن الاستراتيجية المعتمدة من قبل الوزارة لتجديد شبكة السكك الحديدية سواء لنقل المسافرين أو البضائع.

ومن جهة أخرى، تطرقوا إلى عدد من المسائل المرتبطة بقطاع النقل، أبرزها ضعف خدمات النقل العمومي في عدد من الجهات وتدهور أسطول الحافلات وتقادّم جزء كبير منه وببطء نسق إنجاز مشاريع السكك الحديدية والإشكاليات المتعلقة بالمحطات والبنية التحتية والممهدات الطرقية ومحدودية استغلال



المطارات الداخلية. هذا وشددوا على أهمية إصلاح القطاع باعتباره من القطاعات الحيوية الداعمة للتنمية، داعين إلى مزيد تكثيف الجهود وتسريع نسق الإصلاحات، مع تحسين الحوكمة في القطاع مع ضمان العدالة بين الجهات في توزيع الخدمات، بما يضمن تحسين جودة الخدمات والاستجابة لتطلعات المواطنين.

وفي تفاعله مع مداخلات النواب، أوضح السيد الوزير أن المخطط الاستراتيجي للفترة 2026-2030 يندرج ضمن رؤية شاملة لإصلاح منظومة النقل وتطوير خدماتها بما يستجيب لحاجيات المواطنين ومتطلبات التنمية. وأكد في هذا الصدد الأهمية الاستراتيجية للنقل الحديدي باعتباره أقل كلفة مقارنة بالنقل البري، مبرزاً في الآن ذاته ما يواجهه القطاع من صعوبات، من بينها محدودية المداخل والحاجة إلى موارد إضافية لضمان استمرارية المرفق العام.

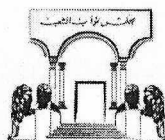
وأشار إلى أن تهيئة شبكة السكك الحديدية تتطلب اعتمادات مالية هامة، وهو ما يبرر اللجوء إلى القروض، مع التوجه نحو تعزيز اعتماد الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية على مواردها الذاتية. كما بيّن أنه تم توفير اعتمادات لتهيئة الشبكة وإنجاز مشاريع لربط عدد من الموانئ بها، على غرار بنزرت وصفاقس وسوسة، مع مواصلة العمل على إعادة تأهيل الشبكة تدريجياً.

وفيما يتعلق باستغلال ميناء الصخيرة، أقر بوجود صعوبات تعمل الوزارة على معالجتها على غرار الشروع في اعداد دراسات في هذا الجانب.

وبخصوص النقل الهيدروليكي للفسفاط، أفاد الوزير أنه يقتصر أساساً على النقل الداخلي، وهو ما يفسر مواصلة التعويل على النقل الحديدي في المرحلة الحالية. كما أكد أنه في إطار تكامل أدوار مختلف المتدخلين في القطاع وخاصة شركات التحويل، من شأنه أن يساهم في الترفيع في الكميات المنقولة، مشيراً إلى أن القدرات المتوفرة تتيح نقل ما بين خمسة وستة ملايين طن.

وفيما يتعلق بقطاع النقل العمومي، أفاد الوزير بأنه تم إبرام صفقة لاقتناء حوالي 700 حافلة في إطار برنامج يهدف إلى تجديد الأسطول وتحسين جودة الخدمات، على أن يتم توزيعها على عدد من الولايات وفق الحاجيات المسجلة. كما أشار إلى العمل على تدعيم الموارد البشرية وتحسين جاهزية المرافق، في ظل النقص المسجل في بعض الاختصاصات.

أما بخصوص النقل الدولي البري، فقد أكد الوزير أنه يتم في إطار اتفاقيات ثنائية، خاصة مع ليبيا والجزائر، مع الحرص على احترام الأطر القانونية والتصدي للنقل غير القانوني. وفيما يتعلق بالنقل الجوي الداخلي، بيّن أن الدولة تواصل تخصيص اعتمادات هامة لصيانة واستغلال المطارات الداخلية، مع العمل على تحسين مردوديتها وتعزيز التنسيق مع مختلف المتدخلين.



كما تطرق إلى وضعية المحطات البرية، مشيراً إلى التنسيق مع السلط الجهوية لتحسين ظروف الاستغلال والخدمات المسداة. وبخصوص الشركات الجهوية، أكد اعتماد مقاربة تشاركية تتيح لها استغلال بعض الخطوط بما يضمن توازناً في توزيع الخدمات.

وفيما يتعلق بإحداث الخطوط وإسناد الرخص، أوضح الوزير أن ذلك يتم بناء على تحديد الحاجيات على المستوى الجهوي وبالتنسيق مع مختلف الأطراف المعنية. كما أشار إلى تسجيل إخلالات في إنجاز بعض المهمّات الطرقية، مؤكداً انطلاق عملية تقييم شاملة وبرمجة تدخلات لتصحيحها بما يضمن تحسين السلامة المرورية وانسيابية حركة المرور.

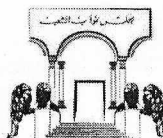
وخلال جلستها المنعقدة بتاريخ 26 مارس 2026، استمعت اللجنة إلى السيد المدير العام لشركة فسفاط قفصة والسيد المدير العام للمجمع الكيميائي التونسي حول مشروع هذا القانون.

وخلال هذه الجلسة، تطرق رئيس اللجنة إلى التأخر المسجل في انطلاق إنجاز مشروع تجديد وتطوير خطوط السكك الحديدية لنقل الفسفاط، وذلك رغم تعدد القروض التي تمّ تعبئتها لفائدته خلال السنوات الأخيرة. وأكد في هذا السياق على ضرورة التسريع في استكمال الإجراءات الترتيبية والمالية، بما يتيح المرور إلى مرحلة الإنجاز الفعلي في أقرب الآجال.

كما شدد على أهمية تحسين نجاعة استغلال التمويلات المتاحة، وضمان توظيفها وفق الأهداف المرسومة وفي الآجال المحددة، بما يضمن تحقيق النتائج المنتظرة من هذا المشروع الاستراتيجي، خاصة فيما يتعلق بتحسين نسق نقل الفسفاط وتقليص كلفته. وأبرز الحاجة الملحة لوضع برنامج عاجل وشامل لتأهيل البنية التحتية للسكك الحديدية، بما في ذلك تجديد السكة وأسطول عربات نقل الفسفاط، وذلك بهدف تقليص الفجوة المسجلة بين الحاجيات الفعلية والإمكانات المتاحة، والتي أدت إلى الاعتماد المكثف على الخواص من خلال النقل عبر الشاحنات.

وفيما يتعلق بوضعية شركة فسفاط قفصة، تطرق إلى تواصل الإشكاليات الهيكلية التي تعيق تطور نشاطها، خاصة بخصوص تقادم معدات الإنتاج وضعف الاستثمار في تجديدها منذ سنوات، مؤكداً في هذا الإطار على ضرورة دعم الاستثمارات الموجهة لتحسين القدرة الإنتاجية والرفع من مردودية الشركة. كما تطرق إلى ضرورة توضيح وضعية شركات البستنة خاصة وأنّ خلاص أجور العاملين في هذه الشركات محمول على شركة فسفاط قفصة.

وفي سياق متصل، شدّد على ضرورة تعزيز التنسيق بين مختلف المتدخلين في القطاع، خاصة بين الهياكل المكلفة بالإنتاج والنقل والتحويل، بما يضمن تكامل الجهود وتحقيق النجاعة المرجوة. كما أكد على أهمية إرساء منظومة حوكمة ناجعة للقطاع المنجمي، تقوم على وضوح الرؤية وتحديد المسؤوليات وتحسين التصرف في الموارد، وذلك في إطار مقاربة إصلاحية شاملة.



ودعا رئيس اللجنة إلى مزيد توضيح البرامج والاستراتيجيات المستقبلية، وضبط مؤشرات دقيقة لقياس الأداء وتقييم مدى تقدم تنفيذ المشاريع، بما يعزز من شفافية العمل ويكرّس مبدأ المساءلة.

وفي تدخله، تعرّض مدير عام شركة فسفاط قفصة إلى وضعية مشروع تجديد خطوط السكك الحديدية، حيث بيّن أنّ المشروع لم يدخل بعد حيّز الإنجاز الفعلي حيث أنّ انطلاق الأشغال يبقى رهين استكمال تعبئة مختلف التمويلات المبرمجة.

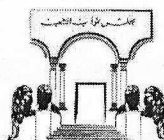
وأفاد أنّ المشروع يهيم بالخصوص تجديد الخط الرابط بين قفصة وقابس على طول يقارب 100 كلم، باعتبار أنّ البنية التحتية الحالية للسكك الحديدية تشكو من تقادم واضح، يتمثل خاصة في اهتراء السكة، مما يؤثر على سلامة النقل ونجاعته.

وأكد أنّ هناك تفاوت بين الحاجيات الفعلية والإمكانيات المتاحة، حيث لا يتجاوز عدد الرحلات اليومية 3 قطارات، في حين تقدّر الحاجيات بحوالي 10 قطارات يوميا، وهو ما أدى إلى اللجوء المكثف إلى النقل عبر الشاحنات.

وبخصوص وضعية شركة فسفاط قفصة، بيّن أنّ إنتاج شركة فسفاط قفصة بلغ سنة 2025 حوالي 3.9 مليون طن، مسجلا تحسنا مقارنة بالسنوات السابقة. غير أنّ هناك جملة من الإشكاليات الهيكلية، من أبرزها تقادم معدات وآليات الإنتاج، خاصة بالمناجم السطحية، في ظل محدودية الاستثمارات منذ سنة 2014 وضعف منظومة نقل الفسفاط الخام نتيجة اهتراء معدات شركة نقل المواد المنجمية ومحدودية طاقة الغسل، مع خروج عدد من المغاسل عن الخدمة، خاصة بمنطقة المتلوي. وهذا السياق، تطرق إلى مشروع مغسلة "أم الخشب"، الذي يُفترض أن تبلغ طاقته الإنتاجية حوالي 2.4 مليون طن، إلا أنه يشهد تعثرا متواصلًا في الإنجاز.

وفيما يتعلق بوضعية المجمع الكيميائي التونسي، أكّد مدير عام المجمع أنّ نشاطه يرتبط ارتباطا وثيقا بانتظام التزويد بالفسفاط، وأن الاضطرابات المسجلة على مستوى الإنتاج والنقل تنعكس مباشرة على نسق نشاطه. وأفاد أنّه من أبرز الصعوبات التي تم تسجيلها هي محدودية ملاءمة بعض عربات النقل مع التجهيزات الصناعية للمجمع وتسجيل توقف جزئي أو كلي لبعض وحدات الإنتاج وذلك نتيجة إشكاليات بيئية وتقنية، على غرار معامل الحامض الفوسفوري خلال سنة 2025، من بينها معمل الحامض الفسفوري بقابس، ومعمل الفسفاط الرفيع، ومعمل الحامض الفسفوري بالصخيرة، إضافة إلى معمل ثنائي الفسفاط الرفيع بالمظيلة، مبيّنا أنّ نسبة النشاط العامة للمجمع لا تتجاوز حاليا 40%.

أما على مستوى المؤشرات، فقد أفاد أنّه تم تسجيل استهلاك يناهز 2.4 مليون طن من الفسفاط وإنتاج في حدود 600 ألف طن من الحامض الفوسفوري مع اعتماد مخزون يقدر بحوالي 600 ألف طن، في



حين يناهز استهلاك مادة الكبريت حوالي 600 ألف طن. كما تم تسجيل تحسن نسبي في نسب استغلال الوحدات مقارنة بسنة 2024، رغم بقائها دون الطاقة القصوى.

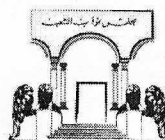
كما تعرّض مدير عام المجمع إلى وضعية استغلال الوحدات الصناعية والإشكاليات التي تعاني منها، خاصة تلك المرتبطة بالمتطلبات البيئية والانبعثات الصناعية. وتطرّق كذلك إلى الإشكاليات البيئية خاصة بمنطقة قابس، حيث أفاد بأنّ المجمع أعدّ برنامجا لمعالجة مشكلة التلوث تم اعتماده والمصادقة عليه، ويهدف أساسا إلى الإيقاف الفوري لكل الانبعثات الملوثة. وأوضح أنّ هذا البرنامج يتضمن عددا من المشاريع والإجراءات، من بينها القيام بأعمال صيانة وإصلاح ببعض الوحدات الصناعية.

وبالنسبة للأفاق والاستراتيجيات المستقبلية، أكّد على التوجه لإعداد رؤية استراتيجية شاملة للقطاع المنجمي في أفق سنة 2035، وذلك في إطار دراسات تشرف عليها وزارة الصناعة، تشمل إصلاح منظومة الحوكمة وتحسين مردودية المؤسسات العمومية الناشطة في القطاع وتعزيز مساهمة القطاع في الاقتصاد الوطني وتحسين وضعية المالية العمومية. كما تم الإعلان عن برامج أولية لإعادة هيكلة المجمع الكيميائي التونسي، بما يضمن استدامة نشاطه وتحسين تنافسيته.

وخلال النقاش، استفسر رئيس اللجنة عن مدى دقة الأرقام المقدّمة بخصوص حجم إنتاج الفسفاط، مبينا أنّ المعطيات المتوفرة تشير إلى أنّ الإنتاج الفعلي لا يتجاوز مليون طن، وهو ما يتعارض مع الأرقام المقدمة. كما أشار إلى أنّ محدودية الإنتاج الحالي تطرح تساؤلات حول الجدوى الفعلية من توسيع أسطول عربات السكك الحديدية. كما طرح تساؤلات حول ما إذا كان مستوى الإنتاج الحالي يبرّر فعلا الاستثمار في تحسين السكك الحديدية، داعيا إلى توضيح الإشكالات الحقيقية الذي تعاني منه هذه المنظومة. واعتبر عدد من النواب أن غياب برنامج واضح ومتكامل لتطوير قطاع الفسفاط ومنظومة نقله يجعل من الصعب بلورة قرار سياسي مبني على رؤية استراتيجية، داعين إلى إعداد دراسات استراتيجية عاجلة وواضحة من شأنها أن تشكّل أرضية لتحديد الخيارات المستقبلية للقطاع وتنبني على عديد الجوانب من بينها اصلاح الوضع الاجتماعي بالجهة.

كما انتقد النواب تواصل اللجوء إلى القروض دون تحقيق النتائج المرجوة على مستوى تطوير إنتاج الفسفاط ومشتقاته، مشيرين إلى أنّ هذه القروض لم تحدث نقلة نوعية لا على مستوى الإنتاج ولا على مستوى تطوير وسائله، كما لاحظوا تفاقم عدد من الإشكاليات، خاصة المتعلقة بالتلوث في منطقة قابس والصخيرة، إضافة إلى الصعوبات التي تعرفها الشركة التونسية الهندية للأسمدة.

وتساءل النواب حول ما تمّ إنجازه فعليا لتحسين البنية التحتية للسكك الحديدية، وحول الاستراتيجية المعتمدة فيما يتعلق بالسياسة التشغيلية داخل مختلف المؤسسات والمنشآت الناشطة في قطاع الفسفاط خاصة مع ضعف نسبة التأطير المسجّلة.



كما استفسر النواب حول أسباب عدم التوجّه إلى تجديد آليات استخراج الفسفاط التي أصبحت مهترئة، والعمل على تطويرها بما يضمن تحسين مردودية الإنتاج. ودعا عدد من النواب إلى ضرورة إيجاد حلول لهذه الإشكاليات المطروحة على غرار دراسة اعتماد النقل الهيدروليكي للفسفاط، مشيرين إلى تجارب دولية ناجحة على غرار تجربة المغرب، لما يوفّره هذا الخيار من تقليص للكلفة مقارنة بالنقل بالشاحنات أو القطارات. وأكّدوا ضرورة الاستفادة من التجارب الدولية في تنظيم قطاع الفسفاط، من خلال تجميع مختلف حلقاته ضمن مؤسسة موحّدة تتولى مهام البحث والاستكشاف والإنتاج والنقل والتصدير، بما يحدّ من تشتت المسؤوليات ويعزز النجاعة، إلى جانب الانفتاح على شركات دولية وإبرام عقود تفضلية بأسعار السوق مع عدد من البلدان المستهلكة للفسفاط مثل البرازيل والهند، دعما لموقع تونس في الأسواق العالمية.

ومن جهة أخرى، استفسر عدد من النواب عن كيفية التصرف في مادة الفوسفوجيبس التي تم تصنيفها خطرة وهي مادة ثانوية تنتج أساسا عند تصنيع حمض الفوسفوريك داخل المجمع الكيميائي التونسي.

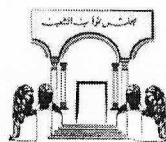
وفي تفاعله مع تدخلات النواب، أكّد المدير العام للمجمع الكيميائي التونسي وجود رؤية استراتيجية واضحة لتطوير القطاع، مبرزا أن إعداد هذه الاستراتيجية لم يكن ظرفيا، بل تم في إطار عمل مؤسسي منظم. وأوضح أن اللجان المكلفة بإعداد الاستراتيجية تم إحداثها بمقتضى قرار صادر عن مجلس وزاري، بناء على مقترح من وزارة الصناعة، وقد شرعت فعليا في عملها.

وأفاد أن المجمع الكيميائي التونسي بادر من جهته بإعداد مشروع استراتيجية خاص به، من خلال لجنة داخلية تضم كفاءات وخبرات عليا، اشتغلت لمدة تقارب العشرة أشهر، وتمكنت من بلورة تصور شامل يستند إلى تشخيص دقيق لمختلف الإشكاليات، ويأخذ بعين الاعتبار الإمكانيات المتاحة والآفاق المستقبلية.

وبيّن أن هذه الاستراتيجية لا تزال في طور الاستكمال والمراجعة، باعتبارها تخضع للتنسيق مع مختلف المتدخلين، من وزارات وهيئات عمومية، خاصة فيما يتعلق بالجوانب المرتبطة بالنقل والتزويد والتمويل والتوريد، بما يضمن تكامل الرؤية وتناسقها.

وأوضح في هذا السياق أن من أبرز المبادئ التي تقوم عليها هذه الاستراتيجية هو إرساء مقاربة تقوم على اندماج قطاع الفسفاط بمختلف مكوناته، من استخراج ونقل وتحويل، بما في ذلك دور القطاع الخاص، وذلك بهدف تجاوز الصعوبات الناتجة عن تشتت المتدخلين وضعف التنسيق بينهم.

كما شدد على أهمية تبسيط الإجراءات وتخفيف الأعباء الإدارية المسلطة على المؤسسات الصناعية، خاصة فيما يتعلق بمنظومة التزود والصفقات، والتي تستأثر بجزء كبير من وقت المسؤولين على حساب المهام الإنتاجية. وفي هذا الإطار، تم اقتراح إحداث هيكل مختص يتولى تأمين عمليات الشراء لفائدة المؤسسات التابعة لقطاع الفسفاط، بما يمكنها من التركيز على نشاطها الأساسي وتحسين مردوديتها.



وأشار كذلك إلى أن من الإشكاليات الأساسية التي تعيق نجاعة الأداء، ثقل الإجراءات وتعقدها مقارنة بالممارسات المعتمدة في بلدان أخرى، مما يؤدي إلى تعطيل المشاريع وتأخير تنفيذها، مؤكدا ضرورة مراجعة الإطار القانوني بما يتلاءم مع خصوصية المؤسسات الصناعية التي تنشط في بيئة تنافسية.

كما تطرق إلى مسألة الحوكمة، مبرزا أن توحيد القواعد المطبقة على المؤسسات الإدارية والمؤسسات الصناعية يمثل عائقا حقيقيا، نظرا لاختلاف طبيعة نشاطها وأهدافها، مما يستوجب اعتماد مقاربة تفاضلية في التسيير.

وفيما يتعلق بالتمويل، أكد أن تطوير القطاع يظل رهين توفير الموارد المالية اللازمة، مبرزا أن المجمع انخرط في مسار تعبئة التمويلات، حيث تم الشروع في التفاوض مع عدد من المؤسسات المالية الدولية، من بينها البنك الإفريقي للتنمية، الذي تم التوصل معه إلى تمويل يناهز 100 مليون دولار، بعد مسار تفاوضي وإجرائي استغرق فترة زمنية هامة.

كما أشار إلى أن المجمع يعمل على تطوير شراكات دولية، إلا أن هذه المساعي تصطدم أحيانا بإكراهات قانونية ومالية، خاصة فيما يتعلق بإحداث فروع أو شركات بالخارج وتحويل الأموال، مستعرضا في هذا السياق مثال مشروع شراكة مع البرازيل، الذي يواجه صعوبات على المستوى القانوني رغم أهميته الاقتصادية.

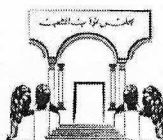
كما تم التطرق إلى مشاريع شراكة أخرى، من بينها مشاريع مع الجزائر وبولونيا، في إطار البحث عن توسيع النشاط وتعزيز التموقع في الأسواق الدولية، إضافة إلى دعم القدرات التنافسية للمجمع.

وبخصوص تزويد السوق بالأسمدة، أكد مدير عام المجمع الكيمياي التونسي أنّ المجمع يعمل على تلبية حاجيات السوق الوطنية من الأسمدة، مشيرا إلى أنّ الطلب على بعض المواد، وخاصة مادة الأمونيتر وثنائي أمونيوم الفسفاط (DAP)، يشهد ارتفاعا متواصلا، حيث يفوق الطلب العرض بحوالي 25%، وهو ما يعكس تزايد الحاجيات في القطاع الفلاحي.

فعلى مستوى السوق العالمية، أكد المدير العام أن الطلب العالمي على منتجات الفسفاط يفوق العرض، بما يضمن وجود فرص تسويق هامة، مشيرا إلى أن الإشكال لا يكمن في الترويج بل في القدرة على الإنتاج وتلبية الطلب.

وفيما يتعلق بالسوق المحلية، أوضح أن المجمع يضطلع بدور أساسي في تزويد السوق بالأسمدة خاصة خلال المواسم الفلاحية، مبرزا أن عملية التوزيع تتم تحت إشراف وزارة الفلاحة والموارد المائية والصيد البحري وفق برمجة سنوية تأخذ بعين الاعتبار فترات الذروة.

وبين في هذا الإطار أن الكميات الموزعة من مادة الأمونيتر خلال موسم 2025-2026 فاقت الحاجيات المبرمجة، حيث تم توزيع حوالي 150 ألف طن مقابل حاجيات تقدر بـ 90 ألف طن خلال فترة الذروة، مؤكدا



أن المجمع وقّر كميات إضافية لتدارك النقص المسجل في الفترات السابقة نتيجة ضعف الإقبال على التزود خارج مواسم الذروة.

كما أشار إلى أنّ الإشكاليات المسجلة لا تعود إلى نقص في الإنتاج بقدر ما ترتبط بمنظومة التوزيع وفترات الطلب، حيث يتم تسجيل ضعف في سحب الكميات المبرمجة خلال بعض الفترات، مقابل ضغط كبير خلال أشهر محددة.

وفي هذا الإطار، أكد أن المجمع تمكّن، رغم الصعوبات، من تأمين حاجيات السوق المحلية دون اللجوء إلى التوريد، مبرزاً أن هذا الخيار مكّن من تفادي كلفة إضافية بالعملة الصعبة، وكذلك تفادي مخاطر تراكم المخزون في حال تراجع الطلب، مشيراً في هذا الصدد إلى أنّ مادة الأمونيتر ليس له علاقة بالفسفاط بل يتم انتاجه من خلال مادة أولية مستوردة.

وبالنسبة للشركة التونسية الهندية للأسمدة TIFERT، أفاد أنّها تمر بإشكاليات مالية وتقنية وأن المجمع يعمل على معالجة الوضعية منذ أكثر من سنة، وسيتم إعداد مشروع علمي واقتصادي وتقني في الغرض.

وبالنسبة للفوسفوجيبس، أكد أنّ استغلال هذه المادة رهين قرار مشترك من وزارة البيئة ووزارة الصناعة والمناجم والطاقة ووزارة الفلاحة والموارد المائية والصيد البحري. وأفاد أنّ هناك مشروع يهدف إلى اخراج مادة الفوسفوجيبس من قائمة النفايات المصنّفة خطرة ليتم في مرحلة لاحقة استغلالها.

وفيما يتعلق بنسبة التآطير الموارد البشرية، أفاد أنّها تبلغ حوالي 10% مشيراً إلى أنه تمت برمجة قرابة 1600 انتداب خلال سنة 2025 من بينهم أعوان تقنيين. كما سيتم انتداب 400 عون من بينهم 80% إيطارات وذلك في إطار البرنامج السنوي للانتدابات المجمع.

وفي ختام الجلسة أكد مدير عام المجمع الكيميائي التونسي أن تحسين أداء المجمع يظل مرتبطاً بإصلاحات هيكلية شاملة لمختلف الحلقات، انطلاقاً من الإنتاج إلى النقل وصولاً إلى التوزيع، بما يضمن استدامة النشاط ونجاعته.

III. قرار اللجنة :

قررت لجنة المالية والميزانية الموافقة على مشروع القانون بإجماع أعضائها الحاضرين.

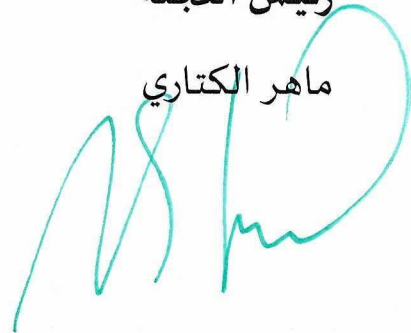
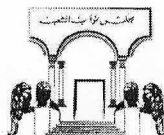
مقرر اللجنة

زينة الجيب الله



رئيس اللجنة

ماهر الكتاري

مشروع قانون

يتعلق بالموافقة على اتفاقية القرض المبرمة بتاريخ

16 أكتوبر 2025 بين الجمهورية التونسية والصندوق العربي

للإنماء الاقتصادي والاجتماعي للمساهمة في تمويل مشروع تجديد

وتطوير خطوط السكة الحديدية لنقل الفسفاط

(عدد 2026/06)

فصل وحيد:

تتم الموافقة على اتفاقية القرض الملحقة بهذا القانون والمبرمة بواشنطن بتاريخ 16 أكتوبر 2025 بين الجمهورية التونسية والصندوق العربي للإنماء الاقتصادي والاجتماعي بمبلغ قدره ستة عشر مليون (16.000.000) ديناراً كويتياً للمساهمة في تمويل مشروع تجديد وتطوير خطوط السكة الحديدية لنقل الفسفاط.

