

الجمهورية التونسية

مجلس نواب الشعب



تقرير لجنة المالية والميزانية

حول مشروع قانون

يتعلق بالموافقة على اتفاق القرض المبرم بتاريخ

24 جانفي 2025 بين الجمهورية التونسية والبنك الافريقي

للتنمية للمساهمة في تمويل مشروع تطوير البنية التحتية للطرق

(المرحلة الثالثة)

(عدد 2025/21)

رئيس لجنة المالية: عبد الجليل الهاني

مقرر اللجنة: محمد بن حسين

نائب رئيس اللجنة: عصام شوشان



مسار دراسة مشروع قانون
حول مشروع قانون
يتعلق بالموافقة على اتفاق القرض المبرم بتاريخ
24 جانفي 2025 بين الجمهورية التونسية والبنك الافريقي
للتنمية للمساهمة في تمويل مشروع تطوير البنية التحتية للطرق
(المرحلة الثالثة)
(عدد 2025/21)

- تاريخ ورود المشروع: 05 أفريل 2025
- تاريخ إحالة المشروع على اللجنة: 10 أفريل 2025
- جلسة اللجنة: جلسة يوم 18 أفريل 2025 للاستماع إلى ممثلين عن وزارة التجهيز والإسكان وعن وزارة الاقتصاد والتخطيط.
- قرار اللجنة: الموافقة على مشروع القانون بأغلبية الأعضاء الحاضرين.

رئيس اللجنة: عبد الجليل الهاني

مقرر اللجنة: محمد بن حسين



تقرير لجنة المالية والميزانية حول مشروع قانون يتعلق بالموافقة على اتفاق القرض

المبرم بتاريخ 24 جانفي 2025 بين الجمهورية التونسية والبنك الافريقي

للتنمية للمساهمة في تمويل مشروع تطوير البنية التحتية للطرق

(المرحلة الثالثة) (عدد 2025/21)

1. التقديم:

يهدف مشروع القانون المعروض إلى الموافقة على اتفاق القرض المبرم بتونس بتاريخ 24 جانفي 2025 بين الجمهورية التونسية والبنك الافريقي للتنمية للمساهمة في تمويل مشروع تطوير البنية التحتية للطرق (المرحلة 3) وذلك بمبلغ جملي قدره 80,162 مليون أورو أي ما يعادل 270,9 مليون دينار تونسي.

(1) أهداف المشروع:

يندرج المشروع في إطار الاستراتيجية الوطنية في قطاع النقل الرامية إلى توفير بنية أساسية للطرق مطابقة للمواصفات الدولية وتستجيب لتنامي حركة المرور وتساهم في تشجيع الاستثمار ودفع التنمية من خلال تسهيل نقل الأشخاص والبضائع بين الجهات مع توفير ظروف أفضل لسلامة الجولان لمستعملي الطريق وفكّ عزلة المناطق الداخلية وربطها بالمدن الكبرى والموانئ.

ويُمثل هذا المشروع المرحلة الثالثة من برنامج تطوير البنية التحتية الذي تم إعداده وتمويل مختلف مراحله بالشراكة بين الجمهورية التونسية والبنك الافريقي للتنمية، والذي يهدف إلى تعزيز النتائج والأهداف التي تم تحقيقها خلال المرحلتين الأولى والثانية منه.

وتسعى وزارة التجهيز والإسكان بصفتها الجهة المكلفة بتنفيذ البرنامج المذكور من خلال المرحلة الثالثة إلى تحقيق الأهداف الخصوصية التالية:

- تعزيز نظام نقل ناجع ومستدام يساهم في دعم النمو الاقتصادي وتهيئة الظروف الملائمة لنقل الأشخاص والبضائع بين الجهات وذلك من خلال الرّفع من مستوى جودة شبكة الطرقات المصنفة.
- تحسين ظروف الجولان وتسهيل تنقل مستعملي الطريق على الأقسام موضوع البرنامج من شبكة الطرقات المصنفة وذلك من خلال السعي إلى الحدّ من معوقات التنقل الناجمة عن تدهور حالة المعبّد وتقادم طبقاته.



■ تدعيم عناصر السلامة على الأقسام موضوع البرنامج من شبكة الطرقات المصنفة قصد المساهمة في الحدّ من حوادث المرور وتعزيز قدرة البنية الأساسية للطرقات على التكيف مع آثار التغيرات المناخية.

(2) مكونات المشروع: يتكون المشروع من العناصر التالية:

أ - **العنصر الأول:** (85,66 مليون أورو): تدعيم هيكل المعبد لـ 188,9 كم من الطرقات المرقمة بما في ذلك صيانة وتجديد منشآت تصريف مياه الأمطار وتركيز عناصر السلامة والاشارات المرورية العمودية والسطحية بسبعة ولايات كما يلي تفصيله:

- ✓ ولاية سوسة: الطريق الوطنية رقم 12 من النقطة الكيلومترية 1,1 إلى النقطة الكيلومترية 5,3،
- ✓ ولاية القيروان: الطريق الجهوية رقم 81 من النقطة الكيلومترية 0 إلى النقطة الكيلومترية 26،
- ✓ ولاية صفاقس: الطريق الوطنية رقم 0 من النقطة الكيلومترية 132 إلى النقطة الكيلومترية 159، والطريق الوطنية رقم 1 د من النقطة الكيلومترية 12,4 إلى النقطة الكيلومترية 18,5.
- ✓ ولاية سليانة: الطريق الوطنية رقم 18 من النقطة الكيلومترية 0 إلى النقطة الكيلومترية 9,2 ومن النقطة الكيلومترية 15 إلى النقطة الكيلومترية 2.

- ✓ ولاية الكاف: الطريق الوطنية رقم 18 من النقطة الكيلومترية 30 إلى النقطة الكيلومترية 63.
 - ✓ ولاية القصيرين: الطريق الوطنية رقم 15 من النقطة الكيلومترية 166,7 إلى النقطة الكيلومترية 202,7،
 - ✓ ولاية قفصة: الطريق الوطنية رقم 15 من النقطة الكيلومترية 137 إلى النقطة الكيلومترية 166,7.
- II - **العنصر الثاني:** (0,552 مليون أورو): التصرف في البرنامج ونفقات متابعة المؤثرات البيئية والاجتماعية والمتابعة ومراقبة الاشغال وإعداد التقارير والتدقيق المتعلق بالصفقات.

(3) كلفة المشروع ومبلغ القرض:

تقدّر الكلفة الجمالية للمشروع (دون احتساب الأداءات)، 86,218 مليون أورو أي حوالي 291,405 مليون دينار تونسي.

ويُساهم البنك الافريقي للتنمية بنسبة 92,98 % من الكلفة الجمالية للمشروع بقرض بقيمة 80,162 مليون أورو أي حوالي 270,9 مليون دينار تونسي، وتمثل المساهمة الوطنية 7,02 % من الكلفة الجمالية للمشروع بحوالي 6,056 مليون يورو أي ما يعادل 20,468 مليون دينار تونسي.



4) شروط التمويل وروزنامة إنجاز المشروع:

- نسبة الفائدة (متغيرة): أوريبور 6 أشهر + هامش التعاقد،
- عمولة افتتاح: 0,25 %،
- عمولة تعهد: 0,25 %،
- فترة السداد: 24 سنة منها 8 سنوات إهمال،
- روزنامة الإنجاز: 2025 - 2030.

II. أعمال اللجنة:

عقدت لجنة المالية والميزانية جلسة يوم الجمعة 18 أفريل 2025 خصصتها للاستماع إلى ممثلين عن وزارتي التجهيز والإسكان والاقتصاد والتخطيط حول مشروع قانون يتعلق بالموافقة على اتفاق القرض المبرم بتاريخ 24 جانفي 2025 بين الجمهورية التونسية والبنك الإفريقي للتنمية للمساهمة في تمويل مشروع تطوير البنية التحتية للطرق (المرحلة الثالثة).

وفي بداية الجلسة، تولى ممثلو وزارة التجهيز والإسكان تقديم عرض تضمن أهداف المشروع التي تتمثل أساسا في المساهمة في تحسين ظروف الجولان على شبكة الطرقات المرقمة واختصار زمن التنقل والتقليص من كلفة استغلال العربات من خلال تحسين حالة المعبد، كما يهدف المشروع إلى تنمية حجم المبادلات بين الجهات من خلال توفير ظروف أفضل لتنقل الأشخاص ونقل البضائع بما يكرّس نظام نقل ناجع ومستدام يدعم النمو الاقتصادي على المستويين الجهوي والوطني.

هذا ويرمي هذا المشروع إلى المحافظة على ديمومة شبكة الطرقات المرقمة وتدعيمها والمساهمة في تحسين سلامة الجولان وتيسير وصول مستعملي الطريق إلى وجهاتهم وتحسين ظروف تنقلهم على الأقسام موضوع البرنامج من شبكة الطرقات المرقمة من خلال الحدّ من معوقات التنقل الناجمة عن تدهور حالة المعبد وتقادم طبقاته. وأشاروا أن المشروع سيمكّن من تدعيم عناصر السلامة على الأقسام موضوع البرنامج من شبكة الطرقات المصنفة قصد المساهمة في الحدّ من حوادث المرور وتدعيم قدرة البنية الأساسية للطرق على التكيف مع آثار التغير المناخي.

كما تضمن العرض معطيات تتعلق بالإطار العام للمشروع، بيّنوا من خلاله ممثلو الوزارة أن المشروع تطوير البنية التحتية للطرق (المرحلة الثالثة). يندرج في إطار تنفيذ المشاريع المرسمة ضمن ميزانية وزارة التجهيز والإسكان والمشاريع المدرجة ضمن المخطط الثلاثي الرابع عشر للتنمية 2023-2025، موضحين أن تنفيذه مرتبط باستراتيجية الوزارة في مجال الجسور والطرق في أفق



2035 والتي من بين أهدافها بلوغ طول جملي للطرق المعبدة بالخرسانة الإسفلتية 14000 كيلومتر مقابل 8976 كلم حاليا. وأفادوا في هذا الخصوص أن المشروع يمثل تواسلا للمرحلتين الأولى والثانية مع العمل على تنويع التدخلات (تهذيب طرق، بناء جسور، تهيئة طرق سريعة، تدعيم المعبد،) والحرص على أن يشمل أغلب الأقاليم والجهات.

وفي سياق متصل، قدّموا بيانات حول المرحلتين الأولى والثانية من مشروع تطوير البنية التحتية للطرق. حيث أفادوا أنه قد انتفعت 23 ولاية بالمشاريع المبرمجة بالمرحلة الأولى توزعت على خمسة أقاليم وشملت تهذيب 905,5 كلم من الطرق وبناء 20 جسرا وتهيئة 29,1 كلم من الطرق، في حين شملت مشاريع المرحلة الثانية إقليمين وانتفع بها 06 ولايات وتعلقت بتهذيب 230,6 كلم من الطرق وتهيئة حوالي 56 كلم من الطرق الهيكلية. واستعرضوا تقدم إنجاز المشاريع المذكورة، وبينوا أنه تم إنجاز 99 % من البرنامج الأصلي و73 % من البرنامج التكميلي بالنسبة لمشاريع المرحلة الأولى. كما تم إنجاز 15 % من المشاريع المبرمجة في المرحلة الثانية.

ومن جهتهم استعرض ممثلو وزارة الاقتصاد والتخطيط مجمل عناصر المشروع التي تشمل تدعيم 188,9 كلم من الطرق المصنفة موزعة على ثلاثة أقاليم بالولايات المعنية (سوسة والقيروان وصفاقس وسليانة والكاف والقصرين وقفصة) وتطرقوا للبيانات المتعلقة بكلفة تمويله وروزنامة إنجازها التي تمتد من 2025 إلى سنة 2030.

وفي هذا الإطار قدّموا معطيات حول العنصر الأول من المشروع المذكور الذي يهم تدعيم هيكل المعبّد بطبقة من الخرسانة الإسفلتية مع إزالة جزء من الطبقة الموجودة وتركيز الإشارات المرورية العمودية والسطحية وتجهيزات السلامة، إضافة إلى صيانة وتجديد منشآت تصريف مياه الأمطار. أما العنصر الثاني من المشروع فيتعلق بالمراقبة والمساندة الفنية في إنجاز الأشغال ومراقبة تطبيق مقتضيات الحماية البيئية والاجتماعية، علاوة على التدقيق الإداري والمالي.

وخلال النقاش، أكد النواب عدم معارضتهم للقروض الموجهة للاستثمار وخاصة تلك المتعلقة بتطوير البنية التحتية للطرق لأثرها الإيجابي على الاقتصاد. وأثاروا مسألة طول المدة الزمنية المقترحة للإنجاز وكذلك ضعف الآليات المعتمدة للمتابعة ومراقبة التنفيذ مما تسبب في تعطل عديد المشاريع. كما استفسروا عن المعايير المعتمدة من قبل الإدارة لاختيار المشاريع التي تم تمويلها عن طريق الأقساط السابقة وعن أسباب عدم تشريك الوظيفة التشريعية بغرفتهما في اختيار المشاريع التي سيتم تمويلها عن طريق هذا القرض ، و أكدوا على ضرورة تشريك النواب في اختيار المشاريع



وتحديد الأولويات خاصة في المناطق الداخلية باعتبار المأمهم بكافة متطلبات الجهات و على ضرورة اعتماد مقترحات النواب في اعداد المخططات التنموية.

ومن جهة أخرى، طلب النواب مدّهم بمعطيات كتابية وتفصيلية حول إنجاز مشاريع المرحلة الأولى والمرحلة الثانية ومردوديتها وكذلك حول مراحل إنجاز المشروع موضوع مشروع القانون وذلك قبل مناقشة القانون بالجلسة العامة، واعتبروا أنّ وثيقة شرح الأسباب لم تتضمن معطيات دقيقة. حيث أنّها لا تتضمن المعطيات التقنية اللازمة خاصة منها دراسة الأثر حول مختلف جوانب المشروع. وفي هذا السياق، اقترح النواب إرفاق مثل هذه الاتفاقيات بجملة من المؤشرات التقنية والكمية التي يمكن اعتمادها في مراقبة مدى جودة هذه الطرقات على غرار سمك الخرسانة المعتمدة في تدعيم الطرقات ونوعية المواد المستعملة في الإنجاز والعمر الافتراضي لهذه الطرقات والتكلفة اليومية لمرور السيارات والشاحنات خاصة منها الثقيلة على الطريق ونسبة الحوادث وعدد المتضررين من هذه الحوادث والمعطيات التقنية حول كيفية صرف المياه الأمطار.

كما تناولت التدخلات النواب مسألة ضعف جودة شبكة الطرقات الذي أثر على ديمومتها بالمقارنة مع حجم الأموال المرصودة لتدعيمها وتهيئتها، مستوضحين في هذا الخصوص عن كيفية مراقبة المشاريع المنجزة المتعلقة بتهيئة وتدعيم الطرقات، وعن مبررات غياب التنوير العمومي الذي تسبب في العديد من الحوادث إلى جانب تفاقم ظاهرة "مخفضات السرعة العشوائية" التي لا تستجيب لمعايير السلامة المرورية.

وفيما يتعلق بالتنمية الجهوية، استفسر النواب عن دواعي طول إنجاز المشاريع في عديد المناطق وضعف نسب الإنجاز وارتفاع عدد المشاريع المعطلة.

ودعوا إلى استحداث إنجاز المشاريع ذات أولوية في تحقيق التنمية على غرار الرواق الاقتصادي قصيرين - صفاقس الذي يعتبر أولوية مطلقة في الجهة نظرا لارتباطه بالتصور الإقليمي.

كما تعرض أحد النواب إلى ضرورة فتح طريق حزامية بزغوان وتدعيم الطريق الرابطة بين جبل الوسط وزغوان التي أصبحت مهترئة وتسببت في العديد من الحوادث. واستفسر عن إمكانية تخصيص قسط رابع للحد من التفاوت الجهوي، واقترح عقد اتفاقية ثنائية مع البنك الإفريقي للتنمية لغاية تدعيم البنية التحتية المتعلقة بالتنمية الريفية على غرار تدعيم المسالك الفلاحية.

واستوضح أحد النواب عن بعض المعطيات الواردة بتقرير هيئة الرقابة العامة للمالية حول جرد الموارد الخارجية التي تحصلت عليها تونس خلال الفترة الممتدة بين 2011 - 2021 والمتعلقة



بكيفية صرف القروض وكيفية التصرف في الهبات، حيث أفاد أنّ الدولة التونسية قد تحصلت على 325 قرضا خلال هذه الفترة بقيمة جمالية تقدّر بـ 113 مليار دينار مع رصد حوالي 43 قرص لم يتم استعمالها بقيمة جمالية تقدّر بـ 7,8 مليار دينار، مما كلّف الدولة التونسية أعباء ومصاريف تقدّر بـ 6224 مليون دينار، مع الإشارة إلى أنه تمّ دفع عمولات التعهد منذ سنة 2016. كما أفاد أنه تمّ رصد جملة من الهبات التي تمّ استرجاعها لعدم تجاوز نسبة إنجاز 1 %، هذا بالإضافة إلى أنّ 70 % من هذه القروض موجهة لسد العجز الهيكلي لميزانية الدولة.

وتفاعلا مع استفسارات واقتراحات النواب، تولى ممثل عن وزارة الاقتصاد والتخطيط تقديم معطيات حول مفهوم المديونية، موضحا أنه في الفكر الاقتصادي فإن المديونية الموجهة للاستثمار تمثل توجه إيجابي وسياسة ناجعة لخلق الثروة وتحقيق النمو باعتبار أن هذا التوجه يقتضي عدم استعمال الموارد الخاصة التي تمثل ضمان الدولة لمجابهة نفقات أساسية دورية (واردات وخدمات الدين) واعتماد خيار الاقتراض الخارجي بشروط مالية تفضلية وبروزنامة سداد طويلة المدى على غرار القرض الحالي (السداد لفترة 24 سنة منها 8 سنوات إهمال)، لبعث عدة مشاريع كبرى ذات القيمة المضافة العالية بطريقة متزامنة ويتم خلاص هذه القروض عن طريق الأرباح والعائدات الاقتصادية التي تحققها هذه المشاريع وهي سياسة تعتمد على جُلّ الدول المتقدمة اقتصاديا.

كما أفاد أن هذه القروض هي أموال الدولة التونسية وتندرج ضمن تعهداتها المالية ولا يمكن تصنيفها بالقروض إلاّ عندما يتم الانطلاق في عملية السحب واستغلال هذه الموارد حصريا لإنجاز المكونات التي رُصدت من أجلها، حيث أن المديونية تساوي المبالغ المسحوبة من القروض.

وبين أن توصيف حجم المديونية لا يتم باعتماد المجموع التراكمي خاصة وأن نسبة كبيرة من هذا المجموع هي واجبة السداد في السنوات القادمة حسب جدول السداد لكل قرض، موضحا أن تقييم المديونية يتم سنويا بالاعتماد على جملة التعهدات السنوية المخصصة لخلاص خدمة الدين وجزء من أصل الدين.

كما أشار أن القروض الاستثمارية عند إمضاءها واستكمال الإجراءات القانونية المتعلقة بالمصادقة عليها لا يتم إيداعها بالبنك المركزي التونسي لأن هذه التمويلات تبقى في الحساب الرئيسي للممول (ممول تنموي متعدد الأطراف أو ثنائي) مخصصة لفائدة الدولة التونسية ويتم سحب هذه القروض في شكل أقساط حسب تقدم الأشغال ومكونات المشروع (سداد المزودين المتعاقد معهم)، مبينا أنه في صورة تعذر مواصلة تنفيذ المشروع لأسباب مختلفة واستحالة إتمامه تُخول قواعد الممولين إلغاء سحب باقي القرض وإلغاء التعهد المترتب عنه.



وفي هذا الإطار، قدم توضيحات حول عمولة التعهد، مبينا أن هذه العمولة يتم احتسابها بعد 60 يوم من إبرام اتفاق القرض وتوظّف على المبلغ غير المسحوب يتم سدادها كل سداسي مع الفوائد الموظفة، مؤكدا أن هذه العمولة تم إقرارها من قبل الممولين منذ سنة 2016 نظرا لتأخر إنجاز المشاريع من قبل الدول المستفيدة ولحثهم على إتمام استغلال الموارد المرصودة لهم في الآجال المخصصة لتنفيذ المشروع.

وأفاد ممثل الاقتصاد والتخطيط أن البنك الإفريقي للتنمية باعتباره بنك تنموي يمثل أهم ممول لمشاريع البنية التحتية بحوالي نسبة 75 %، ويمنح تمويلات بشروط تفضلية إضافة إلى دعمه لهذه المشاريع من خلال جلب الخبرات للاستفادة منها في هذا المجال.

وفيما يتعلق بكيفية برمجة المشاريع، بيّن أنها تتم عبر مراحل ومن خلال مهمات متتالية مع الجهة الممولة من خلال التشخيص والتقييم ثم التفاوض والإمضاء ثم العرض على مجلس إدارة البنك والمصادقة ثم موافقة مجلس الوزراء ثم المصادقة من قبل البرلمان وهذه المدة الزمنية التي تستجوبها هذه المراحل يتم احتسابها ضمن المدة الزمنية المخصصة لتنفيذ المشروع، و أفاد أنه نظرا لطول الإجراءات يمكن التفكير في إحداث رواق خاص للمشاريع الاستثمارية لتعجيل في دراستها والموافقة عليها تفاديا لتعطيل تنفيذ المشاريع المتعلقة بها وتحقيق الأهداف المرسومة في الآجال المحددة.

وبالنسبة لملاحظة النواب حول ضعف المعطيات المضمنة بوثيقة شرح الأسباب، أكد أنه تمّ نشر وثيقة تقييم البرنامج على الموقع الإلكتروني للبنك الإفريقي للتنمية منذ المصادقة عليه بتاريخ 9 ديسمبر 2024 قبل عرض مشروع القانون على مجلس نواب الشعب. وتتضمن هذه الوثيقة كل المعطيات الفنية والتقنية المتعلقة بالمشروع موضوع القرض. كما أن اتفاقية القرض الملحقة بمشروع القانون تحتوي على كل المعطيات، إضافة إلى أن الملاحق المتمثلة في دراسات الجدوى والشروط والدراسات المتعلقة بالإجراءات الحمائية البيئية والاجتماعية تم نشرها على الموقع الإلكتروني للبنك ولوزارة التجهيز والإسكان قبل عرض القرض على مجلس إدارة البنك الإفريقي للتنمية للمصادقة وهو ما يفسر عدم تضمين شرح الأسباب عديد المعطيات الفنية.

وبخصوص الاستفسار المتعلق بكيفية طلب التمديد في المدة الزمنية لإنجاز المشروع، بيّن أن البنك الإفريقي للتنمية يمنح هذا التمديد دون توظيف كلفة زائدة بشرط أن يكون طلب التمديد معللا على عكس عديد الممولين.



وحول مسألة تشريك نواب الشعب في ضبط الخيارات الاستراتيجية واختيار المشاريع التنموية في إطار مخطط التنمية، أفاد ممثل وزارة الاقتصاد والتخطيط أن هناك منهجية جديدة لصياغة مشروع مخطط التنمية تقتضي أن يتم الانطلاق في إعداد المخطط وضبط الاستراتيجيات والأولويات من القاعدة أي من المجالس الجهوية والمحلية صعودا إلى وزارة الاقتصاد والتخطيط.

كما بين أن السلط العمومية خاصة منها الجهوية ستتولى الاشراف على تكوين أعضاء المجالس الجهوية والمحلية وممثلي الاقاليم والجهات حول كيفية ضبط الأولويات والاستراتيجيات واختيار المشاريع وضبط المنوال الاقتصادي. مؤكدا أن الوزارة بصدد إعداد برنامج تكوين ينطلق من القاعدة إلى المركز وسيتم قريبا إصدار منشور في هذا الغرض. وخلص إلى ضرورة تظافر كل الجهود لإنجاح المسؤولية الجديدة باعتبارها مسؤولية مشتركة بين الوظيفة التنفيذية والوظيفة التشريعية.

وبخصوص استفسارات وملاحظات النواب حول عوائق تنفيذ عدة مشاريع وكذلك غياب المتابعة والرقابة لضمان سرعة وجودة في الإنجاز، بين أن ضعف نسب الإنجاز وتعطل تنفيذ عدة مشاريع يُعزى أساسا إلى عدة أسباب أهمها النصوص التشريعية والذي بات من الضروري مراجعتها بغرض جعلها تستجيب لمتطلبات هذه المرحلة ولتكون حافزا للاستثمار على غرار الأمر المنظم للصفقات العمومية، إضافة إلى ضعف الموارد البشرية المتاحة الناتج أساسا عن هجرة الادمغة والكفاءات بسبب غياب التحفيز وكذلك تجنب تحمل المسؤولية. كما أن المشاكل الحوز العقاري تعتبر من بين أهم العراقيل التي تتسبب في التأخر في إنجاز المشاريع خاصة تلك المتعلقة بالبنية التحتية.

وفيما يتعلق بالامتيازات أو التحفيزات الممنوحة للمشرفين على وحدات المكلفة بإنجاز المشاريع، أفاد أن البنك الافريقي للتنمية يؤمن لجميع الوحدات المكلفة بإنجاز المشاريع دورات تكوينية لدعم القدرات في هذا المجال، ويشترط على الممول منحهم شهادة معتمدة لتحفيزهم في إطار المحافظة على الكفاءات المشرفة على تنفيذ هذه المشاريع.

وبالنسبة لمقترح النواب المتمثل في تكليف جهة محايدة تتولى متابعة التنفيذ والمراقبة المشاريع، أوضح أن هذه آلية لم يتم التفكير فيها بعد لضعف الإمكانيات المتاحة إذ يتم الاكتفاء برقابة الهيئة العامة للمالية ورقابة محكمة المحاسبات بالإضافة إلى لجان مراقبة الصفقات والهيئة العليا للطلب العمومي. مؤكدا على ضرورة التفكير بصفة مشتركة في كيفية إسناد امتيازات تحفيزية بصفة حصرية لفائدة الوحدات المكلفة بالتنفيذ المشاريع سواء كانت امتيازات مالية أو تحفيزية. وفي المقابل تتم محاسبته باعتبار أنه أصبح مسؤول عن تحقيق النتيجة المرتقبة من المشاريع المنجزة، مذكرا أن هذه الآلية من بين الإجراءات التي هي في طور الدرس لدفع إنجاز المشاريع العمومية.



وبالنسبة للشروط المالية للقرض موضوع مشروع القانون، أفاد أنها شروط موحدة، مبيّنا أن هناك بعض الممولين يضيفون بعض التعريفات في الاتفاقية على عكس البنك الإفريقي للتنمية الذي يمنح التمويلات بشروط تفضيلية من خلال إعطاء إمكانية لتغيير عملة القرض أو اختيار جدول السداد من 20 إلى 25 سنة منها فترة إمهال من 5 إلى 8 سنوات. مع إمكانية السداد المبكر للقرض.

وفيما يتعلق بمآل القروض المصادق عليها، أفاد ممثلو وزارة الاقتصاد والتخطيط أنه يتم العمل على إعداد تقرير مفصل حول تقدّم التنفيذ مع الإشارة أنه يتم الرجوع للممول لتوفير التمويلات تكميلية، هذا بالإضافة إلى أنه تتم دراسة المشاريع المبرمجة في المخطط أو المرسمة في ميزانيات سابقة على ضوء الجاهزية والجانب العقاري.

ومن جهته، بين ممثلو وزارة التجهيز والإسكان أن مشاريع البنية التحتية التي تقوم بها الوزارة تعتبر من أكبر الاستثمارات ويتم برمجتها على المدى المتوسط والقصير لضمان تنفيذ هذه المشاريع في أقرب الآجال، موضّحين أن هذه المشاريع مدرجة في إطار مخطط 2023 - 2025، هذا، وتتولى الوزارة بعد البرمجة القيام بالدراسات الفنية والبحث عن التمويل.

من جهة أخرى، ولضمان السرعة في إنجاز المشاريع العمومية، أكدوا على ضرورة دعم وزارة التجهيز والإسكان بالموارد البشرية لضمان سرعة في الإنجاز والمراقبة والمتابعة الفنية والميدانية الناجمة مع التأكيد على ضرورة انتهاج سياسة تحفيزية بالنسبة للمسؤولين على التنفيذ والمتابعة.

وحول مسألة الإخلالات الموجودة في مواصفات المواد المستعملة في بعض المشاريع والتي تهدد ديمومتها، بيّنوا أنه يمكن مراسلة الوزارة التي تتولى التحقيق في هذا مجال والقيام بالإجراءات اللازمة.

وبالنسبة للمعايير المعتمدة لاختيار الطرقات، أوضحوا أنها تتم بالتعاون مع وزارة الاقتصاد والتخطيط و أن اللجنة الوطنية للمصادقة على المشاريع العمومية تشترط توفر ثلاث شروط لقبول المشروع أولها أن يكون المشروع مدرجا ضمن المخطط وهو معيار أساسي يتم اعتماده لاختيار المشاريع. ثانيا جاهزية الدراسة وثالثا مدى تقدم الملف العقاري. وأشاروا أنه يمكن أن تكون من بين معايير اختيار المشاريع أن المشروع تمت برمجتها في ميزانيات سابقة ولم نتمكن من الحصول على التمويل كما يمكن منح الأولوية في اختيار المشاريع بالنسبة للطرقات التي تتطلب التدخل العاجل نظرا لحالتها المترتبة.



وأضافوا أنّ اقتراح المشاريع يكون في إطار عمل مشترك بين الجهات المعنية حيث تصادق وزارة التجهيز والإسكان على جملة مشاريع ويتم تمريرها إثر ذلك على اللجنة الوطنية للمصادقة على المشاريع العمومية التي تضم تمثيلات لكل الوزارة وذلك إما بالمصادقة أو بالإلغاء.

وحول الاستفسار المتعلق بطول مدة إنجاز المشروع موضوع القرض، بينوا أن خيار الوزارة هو الإنجاز على أقساط مراعاة للمقاولات المتوفرة والمشاريع التي هي بصدد الإنجاز، وفي هذا الإطار قدموا توضيحات تتعلق بالاختلاف بين مدة الإنجاز المشروع ومدة القرض.

وبخصوص ضعف جودة الطرقات، أفاد ممثلو وزارة التجهيز والإسكان أنّ هذا راجع لعدة اعتبارات من أهمها الحمولة الزائدة من جراء حجم الشاحنات خاصة في المناطق الحدودية ونوعية المواد المقطعية المتوفرة. وفي نفس السياق، أفادوا أنّه تم القيام بدراسة هامة حول إعادة دراسة هيكل الطريق الممولة عن طريق هبة من البنك الإفريقي للتنمية تناولت الأسباب الكامنة وراء ضعف ديمومة الطرقات التي تتمحور أساسا حول طبيعة التغيرات المناخية ونوعية المواد المقطعية والحمولة الزائدة. وأشاروا إلى أنّه سيتم عرض مخرجات هذه الدراسة قريبا وسيتم مد مجلس نواب الشعب بتقرير مفصّل حولها.

وخلصوا إلى أنّ نقص التأطير وهجرة الأدمغة والإحالات على التقاعد حالت دون توفير الإطار البشري المؤهل للمتابعة والمراقبة. ولتلافي هذا النقص، بينوا أنّه تم اللجوء إلى آلية التعاقد مع مخابر مختصة في متابعة الجودة إلى جانب مكاتب دراسات فنية لمعاوضة مجهود الوزارة في مجال المتابعة، مع الإشارة إلى أنّ الوزارة قد تحصّلت على علامة الجودة ISO9001 منذ سنة 2021.

وبالنسبة لمخفضات السرعة العشوائية والتنوير العمومي، أكد ممثلو وزارة التجهيز والإسكان أنّه سيتم التوجه حسب الحالة إما نحو ازلتها أو تعويضها بمخفضات سرعة متلائمة مع معايير الجودة. وبخصوص التنوير العمومي، أفادوا أنّ هناك إشكاليات في هذا الجانب والوزارة تسعى لتجاوزها بهدف توفير التنوير لكل المناطق مع الإشارة إلى أنّه يتم الاعتماد على التنوير بالطاقة الشمسية في العديد من الولايات.

وحول تفصيلات المرحلة الأولى والمرحلة الثانية، أفاد ممثلو وزارة التجهيز والإسكان أنّه تم الانتهاء من المشروع الأصلي للمرحلة الأولى التي انتفعت بها 23 ولاية بمبلغ 190 مليون أورو مشيرين إلى أنّه تم اللجوء إلى قرض تكميلي على أقساط في شأنه بمبلغ 200 مليون دينار والذي بلغ نسبة إنجاز تناهز 73 بالمائة. وبينوا أنّ المشروع قد شمل تهذيب 905,5 كلم من الطرقات وبناء 20 جسر وتهيئة طرقات على طول 29,1 كلم. أمّا المرحلة الثانية فستنتفع بها 06 ولايات بكلفة تقدّر بـ 103.95 مليون



أورو لتهديب 230,6 كلم من الطرقات وتهيئة 56 كلم من الطرقات الهيكلية مشيرين إلى أنّ نسبة تقدّم الإنجاز بلغت 15 بالمائة. وأضافوا أنّ التأخير في الإنجاز مرده الأساسي أن المشاركة في طلب العروض ضئيل مع ارتفاع كلفة الإنجاز مبينين أنه سيتم إعادة صياغة كراس الشروط وإعادة طلب العروض.

هذا، وتوصلت اللجنة بمعطيات كتابية من وزارة التجهيز والإسكان تتعلق بالقسط الأول والثاني عبر البريد الإلكتروني تجدونها مرفقة بالتقرير.

III. قرار اللجنة:

قررت اللجنة الموافقة على مشروع القانون بأغلبية الأعضاء الحاضرين.

مقرر اللجنة

محمد بن حسين

رئيس اللجنة

عبد الجليل الهاني

