

الجمهورية التونسية

مجلس نواب الشعب



تقرير لجنة المالية والميزانية

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

(عدد 2025/33)

(طُلب فيه استعجال النظر)

رئيس لجنة المالية والميزانية: عبد الجليل الهاني

مقرر اللجنة: محمد بن حسين

نائب رئيس اللجنة: عصام شوشان



مسار دراسة 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 2025/33)

- تاريخ ورود المشروع: 25 أفريل 2025.
- تاريخ إحالة المشروع على اللجنة: 02 ماي 2025.
- جلسة اللجنة: جلسة يوم 07 ماي 2025 للاستماع إلى ممثلين عن وزارة الاقتصاد والتخطيط ووزارة التجهيز والإسكان.
- قرار اللجنة: الموافقة بأغلبية الأعضاء الحاضرين.

رئيس اللجنة: عبد الجليل الهاني

مقرر اللجنة: محمد بن حسين



تقرير لجنة المالية والميزانية 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 (عدد 2025/33)

1. التقديم:

يهدف مشروع القانون المعروض إلى الموافقة على اتفاقية القرض المبرمة بالكويت بتاريخ 20 فيفري 2025 بين الجمهورية التونسية والصندوق العربي للإنماء الاقتصادي والاجتماعي للمساهمة في تمويل مشروع توسيع وإعادة تأهيل الطريق الوطنية رقم 20 في ولاية قبلي وذلك بمبلغ جملي قدره 7 مليون دينار كويتي أي ما يعادل 70 مليون دينار تونسي، وذلك تطبيقاً لأحكام الدستور وخاصة الفصلين 74 و75 منه.

(1) أهداف المشروع:

يندرج المشروع في إطار السياسة التنموية للدولة القائمة على تحسين الظروف المعيشية للمواطنين وتوفير متطلبات دفع حركية التنمية والتشجيع على الاستثمار لا سيما من خلال تطوير البنية التحتية للطرق في كامل ولايات الجمهورية. وتهدف البرامج والمشاريع الوطنية في مجال البنية الأساسية للطرق إلى تحسين خدمات النقل البري وفك عزلة المناطق الداخلية وتعزيز الربط بين المدن لتسهيل وتأمين تنقل الأشخاص ونقل البضائع بين الجهات مع توفير ظروف أفضل لسلامة الجولان لمستعملي الطريق. كما يشكل تحسين البنية الأساسية دعامة أساسية لقدرة الجهات على استقطاب الاستثمار الخاص الوطني والأجنبي وتوظيف الإمكانيات والموارد الاقتصادية المتاحة بها.

ويتنزل هذا البرنامج في إطار السعي المتواصل لوزارة التجهيز والإسكان الرامي إلى تحسين ربط ولايات شرق البلاد بغربها (مدنين، قابس، قبلي وتوزر) حيث تم التدخل في إطار برامج سابقة لتهذيب أو تدعيم الطريق الوطنية رقم 20 في أجزاء مختلفة منها في ولايات مدنين، قابس وتوزر وهي في حالة حسنة إلى حدود منطقة الفوار والتي تشكل نقطة بداية المشروع موضوع هذه الاتفاقية وتتمثل الأشغال المزمع إنجازها في تهذيب الطريق الوطنية رقم 20 الرابطة بين منطقة الفوار على مستوى النقطة الكيلومترية 201 ومنطقة رحيم معتوق على مستوى النقطة الكيلومترية 274 وذلك على طول 73 كلم.



وفي هذا الشأن تعمل وزارة التجهيز والإسكان بصفقتها الجهة المكلفة بتنفيذ المشروع إلى تحقيق الأهداف الخصوصية التالية:

1. تحسين ربط ولايات شرق البلاد بغربها فيما بينها من ناحية (مدنين، قابس، قبلي وتوزر) وبالموانئ والمراكز الحدودية من ناحية أخرى،
 2. الرفع من مستوى جودة شبكة الطرقات المصنفة بهدف تعزيز نظام نقل ناجع ومستدام يسهم في دعم النمو الاقتصادي وتهيئة الظروف الملائمة لنقل الأشخاص والبضائع بين الجهات.
 3. تحسين ظروف الجولان وتسهيل تنقل مستعملي الطريق على مسافة 73 كلم موضوع المشروع من شبكة الطرقات المصنفة وذلك من خلال السعي إلى الحد من معوقات التنقل المرتبطة بحالة المعبد وتقادم طبقاته.
 4. تدعيم عناصر السلامة على الأقسام المعنية بالبرنامج قصد المساهمة في الحد من حوادث المرور وكذلك تعزيز قدرة البنية الأساسية للطرقات على التكيف مع آثار التغير المناخي.
- هذا، ومن شأن تنفيذ هذا المشروع أن يدعم النقلة التنموية المطلوبة لهذه الجهات الداخلية والتي تحولت من منطقة صحراوية إلى منطقة إنتاج للدقلة والخضروات فضلا عن فرص تعزيز النشاط السياحي والمبادلات البينية مع الجزائر.

(2) مكونات المشروع:

يتضمن المشروع العناصر الرئيسية التالية:

1. تنفيذ الأشغال: يشمل جميع الأشغال الخاصة بتوسيع وإعادة تأهيل الطريق الوطنية رقم 20 بولاية قبلي في جزئها الرابط بين الفوار ورجيم معتوق على طول 73 كلم بما في ذلك صيانة وتجديد منشآت تصريف مياه الأمطار وتركيز عناصر السلامة والإشارات المرورية العمودية والسطحية.
2. الخدمات الفنية: يشمل هذا العنصر توفير الخدمات الفنية اللازمة لمساعدة الوزارة في الإشراف على تنفيذ المشروع بالإضافة إلى إعداد أي دراسات تكميلية يتطلبها تنفيذ المشروع وإدخال أي تعديلات ضرورية على التصميم.

(3) كلفة المشروع وتمويله:

تبلغ كلفة المشروع حوالي 82 مليون دينار تونسي (دون احتساب الاداءات)، وسيساهم الصندوق العربي في تمويله عن طريق قرض بقيمة 7 مليون دينار كويتي أي ما يعادل حوالي 70 مليون دينار تونسي وتمثل نسبة مساهمته حوالي 90% من كلفة الأشغال وذلك دون احتساب الضرائب والأداءات.



ويتسم تمويل الصندوق العربي للإنماء الاقتصادي والاجتماعي لهذا المشروع بشروط تمويلية ميسرة تتمثل فيما يلي:

- عملة القرض : الدينار الكويتي،
- نسبة الفائدة : قارة وتبلغ 3 % سنويا،
- فترة السداد : ثلاثون (30) سنة منها أربع (4) سنوات إمهال.

II. أعمال اللجنة:

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.

أوضح ممثلو وزارة الاقتصاد والتخطيط أن الغاية من طلب استعجال النظر هو التسريع في استكمال الإجراءات باعتبار أن القرض يندرج في إطار التعهدات 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 متقدمة وهي مرحلة الإسناد باعتبار جاهزية الدراسات الفنية والدراسات المتعلقة بالمؤثرات البيئية والاجتماعية، كما تم استكمال الملف العقاري. وتفاديا لارتفاع الكلفة فإن التسريع في استكمال الإجراءات يمكن من التسريع في الإنجاز، مؤكداً 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.

وبينوا أن إنجاز الأشغال سيتم ضمن قسطين، حددت 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.



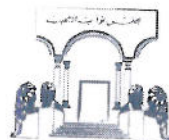
وبخصوص القرض وشروطه، استعرضوا قيمة القروض الممنوحة لتمويل مشاريع الطرقات الممولة من الصندوق العربي للإنماء الاقتصادي والاجتماعي ومكوناتها وعدد الأقاليم والولايات المنتفعة بها وتقدم إنجازها، حيث تتمثل في مشروع الطرقات الجهوية المصنفة والمسالك الريفية (المرحلة الثالثة) ومشروع الطرقات الجهوية المصنفة والمسالك الريفية (المرحلة الرابعة) ومشروع بناء الجسور على الطرقات المصنفة ومشروع الطريق السيارة تونس - جلمة (الأقساط 1 و 2 و 3 و 4) ومشروع إنشاء وتأهيل الطرقات المصنفة.

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

وتعرضوا لأهم أهداف المشروع والمتمثلة أساسا في تطوير قطاع البنية التحتية للطرقات 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 أن المشروع سيمكّن من تنشيط الحركة الاقتصادية والفلاحية وإحياء مشروع ديوان رجيم معتوق المنجز بمنطقة "المحدث" وكذلك تنشيط الحركة التجارية بالجهة ودعم حركة الأنشطة البترولية بالجنوب التونسي واختصار زمن التنقل علاوة عن تدعيم قدرة البنية الأساسية للطرقات 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 وتعتبر ولاية قابس على طول 91 كلم وهي مصنفة كمسلك سياحي ثم تمرّ عبر ولاية قبلي على طول 201 كلم لتعبر مناطق دوز والفوار ورجيم معتوق ثم تعبر 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، أعرب النواب عن عدم معارضتهم للقروض 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 متساكنها، 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 قدّرت 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 ضخمة على غرار هذا القرض، واعتبروا أن هذا التوجّه يؤثر سلبا على ترقيمنا 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 تم إنجازها في عديد المناطق. واستفسروا عن الخصائص الفنية للطريق الوطنية رقم 20 موضوع هذا القرض وعن كلفة تأهيل 1 كلم من الطرقات والمعايير المعتمدة في تحديد الكلفة، مشيرين إلى أن اعتماد تقنية التعبيد باعتماد طبقتين إسفلتيتين غير ناجعة تبين عدم جودتها خاصة عند تهطل كميات هامة من الأمطار مما يتسبب في كثرة الحفر والتشققات وهي طريقة لم يعد معمول بها في عديد الدول. وأكدوا على اعتماد تقنية الطرقات المعتمدة في الدول المتقدمة وهي تقنية التعبيد باعتماد الخرسانة الاسفلتية، وأكدوا على توفير الكفاءات اللازمة لتأمين متابعة ومراقبة إنجاز هذه المشاريع.

وتطرق بعض النواب إلى مسألة عدم توفر الآليات 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 إنجاز 20 % والطريق الجهوية عدد 861 الرابطة بين معتمدية ملولش وقصور الساف والبرادعة.

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



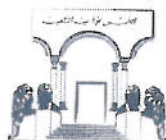
وطلب أحد النواب توضيحا حول البند الثالث من المادة الأولى من اتفاقية القرض والذي ينص على أنه في حالة قيام الصندوق العربي للإنماء الاقتصادي والاجتماعي بإصدار تعهد نهائي غير قابل للرجوع فيه بناء على طلب المقرض، يلتزم المقرض بدفع 0.5 % سنويا من أصل المبلغ الباقي بغير سحب. ومثل النقاش مناسبة طرح خلالها النواب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

وخلال الرد، وبخصوص الفرق بين كلفة المشروع وكلفة الأشغال، بيّن 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 الجمالية للمشروع مع مراعاة عدم تجاوز قيمة القرض، ويحمل على ميزانية الدولة تكاليف الضرائب والأداءات الموظفة.

وفيما يتعلق بالتقليص في الآجال وتفادي تشعب الإجراءات التي يتضمنها الأمر المنظم للصفقات العمومية، أوضحوا أنه تمّ تقديم مشروع تنقيح هذا الأمر لضمان السرعة في الإنجاز بالنجاعة المطلوبة والتقليص 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 المقرض، يلتزم المقرض 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 إهمال.

وبالنسبة للاستفسار 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 ووضعياً المالية العمومية عند اقتراح المشاريع لتجنب 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، أفادوا 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 طبقاً للمواصفات الفنية من خلال تأمين المراقبة الإدارية والفنية من طرف مكاتب مراقبة ومساندة فنية، مؤكدين على ضرورة تظافر 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 تقدر 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. وحظي 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 "سومترك" جعل اللجوء لمقاولات خاصة أمراً ضرورياً في إنجاز المشاريع العمومية.

وحول أسباب تعطل بعض المشاريع العمومية للطرق على غرار مشروع الطريق السيارة تونس - جلمة، بينوا أن ذلك يعزى أساساً إلى عدة إشكاليات تتعلق بمدى توفر مادة التربة والتأخر في تسوية الوضعية العقارية وخاصة الوضعية المالية الصعبة للمقاولين والتي تعمقت جراء أزمة كوفيد، وعدم مرونة المعاملات البنكية مع المقاولين مما أدى إلى عزوفهم وأثر سلبي على إنجاز المشاريع في الأجل المحددة لها.

وبالنسبة للطريق الجهوية رقم 173 بالكاف، بينوا أن نسبة الإنجاز تتراوح بين 12 و 15 % وهي نسبة ضعيفة مقارنة بالأجل المحددة لإتمام الأشغال، ويُعزى ذلك أساساً لعدة إشكاليات على غرار عدم توفر مادة التربة وعدم تسوية الوضعية العقارية، واعتبروا أن هذه العراقيل على أهميتها لا يمكن أن تبرر البطء في الإنجاز الذي يتحمله المقاول وهو إشكال مطروح والوزارة ستعمل على حللته في أقرب الآجال.

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

III. قرار اللجنة:

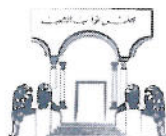
قررت لجنة المالية والميزانية الموافقة على مشروع هذا القانون بأغلبية الأعضاء الحاضرين.

مقرر اللجنة

محمد بن حسين

رئيس اللجنة

عبد الحليل الهاني



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 2025/33)

فصل وحيد: تتم الموافقة على اتفاقية القرض الملحقة بهذا القانون والمبرمة
بالكويت بتاريخ 20 فيفري 2025 بين الجمهورية التونسية والصندوق العربي
للإنماء الاقتصادي والاجتماعي بمبلغ قدره سبعة ملايين (7.000.000) دينار
كويتي للمساهمة في تمويل مشروع توسيع وإعادة تأهيل الطريق الوطنية رقم
20 بولاية قبلي.