الجمهورية التونسية
مجلس نواب الشعب

الدورة العادية الرابعة
2026-2025

محضر جلسة

لجنة المالية والميزانية

تاريخ الجلسة: الاثنين 09 مارس 2026

قاعة الجلسة: القاعة عدد 02

جدول الأعمال: الاستماع إلى السيد وزير النقل 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).

الحضورات:

- عدد أعضاء اللجنة الحاضرون: (10)
- عدد أعضاء اللجنة الغائبون: (05)
- الحاضرون من غير أعضاء اللجنة: (16)

توقيت افتتاح وختم الجلسة:

- الافتتاح: الساعة 10.10
- الختم: الساعة 14

مداولات اللجنة:

عقدت لجنة المالية والميزانية جلسة يوم الاثنين 09 مارس 2026 خصصتها للاستماع إلى السيد وزير النقل الذي كان مرفوقا بثلة من إطارات الوزارة والرئيس المدير العام للشركة التونسية للسكك الحديدية وذلك 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).

وفي بداية الجلسة، أفاد السيد الوزير بأن النقل الحديدي يتميز بعدة مزايا تفاضلية، من بينها طاقة الاستيعاب الكبيرة، والاقتصاد في استهلاك الطاقة، والمحافظة على البيئة، وضمان سلامة السفرات، وهو ما يجعله دعامة أساسية من دعائم الاقتصاد من خلال دوره الفاعل في دفع الديناميكية الاقتصادية، فضلًا عن دوره الاجتماعي الهام.

وبيّن أنه رغم هذه المزايا التفاضلية، فإن النقل الحديدي للفسفاط يواجه صعوبات هيكلية تفاقمت خلال السنوات الأخيرة، مما أدى إلى عدم قدرة القطاع على الاضطلاع بدوره على الوجه الأكمل، حيث لا يعمل حاليا إلا بنسبة تقارب 50 % من طاقته.

وأضاف أن الدولة التونسية، في إطار تبنيها توجها استراتيجيا نحو "الدولة الاجتماعية"، وبالنظر إلى الميزات التفاضلية للنقل الحديدي، قد أولت هذا القطاع أولوية خاصة من خلال وضع خطة تهدف إلى استعادة نسق النشاط تدريجيا عبر تطوير آلية الإنتاج ومعالجة الأوضاع الراهنة بصفة جذرية، وإحداث نقلة نوعية في خدمات النقل الحديدي. ويتم ذلك من خلال التوجه نحو تجديد شبكة نقل الفسفاط وتعصيرها بما يدعم قطاع الفسفاط ويساهم في استرجاع قدرته التنافسية على المستوى العالمي، وهو ما سينعكس إيجابا على الميزان التجاري للدولة التونسية، وعلى التوازنات المالية للشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية، وكذلك على الشركات الناشطة في القطاع.

وقدّم مدير الشركة الوطنية للسكك الحديدية عرضا بيّن من خلاله أن نقل الفسفاط يتم أساسا عبر السكك الحديدية، حيث يمثل هذا النشاط حوالي 40% من مداخيل الشركة، من خلال نقل ما لا يقل عن ثمانية ملايين طن سنويا خلال الفترة السابقة لسنة 2011. غير أن هذا النشاط شهد تراجعًا ملحوظا في السنوات الأخيرة نتيجة تدني نسق الإنتاج واهتراء البنية التحتية والمعدات.

وأوضح أن مستوى نشاط النقل الحديدي يبلغ حاليا حوالي 1.38مليون طن سنويا، أي ما يمثل قرابة 35% من إنتاج الفسفاط المقدر بحوالي 3.9ملايين 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 435كلم، ويشمل خط رقم 13الغريبة – توزر (الجزء بين الغريبة وقفصة) بطول 142كلم، وخط 17فوني ـ الحمادة بطول 18.5كلم، والخط 5صفاقس – قابس بطول 145كلم، وخط 21قفصة ـ العوينات بطول 129 كلم.

أما شبكة الحوض المنجمي فتمتد على نحو 170كلم من السكة المترية، وتشمل خط رقم 13 الغريبة – توزر (الجزء بين قفصة وتوزر) بطول 92كلم، وخط 15المتلوي ـ القصرين (الجزء بين المتلوي وأم العرائس) بطول يقارب 36كلم، والخط 16 ثالجة ـ الرديف بطول 17كلم، وخط رقم 14 العقيلة ـ السهيب بطول 25كلم.

وبخصوص مشروع تجديد وتقوية الشبكة الحديدية لنقل الفسفاط، أفاد أن الجزء الأول من مكونات المشروع يشمل تجديد 190كلم من السكة بشبكة الجنوب. وتبلغ الكلفة التقديرية للمشروع حوالي 138مليون دولار أمريكي دون اعتبار الأداءات. وتتمثل الأشغال المدنية في تجديد 190كلم من السكة بكلفة تقدّر بـ 112.4مليون دولار (تشمل الخطوط 5 و14 و17 و21)، إضافة إلى تركيز وحدة لصنع العوارض الخرسانية بكلفة 9 ملايين دولار. أما الخدمات الاستشارية فتقدر بنحو 4 ملايين دولار، في حين يبلغ الاحتياطي حوالي 12.5مليون دولار.

وتتمثل خطة التمويل في توفير قرض من الصندوق السعودي للتنمية بقيمة 206.250مليون ريال سعودي)ما يعادل حوالي55 مليون دولار وقرض من الصندوق الكويتي للتنمية الاقتصادية العربية بقيمة 10ملايين دينار كويتي)ما يعادل حوالي 32.8مليون دولار وقرض من الصندوق العربي للإنماء الاقتصادي والاجتماعي بقيمة 16مليون دينار كويتي)ما يعادل حوالي 52.48مليون دولار، إضافة إلى تمويل من الدولة التونسية بقيمة 27.6مليون دولار.

وفيما يتعلق بتقدم 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 مسبوق بانتقاء للاستشاري، كما تم فرز الترشحات 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 الجملية لإنجازه تقدّر بحوالي 546مليون دولار .وتتمثل الأشغال في تجديد الجزء المتبقي من الشبكة الحديدية لنقل الفسفاط (حوالي 415كلم) وتأهيل البنية التحتية والمنشآت الفنية والأنفاق، والترفيع 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 للقاطرات والعربات، وتأهيل وتجديد نظام استغلال خطوط نقل الفسفاط، واقتناء معدات للصيانة الميكانيكية للسكة.

وخلال النقاش، أكد النواب أن المشروع يعد استثمارا هاما يحظى بتثمين 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 إيجابا على الاقتصاد الوطني وعلى موارد الدولة. غير أن بعض النواب تساءلوا عما إذا كانت القروض المخصصة لتطوير القطاع كفيلة فعلا بمعالجة الإشكاليات الهيكلية التي يعاني منها قطاع الفسفاط في تونس.

كما 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. وأشاروا كذلك إلى التراجع الكبير في كميات نقل الفسفاط مقارنة بالسنوات السابقة، مذكّرين بأن الكميات المنقولة سنة 2010 بلغت حوالي ثمانية ملايين طن، في حين لا تتجاوز اليوم مليون طن بقليل، وهو ما يطرح تساؤلات حول 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 في هذا السياق 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.

وبيّن النواب كذلك أن إنتاج تونس من الفسفاط يظل محدودا مقارنة ببعض الدول المجاورة، وذلك رغم تعدد المناجم وجودة الفسفاط التونسي، وهو ما يطرح إشكاليات تتعلق أساسًا 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، أكد عدد من النواب 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 تعرض 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.

كما استفسر 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، تطرق النواب إلى العديد من الجوانب المتعلقة بقطاع النقل البري والجوي بصفة عامة، من أبرزها ضعف خدمات النقل العمومي في عدد من الجهات وتدهور أسطول الحافلات وتقادم جزء كبير منه وبطء نسق إنجاز مشاريع السكك الحديدية والإشكاليات المتعلقة بالمحطات والبنية التحتية والممهدات الطرقية ومحدودية استغلال المطارات الداخلية.

كما شدّد النواب على أهمية إصلاح قطاع النقل بصفة عامة باعتباره من القطاعات الحيوية الداعمة للتنمية، داعيين 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 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، مبرزا في الآن ذاته ما يواجهه القطاع من صعوبات، من بينها محدودية المداخيل والحاجة إلى موارد إضافية لضمان استمرارية المرفق العام.

وأشار الوزير 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 تدريجيا.

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 أساسا 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، مشيرا 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 الوزير إلى وضعية المحطات البرية، مشيرا إلى التنسيق مع السلط الجهوية لتحسين ظروف الاستغلال والخدمات المسداة. وبخصوص الشركات الجهوية، أكد اعتماد مقاربة تشاركية تتيح لها استغلال بعض الخطوط بما يضمن توازنا 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 المهّدات الطرقية، مؤكدا انطلاق عملية تقييم شاملة وبرمجة تدخلات لتصحيحها بما يضمن تحسين السلامة المرورية وانسيابية حركة المرور.

قرار اللجنة:

- مواصلة النظر في مشروع القانون المتعلق 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 اللجنة	مقررة اللجنة
ماهر الكتاري	زينة جيب الله