

Document de
La Banque mondiale

POUR USAGE OFFICIEL SEULEMENT

Rapport No: PAD1051

BANQUE INTERNATIONALE POUR LA RECONSTRUCTION ET LE DÉVELOPPEMENT

DOCUMENT D'ÉVALUATION DE PROJET

RELATIF A

UNE PROPOSITION DE PRET

D'UN MONTANT DE 178.7 MILLION D'EUROS
(EQUIVALENTS A 200 MILLIONS DE \$EU)

ET UNE

PROPOSITION DE DON DU
FONDS FIDUCIAIRE MULTI-DONATEURS D'ASSISTANCE TECHNIQUE POUR LA
RÉGION MOYEN-ORIENT ET AFRIQUE DU NORD
D'UN MONTANT DE 909 MILLES DE \$EU

A LA

REPUBLIQUE TUNISIENNE

DANS LE CADRE D'UN

PROJET DE CORRIDORS DE TRANSPORT ROUTIER

03 JUIN 2015

Transport & TIC Global Practice
Unité de gestion des pays - Maghreb
Région Moyen-Orient et Afrique du Nord

Ce document a une diffusion restreinte et ne peut être utilisé par les récipiendaires que dans l'exercice de fonctions officielles. Son contenu ne doit en aucun cas être divulgué sans l'autorisation de la Banque mondiale.

EQUIVALENCES MONETAIRES

(Taux de change en vigueur le 30 avril 2015)

Unité de compte = Dinar Tunisien (DTN)

1,91195 DTN = 1 USD

EUR 0,89342 = 1 USD

EXERCICE BUDGETAIRE

1 janvier – 31 décembre

ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

BAD	Banque africaine de développement
BEI	Banque européenne d'investissement
BIRD	Banque internationale pour la reconstruction et le développement
CETEC	Centre d'Essais et des Techniques de la Construction
CGES	Cadre de gestion environnementale et sociale
CNS	Comité national de suivi
CPR	Cadre de politique de réinstallation
DGAFJC	Direction Générale des Affaires Foncières, Juridiques et du Contentieux
DGPC	Direction générale des ponts et chaussées
DREH	Directions régionales de l'équipement et de l'habitat
EE	Evaluation environnementale
FADES	Fonds arabe pour le développement économique et social

FFMD	Fonds d'affectation spéciale multi-donateurs
GF	Gestion financière
GT	Gouvernement tunisien
GENDR	Pratique globale de l'environnement et la gestion des ressources naturelles (Banque mondiale)
GGODR	Pratique globale de la gouvernance (Banque mondiale)
GSURR	Pratique globale du développement social, urbain et rural (Banque mondiale)
GTIDR	Pratique globale du transport et de la technologie informatique et de communication (Banque mondiale)
IFI	Institution financière internationale
IS	Appui à la mise en œuvre
ISR	Rapport sur l'état d'exécution
LEGEN	Service de droit environnemental et international (Banque mondiale)

MDEAF	Ministère du Domaine de l'État et des Affaires Foncières
MDICI	Ministère du développement, de l'investissement et de la coopération internationale
MEHAT	Ministère de l'Équipement, de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire
MENA	Moyen-Orient et Afrique du Nord
MNCTN	Département des opérations pour la Tunisie (Banque mondiale)
NCS	Services autres que les services de conseil
OMS	Organisation mondiale de la santé

OP	Politique opérationnelle (de la Banque mondiale)
PAR	Plan d'action de réinstallation
PGES	Plan de gestion environnementale et sociale
UGP	Unité de mise en œuvre du projet
RFI	Rapport financier intermédiaire
RN	Route nationale
RR	Route régionale
S&E	Suivi et évaluation
SORT	Outil de notation systématique des risques liés aux opérations
TTL	Chargé de projet
WFALA	Département des opérations de prêt (Banque mondiale)

Vice-président régional:	Hafez Ghanem
Directeur de pays p.i.:	Joelle Dehasse Businger
Gestionnaire de pays:	Eileen Murray
Directeur senior de Pratique globale :	Pierre Guislain
Manager de Pratique globale p.i.:	Olivier Le Ber
Chargés de projet :	Vickram Cuttaree, Andrew Losos

TUNISIE
Projet de corridors de transport routier

TABLE DES MATIERES

	Page
I. Contexte stratégique.....	1
A. Contexte du pays.....	1
B. Contexte sectoriel et institutionnel.....	2
C. Objectifs de plus haut niveau auxquels le projet contribue	6
II. Objectifs de développement du projet	8
A. ODP.....	8
B. Bénéficiaires du projet	8
C. Indicateurs de résultats au niveau des ODP	9
III. DESCRIPTION du projet	10
A. Composantes du projet.....	10
B. Financement du projet.....	11
C. Coût et financement du projet.....	11
D. Enseignements tirés et pris en compte dans la conception du projet	12
IV. Mise en oeuvre.....	13
A. Arrangements institutionnels et en matière de mise en œuvre	13
B. Suivi et évaluation des résultats.....	14
C. Durabilité	15
V. Principaux risques et mesures d'atténuation.....	15
A. Tableau récapitulatif des notations de risques	16
B. Explication de l'évaluation du risque global	16
VI. Évaluation synthétique.....	17
A. Analyse économique.....	17
B. Analyse technique.....	18
C. Gestion financière	19
D. Passation des marchés.....	20

E. Aspects sociaux (y compris les sauvegardes)	21
F. Aspects environnementaux (y compris les sauvegardes).....	26
G. Système de règlement des plaintes à la Banque mondiale.....	28
Annexe 1: Cadre et suivi des résultats	29
Annexe 2 : Description détaillée du projet	38
Annexe 3: Arrangements en matière de mise en œuvre	44
Annexe 4: Outil de notation systématique des risques liés aux opérations spécifique au projet (SORT).....	62
Annexe 5: Plan d'appui à la mise en œuvre.....	67
Annexe 6 : Analyse économique	70
Annexe 7 : Carte	80

FICHE SIGNALÉTIQUE

Tunisie

Corridors de transport routiers en Tunisie (P146502)

DOCUMENT D'ÉVALUATION DU PROJET

MOYEN-ORIENT ET AFRIQUE DU NORD

GTIDR

No de rapport : PAD1051

Informations de base			
ID Projet P146502	Catégorie EA B – Evaluation partielle	Chef d'équipe Vickram Cuttaree	
Instrument de prêt Financement du projet d'investissement	Fragilité et/ou contraintes en matière de capacités []		
	Intermédiaires financiers []		
	Séries de projets []		
Date de démarrage de la mise en œuvre du projet 30-juin-2015	Date de fin de la mise en œuvre du projet 30-juin-2020		
Date d'entrée en vigueur prévue 30-septembre-2015	Date de clôture prévue 30-décembre-2020		
Conjoint SFI Non			
Manager Practice p.i. Olivier Le Ber	Directeur principal GP Pierre Guislain	Directeur-pays p.i. Joelle Dehasse Businger	Vice-président régional Hafez Ghanem
Emprunteur : GOUVERNEMENT DE TUNISIE			
Organisme responsable : Ministère de l'Équipement, de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire			
Contact :	Mr. Slah Zouari	Titre :	Directeur Général des Ponts et Chaussées
No. De téléphone :	21671252514	Email:	dgpc@mehat.gov.tn
Données relatives au financement du projet (en millions USD)			
<input checked="" type="checkbox"/> Prêt	<input checked="" type="checkbox"/> Don	<input type="checkbox"/> Garantie	
<input type="checkbox"/> Crédit	<input type="checkbox"/> Don de l'AID	<input type="checkbox"/> Autre	
Coût total du projet :	230,1	Financement total de la Banque :	200,90
Besoin de financement :	0.00		
Source de financement			Montant
Emprunteur			30,1
Banque internationale pour la reconstruction et le développement			200,0
Subvention (Fonds d'affectation multi-donateurs)			0,9
Total			230,1
Décaissements prévus (en millions USD)			

Exercice financier	2016	2017	2018	2019	2020	2021			
Annuels	10.50	15.40	55.00	55.00	45.00	20.00			
Cumulés	10.50	25.90	80.90	135.90	180.90	200.90			
Objectif(s) de développement proposé(s)									
Les objectifs de développement du projet consistent à : (i) réduire les coûts et le temps de transport et améliorer la sécurité routière sur des corridors sélectionnés entre les régions en retard de développement et les régions plus développées en Tunisie et (ii) renforcer les capacités du Ministère de l'Équipement, de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire en matière de gestion du patrimoine routier.									
Composantes									
Nom de la composante							Coût (millions USD)		
Amélioration du corridor routier							228,2		
Amélioration de la gestion du réseau routier							2,8		
Données institutionnelles									
Global Practice									
Transport & ICT									
Secteurs / Changement climatique									
Secteur (5% au maximum, le % total devant être égal à 100)									
Secteur principal			Secteur		%	% de co-bénéfices de l'adaptation	% de co-bénéfices de l'atténuation		
Transport			Routes rurales, interurbaines et autoroutes		100				
Total									
<input checked="" type="checkbox"/> Je certifie qu'il n'y a pas d'informations sur les co-bénéfices de l'adaptation et de l'atténuation du changement climatique applicables à ce projet.									
Thèmes									
Thème (5% au maximum, le % total devant être égal à 100)									
Thème principal			Thème principal				%		
Développement financier et du secteur privé			Développement financier et du secteur privé				50		
Commerce et intégration			Commerce et intégration				30		
Commerce et intégration			Commerce et intégration				20		
Total							100		
Outil de notation systématique des risques liés aux opérations (SORT)									
Catégorie de risque							Notation		
1. Risque politique et en matière de gouvernance							Elevé		
2. Risque macroéconomique							Substantiel		
3. Risque lié aux stratégies et politiques sectorielles							Modéré		
4. Risque lié à la conception technique du projet ou programme							Faible		
5. Risque lié aux capacités institutionnelles de mise en œuvre et de viabilité							Modéré		
6. Risque fiduciaire							Modéré		
7. Risque environnemental et social							Substantiel		
8. Risque lié aux parties prenantes							Modéré		
9. Autres									
GLOBAL							Substantiel		

Conformité			
Politique			
Le projet dévie-t-il de la stratégie d'aide au pays (CAS) en termes de contenu ou à d'autres égards importants ?		Oui []	Non [X]
Le projet requiert-il des dérogations aux politiques de la Banque ?		Oui []	Non [X]
Ces dérogations ont-elles été approuvées par la direction de la Banque ?		Oui []	Non []
L'approbation d'une dérogation de politique a-t-elle été demandée du Conseil ?		Oui []	Non []
Le projet répond-il aux critères régionaux de préparation à la mise en œuvre ?		Oui [X]	Non []
Politiques de sauvegarde déclenchées par le projet		Oui	Non
Evaluation environnementale OP/BP 4.01		X	
Habitats naturels OP/BP 4.04			X
Forêts OP/BP 4.36		X	
Lutte antiparasitaire OP 4.09			X
Biens culturels OP/BP 4.11			X
Populations autochtones OP/BP 4.10			X
Réinstallation involontaire de populations OP/BP 4.12		X	
Sécurité des barrages OP/BP 4.37			X
Projets relatifs aux voies d'eau internationales OP/BP 7.50			X
Projets relatifs aux zones litigieuses OP/BP 7.60			X
Engagements contractuels			
Nom	Récurrent	Echéance	Fréquence
Mise en place et maintien d'une Unité de Gestion du Projet	Oui	En cours	Continue
Description de l'engagement			
L'Emprunteur, par l'intermédiaire du MEHAT, veille à ce que le Projet soit exécuté par la DGPC avec l'appui de l'Unité d'Exécution du projet. L'Emprunteur veille à ce que, pendant toute la durée de l'exécution du Projet, la DGPC et l'Unité d'Exécution du Projet : i) soient systématiquement maintenues en place et dotées d'un personnel de direction qualifié, d'effectifs compétents et de ressources adéquates ; et ii) collaborent étroitement avec tous les autres ministères ou organismes de l'Emprunteur participant à l'exécution du Projet, comme indiqué dans le Manuel des Opérations du Projet.			
Exécution du Plan d'Action pour remédier aux acquisitions foncières antérieures	Non	Avant le commencement des travaux sur les parcelles affectées	Ponctuelle
Description de l'engagement			
L'Emprunteur exécute le Plan d'Action et toute mesure additionnelle convenue avec la Banque en vertu du Plan d'Action, de manière satisfaisante à la Banque.			
Conditions			
Source des fonds	Nom	Type	
Description de la condition			
Composition de l'équipe			
Equipe de la Banque			
Nom	Titre	Spécialisation	Unité
Vickram Cuttaree	Economiste senior en infrastructures	Chef de projet	GTIDR

Andrew Losos	Spécialiste du transport	Co-chef de projet	GTIDR		
Khalid Boukantar	Assistant de programme	Assistant de programme	GTIDR		
John Butler	Spécialiste principal en développement social	Spécialiste principal en développement social	GSURR		
Rebecca Lacroix	Spécialiste du développement social	Spécialiste des questions sociales et liées au genre	GSURR		
Ruma Tavorath	Spécialiste senior des questions environnementales	Spécialiste senior des questions environnementales	GENDR		
Taoufiq Bennouna	Spécialiste senior en gestion des ressources naturelles	Spécialiste senior en gestion des ressources naturelles	GENDR		
Said Dahdah	Spécialiste du transport	Expert en sécurité routière	GTIDR		
Franck Bessette	Spécialiste senior en gestion financière	Spécialiste senior en gestion financière	GGODR		
Shirley Foronda	Spécialiste en gestion financière	Spécialiste en gestion financière	GGODR		
Mehdi El Batti	Analyste de gestion financière	Analyste de gestion financière	GGODR		
Walid Dhouibi	Spécialiste de l'approvisionnement	Spécialiste de l'approvisionnement	GGODR		
Jean-Charles De Daruvar	Conseiller senior	Conseiller senior	LEGEN		
Nathalie Munzberg	Conseiller senior	Conseiller senior	LEGEN		
Narjes Jerbi	Assistante de programme	Assistante de programme	MNCTN		
Besma Saadi Refai	Assistante de programme	Assistante de programme	MNCTN		
Olivier Le Ber	Spécialiste principal – transport	Spécialiste principal – transport	GTIDR		
Eric Ranjeva	Responsable financier	Responsable des décaissements	WFALA		
Personnel externe à la Banque					
Nom	Titre	Spécialisation	Ville		
Michel Audige	Consultant	Spécialiste de la politique des transports			
Jacques Espalieu	Consultant	Ingénieur des ponts et chaussées			
Alexandra Spagnol	Consultante	Economiste du transport			
Mohamed Ghourabi	Consultant	Spécialiste des sauvegardes environnementales			
Emplacements					
Pays	Première division administrative	Emplacement	Prévu	Effectif	Commentaires
Tunisie	Sousse, Kairouan	RN12 entre Sousse et Kairouan			
Tunisie	Zaghouan, Siliana	RN4 entre El Fahs et Siliana			
Tunisie	Zaghouan	RR133 entre Zaghouan et Tunis			

I. Contexte stratégique

A. Contexte du pays

1. **La Tunisie est actuellement confrontée à des défis économiques majeurs.** Il s'agit d'un pays à revenu intermédiaire supérieur, avec un taux de croissance moyenne annuelle de 5 pour cent (de 1997 à 2007), son économie est l'une dont la croissance a été la plus rapide dans la région Afrique du Nord et Moyen-Orient (MENA). Bien qu'il ait quasiment diminué de moitié entre 2000 et 2010, le taux de pauvreté se situe encore à 15,5 pour cent en moyenne. En outre, la performance économique s'est fortement détériorée en 2011, avec une contraction du PIB de 1,9 pour cent et un taux de chômage total atteignant 18% cette année-là, comparé à 13% l'année précédente¹. Après une reprise en 2012, la croissance a stagné à 2,5 pour cent en 2013, un rythme insuffisant pour influencer positivement sur le chômage et la pauvreté, laissant des perspectives incertaines.

2. **Le développement en Tunisie est inégal sur le plan régional,** les trois plus grandes villes – Tunis, Sfax et Sousse – représentant 85% du PIB national et le gros du tissu industriel et des services, toutes situées sur la côte orientale du pays. Les taux de pauvreté sont supérieurs à 30 pour cent dans la plupart des régions défavorisées, notamment dans la partie occidentale du pays à prédominance rurale. L'arrière-pays et les régions intérieures, dont l'économie est centrée sur l'agriculture et l'exploitation mixte, n'ont pas bénéficié de la croissance économique de la même manière que les régions côtières, souffrant d'un retard en termes de services publics et d'opportunités économiques, comparé aux régions côtières, même si ces dernières contiennent également des poches de pauvreté.

3. **Ces disparités se sont accentuées au cours de la dernière décennie et les régions côtières sont globalement perçues comme ayant bénéficié d'une part disproportionnée des investissements publics** (plus de 65% depuis 2000). Le taux de pauvreté extrême dans le Grand Tunis est actuellement de 1,4 %, comparé à 14,3 % dans la région du Centre-Ouest, ce chiffre étant de plus de trois fois la moyenne nationale. Le taux de pauvreté globale dans le Centre-Ouest, qui avoisine les 30 %, est le plus élevé en Tunisie. De la même manière, le taux de chômage des régions occidentales (d'environ 20% comparé à 16% au niveau national) est près de deux fois plus élevé que celui des régions côtières. Une étude sur le développement régional, produite par le ministère du Développement régional et de la Planification en 2012, a identifié Zaghouan, Siliana et Kairouan comme faisant partie des gouvernorats les plus pauvres de Tunisie.

4. **Le développement des régions en retard de développement est considéré comme un objectif prioritaire par le gouvernement.** Le Gouvernement tunisien (GT) a décidé d'accorder une plus grande priorité à la réduction des inégalités régionales et d'investir dans les infrastructures régionales pour accroître la connectivité et intensifier le développement des régions retardataires, identifiées comme étant celles du Nord-Ouest, du Centre-Ouest et du Sud-Ouest du pays. Des infrastructures de base inappropriées, comme les routes, dans les gouvernorats de Sidi Bouzid, Siliana et Kasserine et dans certaines régions du sud, sont à l'origine d'un développement socio-économique plus lent, comparé à celui des zones côtières.

¹ Indicateurs du développement dans le monde (2014). Sur la base d'estimations nationales.

5. **La révolution a fait naître au sein de la population des attentes que le gouvernement allait réaliser des progrès dans sa lutte contre la pauvreté et le chômage.** L'une des principales revendications populaires exprimées lors de la révolution a été un désir d'une plus grande répartition des bénéfices économiques et des politiques visant à améliorer les perspectives économiques des populations pauvres du pays. En effet, la pauvreté, le chômage et l'inégalité croissante entre les régions figurent parmi les facteurs qui ont contribué à déclencher la révolution. Dans les conditions qui prévalent dans la Tunisie post-révolution, l'amélioration des infrastructures publiques, tout particulièrement des routes reliant les régions en retard de développement aux centres de croissance, est considérée comme une priorité pour générer une croissance induite par le secteur privé, à la fois par le gouvernement et le public. Le secteur privé a exprimé sa volonté d'investir dans les régions en retard si la connectivité pouvait être améliorée et les coûts de transport réduits. Les récentes élections présidentielles et parlementaires n'ont en rien réduit la pression de s'attaquer au déséquilibre entre les régions plus développées et les régions à la traîne et de soutenir les investissements du secteur privé et la création d'emplois.

6. **Les régions desservies par les routes améliorées dans le cadre de ce projet font parties de celles qui ont le moins bénéficié de la croissance économique passée de la Tunisie.**

Les régions Centre-Ouest et du Nord-ouest sont à l'épicentre du problème de disparités régionales en Tunisie. En effet, la révolution tunisienne a commencé en 2010 dans le gouvernorat de Sidi Bouzid, juste au sud du gouvernorat de Siliana, dans le Centre-ouest. Depuis, les régions du Centre-ouest et du Nord-Ouest ont figuré parmi les zones les plus perturbées du pays, avec des manifestations fréquentes de la frustration populaire. Les difficultés économiques de ces régions, attendent toujours leur résorption par l'ordre post-révolutionnaire. La RN12 relie Sousse, l'un des principaux centres économiques du pays sur la côte, aux côtés de Tunis et Sfax, à Kairouan dans la région du Centre-ouest. Cette dernière est l'une des régions les plus pauvres de Tunisie, et accusait en 2013², c'est-à-dire, deux ans après la révolution, un taux de chômage de plus de 15 pour cent et un taux de pauvreté de 32 pour cent. L'écart de consommation entre le Grand Tunis et le Centre-ouest était de 56 pour cent en 2013. Le gouvernorat de Siliana, à l'extrémité du tronçon de la RN4 devant être réhabilité par le projet, se situe dans la région du Nord-ouest, est classé juste derrière la région du Centre-ouest en termes de chômage (plus de 20 pour cent) et de taux de pauvreté (26 pour cent), avec un écart de consommation de 27 pour cent par rapport au Grand Tunis. Annexe 7 comprend une carte de la Tunisie indiquant l'emplacement spécifique des routes qui doivent être améliorées.

B. Contexte sectoriel et institutionnel

7. **Le secteur routier joue un rôle vital dans l'économie tunisienne.** Il représente environ 7 % du PIB, 15 % des investissements publics et privés et 4,5 % de la main-d'œuvre. En Tunisie, le réseau routier couvre quasiment tous les mouvements de personnes et plus de 80 % du transport de marchandises. Le réseau routier consiste en 19 440 km de routes classées (sous la responsabilité du Ministère de l'Équipement, de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire), comprenant 356

² Banque mondiale. 2014. *La révolution inachevée : créer des opportunités, des emplois de qualité et de la richesse pour tous les Tunisiens*. Washington, DC: Groupe de la Banque mondiale.
<http://documents.worldbank.org/curated/en/2014/05/20211980/unfinished-revolution-bringing-opportunity-good-jobs-greater-wealth-all-tunisians>

km d'autoroutes, 4745 km de routes nationales, 6495 km de routes régionales et 5928 km de routes locales. Par ailleurs, 1915 km de routes supplémentaires sont actuellement en cours de reclassification et le pays compte aussi 50 000 km de routes rurales (non classées). Les routes locales sont celles qui bénéficient du moins d'entretien comme en reflète leur état : seulement 50 pour cent des routes sont dans un état jugé acceptable ou satisfaisant. Les doubles-voies ne représentent que 9 % et 5 % respectivement des réseaux nationaux et régionaux. Au cours de la décennie écoulée, le trafic a enregistré un taux de croissance annuel moyen de 6,1 %. Le trafic des véhicules utilitaires lourds a évolué plus rapidement que le trafic total moyen, entraînant ainsi une réduction de la capacité des routes, une dégradation accrue des chaussées et un accroissement de la gravité et du risque d'occurrence des accidents.

8. Le secteur routier est géré par le Ministère de l'Équipement, de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire (MEHAT). La Direction Générale des Ponts et Chaussées, DGPC, relevant du MEHAT est chargée de la gestion du réseau des routes nationales et d'une partie du réseau des routes rurales. Les priorités de la DGPC sont basées sur des programmes d'investissement et articulées autour de cinq axes : (i) l'entretien courant et périodique, (ii) la mise à niveau de routes choisies, (iii) la réhabilitation et la mise à niveau d'ouvrages dédiés (comme les ponts), (iv) la réhabilitation et la mise à niveau des routes rurales, et (v) la sécurité routière. La DGPC a une direction régionale dans chaque gouvernorat, qui dispose de son propre équipement et qui est chargée de l'entretien. Le Centre d'essais et des techniques de la construction (CETEC) est un organisme public non administratif qui relève de la responsabilité du MEHAT, et qui est chargé de la recherche et des normes techniques relatives aux matériaux et aux techniques de construction. Le CETEC joue un rôle central dans le contrôle et les essais effectués sur l'état du réseau routier, mais ne dispose que d'équipements obsolètes.

9. L'infrastructure routière présente également des disparités entre les régions en retard de développement et les régions côtières. Bien que la densité routière moyenne au niveau national³ soit de 12 km per 100 km², elle est nettement plus élevée dans les régions côtières orientales, plus denses, que dans les régions en retard de développement. À titre d'exemple, l'autoroute côtière qui relie le port méditerranéen Nord-Ouest de Bizerte à Sfax (qui est la deuxième plus grande ville du pays) via Tunis représente 80 % du réseau autoroutier total. Les régions en retard de développement souffrent également de routes en mauvais état et dangereuses, ainsi que d'un trafic lent dû à des routes à une voie unique et à la circulation des poids-lourds transportant des produits agricoles et matières premières. En revanche, la connectivité routière devrait jouer un rôle important dans l'amélioration de la situation économique des régions les plus pauvres de Tunisie. L'amélioration des tronçons routiers vers les centres de croissance est considérée comme une étape clé pour accroître les investissements du secteur privé dans ces régions.

10. Même si la Tunisie affiche de meilleurs résultats sur le plan de la sécurité routière que d'autres pays de la région, le pays continue de perdre environ 4,5 % de son PIB en raison des accidents de la route. Entre 2008 et 2011, le nombre d'accidents mortels/dommages corporels a diminué chaque année : -5,7%, -8,3%, -3,3%, et -5,1% respectivement. Cependant, selon l'Organisation mondiale de la santé, 1208 décès occasionnés par la route ont été signalés, mais le nombre estimé par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) se situerait plutôt autour de 1974.

³ Indicateurs de développement dans le monde (2014). Données les plus récentes pour la Tunisie : 2011.

Près de 43 % des décès frappent des conducteurs ou passagers de véhicules à 4 roues motrices, ce qui suggère que ces accidents interviennent en dehors du périmètre urbain et souligne la nécessité d'améliorer la sécurité routière sur les routes nationales et régionales. Les hommes sont touchés de manière disproportionnée ; en 2007 par exemple, l'OMS a estimé que 82 % de l'ensemble des décès liés au trafic étaient des hommes.⁴ Bien que ces chiffres incluent les piétons, les femmes pourraient être représentées de manière disproportionnée parmi les piétons tués, compte tenu de leur accès généralement moindre aux véhicules à 4 roues motrices. Entre 2008 et 2012, sur la RN12 à elle seule, le nombre de décès liés à des accidents de la circulation s'est élevé à 64. Le nombre de blessés signalés pendant la même période était de 384. La Tunisie pourrait potentiellement bénéficier d'un programme régional d'assistance technique sur la sécurité routière de la Banque mondiale.

11. Depuis la révolution, la priorité de la Tunisie a été la mise en œuvre du programme d'investissement dans le secteur routier avec le soutien d'IFI, mais le financement de l'entretien des routes n'a pas su tenir le rythme des investissements. Les IFI impliquées dans le secteur routier ont été la Banque européenne d'investissement (BEI), la Banque africaine de développement (BAD) et le Fonds arabe pour le développement économique et social (FADES), la Japan International Cooperation Agency (JICA), et le Fonds koweïtien de développement. Malgré des investissements en capitaux importants ces dernières années (100 à 150 millions USD par an en moyenne), le budget d'entretien (moyenne de 45 millions USD au cours des cinq années écoulées) n'a que progressivement augmenté au cours de la même période, accusant même une baisse de 8 pour cent entre 2013 et 2014. Selon les scénarios modélisés par la Banque mondiale pendant la préparation du projet, le budget annuel minimum qui permettra de garantir la stabilité du réseau serait de 125 millions USD. Le gouvernement a accepté d'accroître sensiblement le budget d'entretien courant et périodique de 2015 (de 32,4 millions en 2014 à 93,3 millions USD)⁵. Cette augmentation s'attaquerait temporairement au problème, mais l'effort devra être maintenu pour garantir : (i) une allocation budgétaire adéquate au cours des années à venir ; (ii) un soutien continu de la part d'IFI pour combler le déficit en matière d'infrastructures et (iii) une amélioration de l'efficacité des dépenses publiques et de la gestion du réseau routier pour optimiser les ressources.

12. La budgétisation de l'entretien et des investissements dans les actifs routiers est actuellement réalisée au moyen d'un système obsolète qui entraîne une allocation non optimale des ressources. Les allocations sont actuellement basées sur des estimations du personnel technique, suivies de négociations, mais sans l'aide analytique d'outils de prise de décision (comme le HDM-4). L'absence d'une base de données routières exhaustive et d'instruments analytiques destinés à évaluer l'état général du réseau routier conduit à des prises de décision non optimales, basées sur des évaluations subjectives dont les régions à la traîne ont subi les incidences négatives. Le MEHAT souhaite désormais répondre à ce besoin, afin d'améliorer l'efficacité des investissements publics dans le secteur routier. Cependant, une gestion plus efficace des actifs routiers dépend de la disponibilité de données récentes et fiables (sur le trafic et l'état des routes) et du système de gestion du patrimoine routier (RAMS) pour pouvoir utiliser les données. S'agissant de celui-ci, des données de comptage ont été obtenues fin 2014 ;

⁴ http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/country_profiles/tunisia.pdf

⁵ Tous les montants du budget d'entretien ont été fournis par la DGPC et convertis en dollars avec le taux de change du 30 avril 2015.

par conséquent, la priorité est désormais: (i) de fournir au MEHAT un RAMS adapté aux données internes et appuyer des décisions d'investissement plus efficaces, ainsi qu'une formation appropriée; (ii) d'initier des collectes systématiques de données de rugosité, au moins pour le réseau routier national et régional; et (iii) de s'assurer que le MEHAT dispose, au travers du laboratoire CETEC ("*Centre d'Essais et des Techniques de Constructions*") qui lui est subordonné, de l'équipement approprié pour évaluer l'état du réseau routier et effectuer un contrôle de qualité sur les ouvrages de génie civil.

13. **Le secteur privé pourrait jouer un rôle accru dans la hausse de l'efficacité de l'entretien des actifs routiers.** Le système actuel d'entretien prévoit une participation limitée du secteur privé et qui n'implique qu'un transfert du risque minimal. Dans la pratique, l'entretien périodique et la réhabilitation sont sous-traités au secteur privé, mais avec un transfert du risque ou recours limité à des mécanismes innovants comme les contrats basés sur les performances qui pourrait réduire le coût à long terme de la gestion des actifs routiers grâce à une plus forte participation du secteur privé. L'accroissement de l'efficacité des investissements du secteur public peut être appuyé par un rôle accru du secteur privé. Des opportunités de recours à des contrats de réhabilitation et d'entretien plus efficaces, basés sur les performances peuvent être trouvées, pour améliorer l'efficacité du système d'entretien et réduire le coût à long terme de la gestion des actifs routiers.

14. **Le MEHAT reconnaît qu'il ya un besoin durable pour une stratégie nationale pour le secteur routier.** La dernière réflexion stratégique sur le dispositif institutionnel, les ressources humaines et l'équipement nécessaire pour soutenir une gestion des actifs routiers a eu lieu en 1984. Le MEHAT et d'autres IFI sont désormais unanimes sur le fait qu'une stratégie de développement du réseau routier doit être préparée pour soutenir de futurs investissements. Par conséquent, le MEHAT/DGPC prépare un projet de vision du secteur routier pour identifier les priorités de premier ordre en matière d'investissements et d'assistance technique, avec l'appui de la Banque mondiale. Le MEHAT discutera ensuite avec des IFI, des fonds arabes et des bailleurs de fonds bilatéraux en 2015 du financement d'infrastructures et d'une assistance technique dans des domaines qui ne sont actuellement pas couverts par des projets/subventions actuels. Une approche similaire a été poursuivie dans le secteur de l'eau et a bénéficié d'un solide soutien de la part des IFI et des bailleurs de fonds. Les questions sectorielles clés qui doivent être abordées sont : (i) de compléter la stratégie de développement du secteur routier par un examen plus approfondi des réformes institutionnelles et du rôle du secteur privé ; (ii) de mettre en œuvre les recommandations en matière de sécurité routière ; et (iii) de soutenir le financement des autres investissements prioritaires et de l'assistance technique. La Banque africaine de développement (BAD) soutient actuellement le Gouvernement à travers un don pour soutenir les réformes institutionnelles de la sécurité routière.

15. **Dans la mesure où, malgré des besoins importants, la Tunisie n'emprunte pas à des fins d'assistance technique, l'approche a été jusqu'à récemment plus opportuniste que stratégique, en fonction de la disponibilité de subventions.** Contrairement à l'approche appliquée au financement des investissements, les demandes d'assistance technique ont été essentiellement faites de manière fragmentaire, en fonction de l'état de préparation des projets et des priorités des IFI. Ceci étant, l'environnement politique est plus favorable au traitement des problèmes institutionnels exigeant une coordination au niveau national et le MEHAT et la DGPC

souhaitent à présent jouer un rôle plus actif dans la définition des besoins et leur alignement sur le soutien des IFI. La Banque européenne d'investissement (BEI) a financé une étude sur la sécurité routière qui s'est achevée en mai 2014. Le projet d'appui au secteur du transport pour les pays en transition (TRANSTRAC) porté par la BEI et financé par le Fonds de transition MENA porte sur : (i) l'adaptation et la standardisation des documents d'appel d'offres, (ii) la préparation d'une évaluation de la sécurité routière et d'un plan d'action (en coordination avec l'Union européenne), et (iii) des études de faisabilité sur les corridors routiers transversaux. S'agissant de la sécurité routière, les lacunes institutionnelles suivantes ont été identifiées comme nécessitant une assistance technique : (i) l'absence d'entité centrale chargée de la sécurité routière et dotée de suffisamment d'autorité sur les trois ministères impliqués dans la sécurité routière ; (ii) l'absence de structure chargée de l'élaboration d'une stratégie nationale en matière de sécurité routière et (iii) l'absence de gestion du trafic et d'un centre d'information.

16. L'intervention de la Banque mondiale au travers de ce projet permettra d'améliorer des corridors routiers clés dans le but d'améliorer les conditions économiques des régions retardataires de manière à respecter l'intégrité environnementale et sociale et fournir l'assistance technique requise. L'approche pratique et rigoureuse de la Banque mondiale en termes de sauvegardes sociales et environnementales est l'un des principaux avantages de ce projet pour la Tunisie. D'autres IFI actives en Tunisie n'ont pas été en mesure d'assortir leurs investissements par des sauvegardes opportunes et complètes, ce qui rend la Banque mondiale plus attrayante à cet égard. La capacité de la Banque mondiale à fournir des subventions via le MDTF MNA pour l'assistance technique destinée au MEHAT/DGPC est un avantage supplémentaire pour le gouvernement. En effet, le dialogue avec la Banque mondiale comprenait un examen sectoriel préliminaire et une évaluation des capacités dans le contexte de la préparation du projet, qui a été utile pour la DGPC dans son propre inventaire stratégique.

C. Objectifs de plus haut niveau auxquels le projet contribue

17. Ce projet est aligné sur la promotion des objectifs doubles⁶ de la Banque mondiale, même s'ils peuvent ne pas être observés pendant la période de mise en œuvre du projet. Le projet est articulé autour du partage de la prospérité par l'amélioration des opportunités économiques des populations des régions retardataires, qui font partie des régions les plus pauvres de Tunisie, et la réduction de la disparité entre les centres économiques des côtes et l'arrière-pays. Lors de la préparation du présent projet, le secteur privé tunisien a signalé sa volonté d'investir dans les régions retardataires, une fois la connectivité améliorée. Des projets comme celui-ci devraient injecter les capitaux d'investissement nécessaires dans ces régions. Ceci étant, les travaux publics financés par ce projet ne s'achèveront pas avant 2019, ne laissant qu'environ 18 à 24 mois à sa mise en œuvre. Ce court laps de temps ne suffit pas pour observer des changements significatifs dans le cadre des résultats de l'objectif double. Néanmoins, on s'attend à l'amélioration de la connectivité de route entre les régions en retard de développement et les centres de croissance

⁶ Le premier objectif consiste essentiellement à mettre fin à l'extrême pauvreté en réduisant le nombre de personnes vivant avec moins de 1,25 USD par jour à moins de 3 pour cent de la population mondiale d'ici 2030. Le deuxième objectif est de promouvoir une prospérité partagée en améliorant les conditions de vie des 40 pour cent les plus pauvres de la population de tous les pays.

pour soutenir la mobilité et contribuer à une réduction des coûts de transport et de rendre ces régions plus attrayantes pour les investissements du secteur privé. Potentiellement, le secteur agricole et les bases industrielles vont bénéficier d'un tel investissement, ce qui va contribuer à la création d'emplois et la croissance régionale. Ces résultats ont été confirmés par plusieurs études, dont une plus récente sur l'impact de l'route GQP en Inde sur l'emplacement et la performance de l'industrie manufacturière⁷. La recherche a révélé un effet positif sur le secteur de la fabrication, y compris le niveau total des activités de fabrication, dans les limites de 10 km du réseau routier et après les mises à niveau.

18. Ce projet contribuera considérablement à moderniser la gestion des actifs routiers en Tunisie grâce à l'assistance technique. Il permettra de passer du modèle managérial traditionnel à un modèle basé sur des faits probants, qui fournira une meilleure perspective de la vision globale du réseau routier et ciblera mieux les maigres ressources dédiées à l'entretien, là où elles sont le plus utiles, dans le but d'améliorer l'efficacité. Le pilotage de contrats de performance va donner accès à la première, application innovante dans la région MENA d'une technique qui a été appliquée avec succès en Amérique du Sud et il soutiendra un renforcement du rôle du secteur privé dans la gestion des routes en Tunisie. Ce changement devrait être permanent et transformateur, et améliorer la viabilité du secteur en augmentant la valeur obtenue par la Tunisie pour chaque dinar dépensé dans l'entretien.

19. Ce projet fait partie du réengagement de la Banque mondiale dans le secteur routier en Tunisie, après une absence de 10 ans. La Banque mondiale doit jouer un rôle pour aider à l'orientation stratégique du secteur de la route. Ceci en améliorant les liaisons routières qui soutiendront l'investissement dans les régions en retard de développement, ce qui est important pour le côté social post-révolutionnaire en Tunisie. Le réengagement de la Banque dans le secteur routier est intimement lié au désir exprimé par le MEHAT/DGPC de s'attaquer aux problèmes politiques à long terme et de bénéficier de l'expertise technique de la Banque mondiale. L'engagement de la Banque lors de la préparation comprenait une analyse des besoins de financement pour l'entretien et l'identification des besoins immédiats d'assistance technique pour améliorer l'efficacité de l'investissement public. Il a également contribué de manière significative au renforcement des capacités MEHAT / DGP en garanties sociales et environnementales.

20. Le projet est conforme à la note de stratégie intérimaire pour les exercices 2013-2014. Il appuiera l'axe 1, "Implanter les bases d'une croissance économique durable et de création d'emplois" en améliorant la qualité du réseau routier et en renforçant la capacité des corridors routiers entre les régions en retard et les parties centre et nord-ouest du pays vers les pôles de croissance côtiers. Le projet appuiera également l'axe 2 "Promotion de l'inclusion sociale et économique" en améliorant la mobilité, avec un impact positif sur les perspectives d'emploi et l'accès aux services. Par conséquent, la prochaine mise à jour du Cadre de Partenariat Stratégique pour la Tunisie devrait fortement mettre l'accent sur les régions retardataires.

21. Ce projet vient compléter le travail des autres institutions financières internationales en Tunisie. En particulier, il va compléter le travail des Transports d'appui au secteur de la BEI pour les pays en transition (TRANSTRAC) et réseau logistique euro-méditerranéenne (LOGISMED)

⁷*Highway to Success in India: The impact of the Golden Quadrilateral Project for the location and performance of manufacturing*, World Bank Policy Research Paper (2013)

initiatives en Tunisie en se concentrant sur l'amélioration du réseau routier national et régional. Il est également complémentaire au travail de la BAD qui a entrepris sur les questions clés dans le secteur routier, en particulier la stratégie de sécurité routière, qu'elle a financé et qui est dans sa phase finale.

II. Objectifs de développement du projet

A. ODP

22. Les objectifs de développement du projet consistent à : (i) réduire les coûts et la durée du transport, et améliorer la sécurité sur des corridors routiers sélectionnés reliant les régions en retard de développement en Tunisie à des régions plus développées ; (ii) et renforcer la capacité du Ministère de l'Équipement, de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire en matière de gestion des actifs routiers.

B. Bénéficiaires du projet

23. Les bénéficiaires directs du projet sont les populations de ces régions retardataires des gouvernorats de Kairouan, Siliana et Zaghouan, résidant dans des localités à partir desquelles peuvent raisonnablement utiliser les routes. Dans ce contexte, les bénéficiaires directs sont considérés comme vivant dans un périmètre de 2 km autour des routes améliorées. Le nombre total de bénéficiaires de ce projet est estimé à 373.500⁸. Ils devraient bénéficier:

- a. d'une connectivité et mobilité améliorées entre les régions accusant un retard de développement et les centres économiques sur les côtes, ainsi qu'à l'intérieur même des régions retardataires, et d'opportunités économiques améliorées en découlant dans ces régions ;
- b. de la création d'emplois : des emplois directs sur les chantiers (construction), des emplois indirects créés par les industries qui fournissent des matériaux et équipements pour les investissements initiaux, et des emplois induits par la propension de ces deux premiers groupes à consommer. Dans le contexte du présent projet, 40.800 mois-personnes d'emplois directs devraient être créés⁹, bénéficiant principalement à la population locale des régions retardataires.
- c. Sécurité routière. Des mesures de sécurité routière ont été mises en œuvre dans la conception des routes après la réalisation d'un examen indépendant des trois routes, conformément à la directive européenne de 2008 sur la sécurité routière. Ces recommandations feront partie des documents d'appels d'offres.

⁸ Sur la base des données du recensement de 2014.

⁹ Il ressort de deux examens de la Banque (2009⁹ et 2010⁹) que les emplois directs (emplois annuels) pour les routes interurbaines sont estimés à 17.000 pour un investissement de 1 milliard USD. *Crisis in LAC: infrastructure investment and the potential for employment generation*, World Bank, 2009; et *Responding to crisis with investment: the short-term employment and economic growth effects of construction sector investments in Jamaica*, World Bank, 2010. Il n'existe pas d'étude similaire spécifique au contexte tunisien.

24. Les institutions gouvernementales bénéficieront également du projet. Le MEHAT et CETEC bénéficieront tous deux directement de mesures de renforcement institutionnel, notamment : (i) l'achat et la formation sur des systèmes de gestion des infrastructures routières ; (ii) la faisabilité et l'identification de contrats pilotes basés sur les performances dans les régions en retard de développement et (iii) l'achat d'équipements de contrôle pour renforcer leur capacité à mieux gérer le réseau routier. Par ailleurs, la préparation et la supervision du projet proposé renforcera les capacités du MEHAT à appliquer les contrôles fiduciaires et de sauvegarde à un projet majeur de cette envergure. Le MEHAT acquerra également de l'expérience en travaillant en coopération avec des institutions financières internationales sur des projets routiers après une décennie d'interruption en Tunisie.

C. Indicateurs de résultats au niveau des ODP

25. Les indicateurs de résultats ODP du projet proposé sont les suivants :

- a. Réduction des coûts d'exploitation des véhicules sur les routes améliorées par le projet (pourcentage) ;
- b. Réduction du temps de déplacement sur les routes améliorées par le projet (pourcentage) ;
- c. Nombre d'accidents de la circulation mortels par cent millions de véhicules-kilomètres parcourus (VKT) sur les routes améliorées par le projet ;

26. Les indicateurs de résultats intermédiaires comprennent :

- a. Les routes construites, non rurales (kilomètres) - (clés) ;
- b. Les routes réhabilitées, non rurales (kilomètres) ;
- c. Les bénéficiaires directs du projet (nombre), dont (le pourcentage de) femmes principal) ;
- d. Le nombre d'emplois créés durant la phase des travaux (nombre de mois-personnes) ;
- e. Budget disponible pour l'entretien courant des routes classées (DTN/km) ;
- f. Plaintes enregistrées relativement aux bénéficiaires du projet réellement traitées (pourcentage), ventilées par sexe du plaignant ;
- g. Préparation et exécution d'un plan d'investissement et d'entretien quinquennal à l'aide du HDM-4 (oui/non) ;
- h. Etude de faisabilité sur les contrats axés sur les performances réalisée et spécifications techniques d'un projet pilote dans les régions retardataires validées ;
- i. Pourcentage du réseau de routes nationales et régionales (trafic et état des routes) géré à l'aide du HDM-4 ; et
- j. Utilisation par la DGPC des principes de gestion des actifs routiers pour évaluer le budget d'entretien.

III. DESCRIPTION du projet

27. Le projet améliorera des tronçons spécifiques de trois corridors routiers (RN12, RN4 and RR133), améliorera la sécurité routière sur ces tronçons et assistera le MEHAT/DGPC) dans le renforcement et la modernisation de ses pratiques de gestion des actifs routiers.

28. Le montant du prêt s'élève à 200 millions de dollars US et le don s'élève à 909.000 de dollars US sur un programme total de 231,0 millions de dollars US. Le programme couvrira :

A. Composantes du projet

29. **Composante 1: Amélioration du corridor routier (228,2 millions USD, avec un financement de la Banque de 200,0 millions USD).** Le projet proposé contribuera à l'amélioration d'environ 146 km de tronçons routiers nationaux et régionaux à deux voies sur trois corridors routiers. Travaux de génie civil comprendront l'élargissement et la modernisation des sections de la route quand il est nécessaire, la mise à niveau de 17 ponts et l'amélioration de 230 ponceaux, 52 intersections de la route, les panneaux de signalisation et l'installation d'autres dispositifs de sécurité routière. Cette composante inclura quatre sous composantes :

- (a) Sous composante 1.1 : Élargissement et modernisation, le cas échéant, d'un tronçon d'environ 57 km de la Route nationale 12 entre Sousse et Kairouan, y compris la mise à niveau de ponts, l'amélioration des ponceaux, des intersections et des panneaux de signalisation, et l'installation de dispositifs pour assurer la sécurité routière.
- (b) Sous composante 1.2 : Élargissement et modernisation, le cas échéant, d'un tronçon d'environ 65 km de la Route nationale 4 entre El Fahs et Siliana, y compris la mise à niveau de ponts, l'amélioration des ponceaux, des intersections et des panneaux de signalisation, et l'installation de dispositifs pour assurer la sécurité routière.
- (c) Sous composante 1.3 : Élargissement et modernisation, le cas échéant, d'un tronçon d'environ 24 km de la Route régionale 133 entre Zaghouan et Jebel el Oust, y compris la mise à niveau de ponts, l'amélioration des ponceaux, des intersections et des panneaux de signalisation, et l'installation de dispositifs pour assurer la sécurité routière.
- (d) Sous composante 1.4 : supervision des activités devant être exécutées en vertu des dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 ci-dessus.

30. **Composante 2 : Amélioration de la gestion du réseau routier (2,8 millions USD avec un financement de la Banque de 909.000 USD sous forme de don).** La préparation du projet a comporté une évaluation préliminaire du secteur qui a identifié les besoins de maintenance et les domaines de renforcement des capacités). Le projet appuiera la transformation de la gestion du réseau routier et de la planification des investissements publics par le Ministère de l'Équipement, de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire. Cette composante est divisée en deux sous-composantes:

a. Sous-composante 2.1 (1,9 millions USD, financé entièrement par le gouvernement) : Acquisition de: (i) l'équipement de surveillance pour le laboratoire central de CETEC à Tunis et ses laboratoires régionaux à Sousse, Kairouan, Siliana et Zaghouan, afin d'améliorer la gestion du réseau routier national et régional; et (ii) les véhicules pour la supervision des travaux de génie civil sur le réseau routier à effectuer en vertu du volet 1 ci-dessus. L'équipement sera principalement utilisé pour le contrôle qualité et la supervision des travaux. Le projet financera également l'achat de véhicules pour superviser les travaux de génie civil financés par le projet sur le réseau routier. L'utilisation de l'équipement financé par le prêt ne sera pas limitée au projet proposé. Il existe certes des laboratoires professionnels privés, mais ils sont trop peu nombreux pour assurer une concurrence appropriée ; une institution publique est donc nécessaire pour combler le fossé. Le plan à long terme est de passer à une situation où le secteur privé joue un rôle plus fort dans le contrôle de la qualité des routes, mais l'équipement proposé permettra de répondre aux besoins immédiats, pour soutenir le contrôle de la qualité au-delà du projet.

b. Sous-composante 2.2 (0,9 million USD, avec un don de 0,9 million USD) : Renforcer les capacités techniques du personnel sélectionné au MEHAT concernant: (i) la conception et la mise en œuvre d'outils de prise de décision afin de mieux entretenir les routes et mieux gérer les dépenses publiques des routes, y compris dans les régions en retard de développement; et (ii) l'examen du rôle des secteurs public et privé dans la gestion du secteur de route, y compris l'utilisation de contrats de performance pour la réhabilitation et l'entretien des routes; et renforcer les capacités techniques du personnel sélectionné au MEHAT, d'autres ministères concernés et les entités publiques et les entités du secteur privé pertinentes en matière de gestion du patrimoine routier moderne et contrats de performance pour l'entretien des routes; tout au long de la prestation de services consultatifs techniques et la formation, la réalisation d'études et l'acquisition d'équipements et de logiciels.

31. La sous-composante 2.2 sera financée à l'aide d'un don de 909.000 USD obtenue du Fonds d'affectation spéciale multi-donateurs (MTDF) pour la région MENA pour appuyer les changements dans le secteur routier. Le projet proposé contrôlera la mise en œuvre de cette activité, qui devrait être achevée d'ici le 31 mars, 2017.

B. Financement du projet

32. Le prêt proposé par la BIRD s'élève à 200 millions USD sur un total de 231,0 millions USD. Le don du MTDF financera 909.000 USD pour la composante 2.2. Les 30,1 millions USD restants seront financés à partir du budget de l'État tunisien y compris le financement des sous-composantes 1.4 et 2.1.

C. Coût et financement du projet

33. Tableau de financement:

Composantes du projet	Coûts du projet (en millions USD)	Financement BIRD	% de financement
1. Composante amélioration des routes	228,2	200,0	87 %
2. Composante amélioration du contrôle du réseau routier	2,8	0,9	32 %
Sous-composante 2.1: Acquisition d'équipement de contrôle	1,9	0,0	0 %
Sous-composante 2.2: Renforcement institutionnel (subvention)	0,9	0,9	100 %
Coûts de base - Total	203,0	176,9	87 %
Contingences physiques	14,0	12,0	87 %
Contingences tarifaires	14,0	12,0	87 %
Financement total requis	231,0	200,9	87 %

D. Enseignements tirés et pris en compte dans la conception du projet

34. La Tunisie est dans une phase de consolidation après la révolution de 2010-2011. C'est un pays à revenu intermédiaire et bien que les élections législatives et présidentielles se soient tenues fin 2014, certaines caractéristiques de fragilité persistent. Un consensus sur la manière d'aller de l'avant revêt, par conséquent, une très grande importance. Pour cette raison, la conception du projet a été maintenue simple et gérable pour tenir dûment compte à la fois de l'environnement socioéconomique sensible qui prévaut, de l'expérience limitée de la DGPC simplifiée en termes de coopération avec la Banque et du fait qu'un gouvernement de transition était en place jusqu'en février 2015. La préparation du projet a comporté des formations vastes sur les politiques de la Banque (sauvegardes environnementales et sociales) et a permis d'identifier les priorités immédiates de renforcement des capacités (intégrées dans la conception du projet et financées par subvention). Les domaines choisis pour l'assistance technique financée par le projet ont intentionnellement été limités aux domaines hautement prioritaires où l'accord entre les différents ministères n'est pas essentiel et où d'autres bailleurs de fonds ne sont actuellement pas impliqués.

35. **Dans son rapport de 2013 sur la pérennisation des résultats dans le secteur du transport¹⁰, y compris dans le secteur routier, le Groupe d'évaluation indépendante de la Banque mondiale (IEG) a recommandé que les projets renforcent la capacité institutionnelle pour pérenniser les résultats du transport.** Le rapport, qui revêt un intérêt particulier pour le secteur des routes interurbaines, indique : "Dans des sous-secteurs dominés par le secteur public, comme les routes interurbaines et les routes rurales, intégration de modèles éprouvés de gouvernance côté demande et des principes commerciaux pour veiller à ce qu'une responsabilisation appropriée et un cadre incitatif soient en place, comme des contrats d'entretien basés sur les résultats et les performances, des fonds routiers de seconde génération et des modèles de microentreprise. Pour renforcer la capacité des pays à collecter systématiquement des données, contrôler et évaluer les résultats soutenus dans le transport, soutenir les gouvernements à mettre en place un système fiable

¹⁰ IEG. 2013. *Improving Institutional Capability and Financial Viability to Sustain Transport: An Evaluation of World Bank Group Support Since 2002*. Washington, DC: World Bank. License: Creative Commons Attribution CC BY 3.0o

de suivi et d'évaluation systématique de ces résultats dans tous les sous-secteurs, , notamment pour garantir un entretien adéquat des routes.” Le présent projet comprend explicitement certains de ces éléments dans le cadre des activités d'assistance technique prévues au titre de la Composante 2. Même si la composante 2 ne mettra pas en place un système complet de gestion des actifs routiers, elle en introduira les éléments clés et développera les capacités au sein du MEHAT.

36. La coordination entre les bailleurs de fonds et une approche stratégique sont essentiels pour le financement du secteur et l'assistance technique. Un examen récemment mené de l'évaluation du programme-pays pour la Tunisie pour les exercices 2005-2013 a souligné l'importance de la coordination et des groupes à points de vue indépendants. La coordination entre les bailleurs de fonds et IFI a jusqu'ici été limitée dans le secteur routier, chaque IFI étant chargée de financer un tronçon particulier du réseau. Le MEHAT/DGPC a récemment pris l'initiative d'identifier de manière proactive les priorités en matière d'investissements et d'assistance technique. La Banque mondiale a fourni une assistance technique sur la durabilité du secteur pendant la préparation du projet et a participé en consultations avec les IFI. La première réunion a eu lieu le 24 février 2015 avec des représentants de la Banque mondiale, la BEI et la BAD

37. Le projet intègre les enseignements tirés sur la passation des marchés en Tunisie. L'expérience de la Banque mondiale avec le système de passation des marchés tunisiens a été difficile, avec une surveillance lourde, créant des retards administratifs à un certain nombre de goulots d'étranglement problématiques. Dans le cas présent, l'interlocuteur du projet a une solide expérience dans la passation des marchés, mais il sera confronté pour la première fois aux procédures de la Banque en la matière, ce qui pourrait entraîner des retards dans le lancement des procédures d'achat au début du projet. Ce risque a été atténué grâce à la préservation de lots individuels plus importants, la préparation des documents d'appel d'offres avant l'entrée en vigueur pour les routes dans la conception est définitive et le recours à l'examen préalable par l'équipe de projet de la Banque des soumissions.

IV. Mise en oeuvre

A. Arrangements institutionnels et en matière de mise en oeuvre

38. Le projet de corridors de transport routier sera mis en oeuvre par le MEHAT au travers de la DGPC. Dans l'ensemble, le personnel de la DGPC est composé de :

- a. ingénieurs : 71
- b. ingénieurs assistants et techniciens: 48
- c. personnel administratif : 44
- d. manœuvres : 182

39. La DGPC a mis en place une unité interne de gestion du projet (UGP), en charge de tous les aspects de préparation et de gestion générale de ce projet et des futurs projets de la Banque. Des structures similaires ont été créées pour les projets financés par l'EIB et la BAD. La décision de création de l'UGP date du 12 décembre 2014. L'unité est dirigée par un Directeur et composée d'une équipe de sept (7) fonctionnaires du MEHAT ayant des responsabilités spécifiques dans les domaines techniques, des achats, de la gestion financière et des sauvegardes. Des consultants ont été recrutés pour préparer les PGES et PAR avec l'appui de la Banque. Les principaux spécialités

de la DGPC en matière de questions environnementales et sociales/de réinstallation ont été affectés à la UGP pour traiter ces questions et un mécanisme de réclamation sera établi pour les citoyens affectés par le projet avec un point de contact unique pour leurs préoccupations. Le manuel des opérations a été approuvé par la DGPC suivant la réception de la non-objection de la Banque.

40. Des Directions régionales de l'équipement et de l'habitat du MEHAT (DREH) sont implantées dans les 24 gouvernorats et comprennent chacune un service d'entretien et de gestion, chargé des véhicules/équipements et des travaux d'entretien. Les travaux de génie civil seront gérés par des chefs de projet au sein des DREH concernées. Un chef de projet est assigné à chaque route dans chaque gouvernorat où des travaux de génie civil sont prévus :

- a. RN 12 : Un au sein de la DREH Sousse et de la DREH Kairouan
- b. RR 133: Un au sein de la DREH Zaghouan
- c. RN 4: Un au sein de la DREH Zaghouan et de la DREH Siliana

41. La conception détaillée des travaux à réaliser a été réalisée par une société de conseil mandatée par la DGPC. LA Banque a passé en revue les conceptions préliminaires (RN12/RR133/RN4) et finales (RN12/RR133) et formulé ses recommandations qui ont été reprises. Les travaux de génie civil seront réalisés par des entreprises de construction engagées par la PMU conformément aux méthodes de passation des marchés prescrites (voir Annexe 3). La supervision de ces travaux relèvera de la responsabilité de la DGPC, mais sera réalisée par une entreprise de génie civil engagée par le PMU et sous la responsabilité des chefs de projet. Les laboratoires régionaux du CETEC seront chargés du contrôle de la qualité des travaux de génie civile et des chantiers.

42. Un groupe de travail au niveau de la Présidence du Gouvernement a été mandaté de superviser et coordonner les aspects transversaux du projet, et ses membres seront tirés de tous les ministères concernés par le projet.

B. Suivi et évaluation des résultats

43. Le MEHAT, au travers de la DGPC, sera chargé du suivi de l'état d'avancement de la mise en œuvre du projet de corridors de transport routier. Son personnel supervisera directement l'avancement physique des travaux engagés sous la direction des ingénieurs des directions régionales.

44. Conformément à la pratique standard pour les projets financés par des sources étrangères, le personnel de l'UGP préparera des rapports de projet régulier montrant l'état d'avancement des activités du projet. Ces rapports seront communiqués tous les trimestres à la Banque mondiale et peuvent s'avérer utiles pour communiquer les avancées du projet à d'autres organismes publics et/ou IFI, le cas échéant. Les rapports d'audit pour le prêt BIRD seront produits annuellement comme l'exigent les conditions de prêt standard de la Banque mondiale. Pour le Don MDTF, un seul rapport d'audit doit être fourni à la Banque mondiale au plus tard six mois après la date de clôture de du Don.

45. Mis à part les missions régulières et semestrielles d'appui à la mise en œuvre, le personnel de la Banque mondiale et de la DGPC coopéreront en vue d'assurer ensemble le suivi des résultats.

Le coût de l'UGP est entièrement assumé par le budget de la DGPC et n'est pas financé par le prêt ou le don contracté.

C. Durabilité

46. Ce projet, comme tous les projets routiers, dépend pour être durable, de la disponibilité de ressources pour entretenir l'infrastructure routière améliorée qu'il fournira. Dans le cas de la Tunisie, le budget d'entretien annuel global pour 2015 des routes est de 251 millions de dinars tunisiens, ou 132 millions USD, soit une augmentation substantielle par rapport aux 35 millions de 2014. Ceci résulte de la reconnaissance par le gouvernement de la nécessité d'accorder davantage d'importance à l'entretien et à la durabilité des routes. Selon les scénarios modélisés par la Banque mondiale pendant la préparation du projet, le budget annuel minimum qui permettra de garantir la stabilité du réseau est de 125 millions USD. La composante assistance technique optimisera davantage l'efficacité des investissements publics en mettant en place les éléments clés d'un système moderne de gestion des actifs routiers contribuant ainsi à promouvoir la durabilité du réseau. De plus, en coopérant avec le MEHAT, les IFI et autres bailleurs de fonds, la Banque appuiera une approche plus stratégique du secteur et la coordination de tous les financiers externes du réseau routier.

47. Le projet renforcera les capacités institutionnelles du MEHAT pour gérer l'environnementale et le sauvegardes sociales. Le MEHAT a acquis de l'expérience en coopérant avec d'autres IFI, notamment la Banque Africaine de Développement et la Banque européenne d'investissement, mais il est moins versé dans les exigences en matière de sauvegarde de la Banque mondiale ces dernières années. Par conséquent, la Banque a accordé un large soutien pendant la préparation des documents de sauvegarde nécessaires. Le MEHAT a fait preuve d'une forte appropriation dans sa réaction aux exigences de la Banque, ce qui ressort de sa préparation en interne de son Cadre de politique de réinstallation (CPR), de sa participation active aux réunions de briefing et de formation et de la désignation de points focaux sociaux et environnementaux pour élaborer et mettre en œuvre les instruments de sauvegarde sociale et environnementale. Le MEHAT recrutera des experts environnementaux et sociaux à temps plein pour soutenir l'équipe de projet pendant la mise en œuvre et la supervision pour garantir un respect des plans de suivi environnemental et social (PSES) et les plans de réinstallation (PAR). Une dotation budgétaire est prévue dans les PGES pour la formation technique formelle et le renforcement des capacités de l'équipe de projet de l'Emprunteur au niveau national et local, pendant la phase de mise en œuvre du projet, sur les aspects environnementaux de la conception, la mise en œuvre, le suivi, le reporting, l'entretien et la gestion des routes. Ces mesures renforceront les capacités du MEHAT pour gérer à l'avenir les impacts environnementaux et sociaux dans le respect des meilleures pratiques internationales.

V. Principaux risques et mesures d'atténuation

48. Les principaux risques auxquels ce projet est confronté sont les suivants :

A. Tableau récapitulatif des notations de risques

Catégorie de risque	Notation
Politique et en matière de gouvernance	Elevé
Macroéconomique	Substantiel
Stratégies et politiques sectorielles	Modéré
Conception technique du projet	Faible
Capacité institutionnelle de mise en œuvre et de durabilité	Modéré
Fiduciaire	Modéré
Environnemental et social	Substantiel
Parties prenantes	Modéré
Risque de mise en œuvre global	Substantiel

B. Explication de l'évaluation du risque global

49. La notation globale du risque de mise en œuvre est "substantielle". Les risques auxquels ce projet est confronté découlent principalement de:

a. la situation politique générale de la Tunisie : Ce risque est géré par l'appui de la Banque à la transition en Tunisie, en termes de renforcement des domaines clés de gouvernance et le soutien, entre autres, d'initiatives visant à promouvoir des opportunités économiques dans les régions en retard;

b. des facteurs macro-économiques : il convient notamment de citer l'absence de confiance économique, avec une reprise fragile en cours. L'appui de la Banque mondiale à la réforme de la gouvernance contribue à atténuer ces risques ; et

c. les risques sociaux et environnementaux : Les problèmes de réinstallation historiques concernant la RR133, RN12 et la rocade de Kairouan, le temps qu'il faut pour résoudre les problèmes fonciers en Tunisie et le manque d'expérience de la DGPC avec les politiques de sauvegarde de la Banque sont à prendre en considération. Les questions de réinstallation historique sont atténuées par la formulation d'un plan d'action qui comprend des mesures concrètes pour résoudre ces problèmes, plus un engagement contractuel nécessitant la mise en œuvre complète de ce plan d'action d'une manière satisfaisante pour la Banque. Le risque lié aux problèmes fonciers est atténué par le soutien rapproché de l'équipe de projet durant la préparation et la mise en œuvre du projet, en combinaison avec le soutien du groupe de travail interministériel chargé d'accélérer le règlement des plaintes liées à la réinstallation. Les risques liés au manque de connaissance des sauvegardes sont atténués par une formation supplémentaire et le soutien rapproché de l'équipe de projet pendant la préparation, qui se poursuivra pendant la période de mise en œuvre.

50. Les risques liés à la conception et au suivi de la mise en œuvre sont modérés, compte tenu de l'expertise technique et de l'expérience de la DGPC avec des projets bénéficiant de financements extérieurs. Les risques fiduciaires, y compris de passation des marchés, sont modérés, comme le confirme l'expérience passée d'autres IFI avec les performances qualité de la DGPC dans le domaine de la passation des marchés.

VI. Évaluation synthétique

A. Analyse économique

51. Pour les trois itinéraires pris individuellement, et pour le projet dans son ensemble, une analyse économique, dont les détails figurent en annexe 6 ci-dessous, a été réalisée à l'aide de l'outil HDM-4.

52. Compte tenu de la variété des situations rencontrées, les trois corridors ont été divisés en tronçons, selon des caractéristiques de trafic et techniques. Tous les projets comprennent des tronçons avec un trafic comparativement plus faible, améliorés dans le cadre du projet pour fournir un niveau de service homogène sur l'itinéraire.

53. En se fondant sur l'évaluation des 3 projets (corridors) corridors (voir ci-dessous), la VAN de tous les investissements sur la longueur totale des routes se situe autour de 295 millions DTN (environ 160 millions USD). Les coûts totaux d'exploitation des véhicules pour les projets sont diminués de 30%. Le TRI global de tous les investissements est de 29.5%.

Tableau 1 - Résultats de l'analyse économique

Projet	Tronçon	NPV (M TND)	IRR (%)
RN12	Sousse – Kairouan	188.4	42.4%
RR133	RN3 – Zaghouan	63.6	52.2%
RN4	El Fahs – Siliana	42.9	15.3%
Total		294.9	29.5%

54. L'analyse économique montre que toutes les routes du projet présentent un retour positif sur investissement, même s'il existe des différences importantes liées à la variété des situations rencontrées en termes de trafic, d'état actuel et de travaux proposés. Ceci étant, chaque itinéraire étudié est économiquement valable pris individuellement, tout comme l'ensemble du projet pris collectivement.

55. L'analyse est considérée comme conservatrice, dans la mesure où le trafic généré n'a pas été pris en compte. L'analyse de sensibilité montre que le résultat est robuste, même en cas de variation de jusqu'à 20% des facteurs les plus importants comme le niveau de trafic et les coûts de construction. Les résultats restent satisfaisants en cas de détérioration des conditions.

B. Analyse technique

56. L'évaluation technique complète du projet figure en annexe 2. Les études et plans techniques achevés pour la RN 12 et la RR 133 sont satisfaisants sur le plan du contenu et de la qualité. Ceux de la RN 4 sont en cours et seront finalisés en 2015.

57. Le projet consiste à :

- a) Elargir la RN12 à quatre voies à partir du Km5 jusqu'au km50, incluant l'échangeur principal au km 0 située a Sousse et aussi les dernières sections de la rocadea Kairouan
- b) Elargir la RR133 à quatre voies à partir du km PK0 jusqu'au 22, y compris le renforcement de la rocade à Zaghouan
- c) Elargir la RN4 à 4 voies entre km 0-65

58. Le projet vise non seulement à élargir, mais d'homogénéiser les niveaux de service le long de chaque route, avec différentes améliorations prévues selon l'état actuel. À cette fin, les trois routes sont subdivisés en 10 sections homogènes avec des caractéristiques différentes, y compris une nouvelle section à construire :

Tableau 2 – Présentation technique

Route	Section	Longeur (km)	Configuration actuelle	Travaux prévus
RN12	Echangeur à Sousse	1	Carrefour plan	Échangeur
	PK 5-50	45	2 voies	2*2 voies
	Rocade de Kairouan Sud	6,8	2 voies	2*2 voies
	Rocade de Kairouan Nord	4,2	N'existe pas	Nouvelle section en 2*2 voies
RR 133	Sections urbaines	3,4	2*2 voies	Renforcement
	Section principale	18,6	2 voies	2*2 voies
	Rocade de Zaghouan	2,5	2 voies	renforcement
RN4	PK 0-1.5	1,5	2*2 voies	renforcement
	PK 1.5 - 63.7	62,2	2 voies	2*2 voies
	PK 63.7-65	1,3	2*2 voies	renforcement
Total		146,5		

59. Les dispositions du projet font référence aux recommandations de la communauté scientifique et technique SETRA réseau français: directives techniques pour la gestion des routes principales (*Aménagement des voies Principales - ARP*) et des lignes directrices générales sur les conditions techniques d'autoroutes urbaines (*Voies Rapides Urbaines - VRU*). Caractéristiques géométriques sont fondées sur les vitesses de référence compatibles avec une limite de vitesse 90

kmh dans une section donnée, ou moins en fonction des conditions locales: traverser les zones urbaines ou des terrains accidentés, ou croisée des chemins. C'est souvent le cas le pour la RN 4.

60. L'objectif est que les corridors ciblés répondent aux spécifications techniques modernes et que les voies elles-mêmes soient renforcées. L'itinéraire emprunté par chaque route doit être préservé dans la mesure du possible, sauf pour un petit nombre de modifications de la géométrie de la route pour répondre aux normes techniques spécifiées. Le doublement des voies est généralement effectué de manière symétrique des deux côtés de l'axe des routes actuelles ou, dans quelques cas, par réutilisation de la voie existante et construction d'une nouvelle voie en parallèle. Les intersections sont maintenues en majorité au même niveau, soit sous forme de carrefours giratoires soit sous forme de carrefours en T, contrairement à la pratique utilisée sur les autoroutes où elles sont uniformément dénivelées

61. La principale contrainte de ce type de travaux est d'assurer le traitement des croisements à niveau et de préserver l'accès local aux routes où la vitesse tend à augmenter après le doublement des voies. Le choix du type d'intersection et leur répartition le long des routes ont fait l'objet d'une étude exhaustive pour avoir un aperçu global de la gestion des intersections dans le corridor.

62. **Sécurité routière :** A la demande la DGPC, qui est l'autorité contractante pour le projet, un rapport sur le contrôle qualité de la sécurité routière a été préparé pour chacun des trois corridors routiers (RN 12, RR 133 et RN 4), l'objectif étant d'améliorer la qualité des études futures. Il recourt à la méthodologie SETRA¹¹ de 2005, exigée par la directive européenne de novembre 2008 relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières. La procédure suit un processus itératif et les recommandations publiées au cours de la phase de conception préliminaire seront prises en compte dans les appels d'offres. Une fiche de synthèse assure la traçabilité des décisions prises conjointement par l'autorité contractante et le concepteur. Trois rapports ont ainsi été produits au cours de la phase de conception préliminaire par deux consultants indépendamment du rapport sur le contrôle de la qualité. Un consultant a préparé le rapport RN 4 et le second a rédigé les rapports pour la RN 12 et la RR 133.

63. Les plans techniques détaillés et documents d'appel d'offres ont été finalisés pour les travaux de la RN 12 et RR 133. Pour la RN 4, les documents d'appel d'offres sont attendus d'ici juin 2015.

C. Gestion financière

64. Pendant la préparation, la Banque a réalisé une évaluation de la gestion financière pour déterminer l'adéquation des arrangements en matière de gestion financière de la DGPC pour gérer correctement et tenir compte de l'ensemble des financements du projet, et produire en temps opportun des états financiers précis et fiables, à des fins générales et propres à la Banque. L'évaluation a été réalisée conformément à la politique opérationnelle de la Banque mondiale OP 10.00 et au manuel de gestion financière des opérations d'investissement financées par la Banque mondiale. Dans l'ensemble, l'évaluation a révélé que bien que les arrangements en matière de

¹¹ Agence technique du gouvernement français : *Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements*.

gestion financière proposés par le client sont acceptables dans l'ensemble, des améliorations sont possibles et des mesures d'atténuation doivent être mises en place pour assurer un environnement fiduciaire solide en vue d'un bon déroulement du projet.

65. Les principales conclusions du rapport de 2010 sur les dépenses publiques et la responsabilité financière (PEFA) pour la Tunisie indiquent que le cadre juridique et administratif relatif à la gestion des finances publiques est robuste et qu'il offre un niveau d'assurance solide pour ce qui est de la fiabilité des informations et un environnement de contrôle robuste ; cependant, certaines lacunes en matière de transparence et de responsabilité doivent être comblées. Dans la mesure du possible, le projet utilisera les systèmes en place dans le pays que la Banque a jugés satisfaisants, comme le compte de trésorerie unique et le système et les lois budgétaires du pays, en les renforçant, le cas échéant, pour garantir que les ressources du projet sont utilisées de manière économique, efficiente et conformément aux objectifs prévus.

66. La conception du projet est relativement simple et explicite. Le MEHAT exécutera le projet au travers de la DGPC et sera responsable du contrôle fiduciaire général, y compris de la gestion financière et des modalités de décaissement. Bien que la DGPC dispose d'un environnement de contrôle solide et d'une capacité suffisante à mener à bien la gestion financière du projet, son manque d'expérience avec les politiques et lignes directrices en matière de gestion financière et de décaissement de la Banque pourrait affecter sa capacité à fournir en temps opportun des informations fiables, nécessaires pour gérer et contrôler la mise en œuvre du projet. Par ailleurs, la DGPC n'utilisera pas de système informatisé pour enregistrer la comptabilité du projet ; par conséquent, les rapports financiers du projet seront préparés manuellement ce qui, compte tenu du volume des transactions attendues, pourrait retarder la conformité du projet avec les exigences en matière de reporting financier de la Banque.

67. Pour atténuer les risques et les faiblesses identifiés, la DGPC mettra en œuvre les mesures d'atténuation suivantes avec le soutien de la Banque : (i) un collaborateur spécialisé sera affecté à mi-temps au traitement des aspects financiers du projet ; (ii) une formation bien ficelée sur les questions de gestion financière et de décaissement de la Banque sera dispensée au personnel administratif et financier actuel de la DGPC et qui sera chargé de traiter les aspects financiers du projet ; (iii) un manuel des opérations du projet qui inclura des procédures détaillées de comptabilité, de décaissements et d'information financière ; (iv) un compte dédié distinct sera ouvert pour le projet et libellé en dollars US auprès de la Banque centrale et géré par le personnel de cette dernière ; (v) recourir largement aux informations financières du projet obtenues au travers de l'ADEB qui, bien qu'il s'agisse essentiellement d'un système budgétaire, permet un suivi en bonne et due forme des engagements et paiements du projet ; et (vi) les états financiers finaux du projet seront préparés en temps opportun, dans les deux mois suivant la clôture de l'exercice budgétaire, ce qui permettra à l'auditeur externe de réaliser son travail d'audit dans les délais pour répondre aux exigences en matière d'audit de la Banque.

D. Passation des marchés

68. En Tunisie, les marchés publics sont réglementés par le décret N° 2014-1039 du 13 mars 2014. Ce nouveau décret en matière de marchés publics (DMP), qui a été préparé avec l'aide de la Banque, améliore la transparence, la gouvernance, le traitement des plaintes et clarifie les

méthodes de sélection des consultants. Il est entré en vigueur le 1er juin 2014. La nouvelle législation tunisienne en matière de passation des marchés pour les biens, les travaux et les services de conseil est, de manière générale, conforme aux directives de la Banque et le pays dispose d'organisations de contrôle adéquates. L'approvisionnement pour le projet proposé sera réalisé conformément aux directives de la Banque mondiale en matière de passation des marchés/sélection de consultants et des dispositions prévues dans l'accord de prêt.

69. Une évaluation de la capacité de passation des marchés a été réalisée pour la DGPC. Cette évaluation repose sur la connaissance et l'expérience en matière d'approvisionnements de la DGPC dans le cadre projets financés par d'autres BMD (comme la BAD) et sur les informations fournies par le personnel de la DGPC que nous avons rencontré, en tenant compte de la nature prévue des dépenses et de la taille probable des marchés devant être passés par les agences d'exécution du projet. Les principaux objectifs de cette évaluation consistent à déterminer si l'agence d'exécution a la capacité à mener adéquatement la fonction achats du projet. Elle a pris en compte l'ensemble du processus de passation des marchés, lequel englobe : (i) la planification ; (ii) la préparation des documents d'appel d'offres ; (iii) la réception et l'évaluation des offres ou propositions ; (iv) la finalisation et la signature du contrat ou accord ; (v) le suivi de l'exécution ; et (vi) le classement et l'archivage des documents à des fins d'audit et d'examen ultérieur.

70. La conclusion de l'évaluation est que même si la DGPC a acquis une grande expérience avec les procédures de passation des marchés de la BAD, du FADES et d'autres bailleurs de fonds dans le cadre de projets similaires, ce sera la première fois qu'elle sera confrontée aux procédures de passation des marchés de la Banque mondiale. L'unique risque clé pour les approvisionnements est la méconnaissance des directives de passation des marchés de la Banque qui peuvent conduire à des retards dans le lancement du processus de passation des marchés au début de la mise en œuvre du projet (pour plus de précisions, se référer à l'annexe 3).

71. L'agence d'exécution aura la capacité de mener à bien et de gérer les approvisionnements du projet, à condition de se familiariser avant son démarrage avec les lignes directrices en matière d'achats de la Banque mondiale et les documents d'appel d'offres standard. (Pour plus de précisions, se référer à l'annexe 3).

E. Aspects sociaux (y compris les sauvegardes)

72. Les impacts sociaux du projet sont généralement considérés comme étant positifs en termes d'amélioration de la connectivité des régions économiquement pauvres et mal desservies. Pour les usagers de la route, la réduction des coûts de transport, la diminution du temps passé sur les routes ainsi que l'amélioration de la sécurité routière auront des impacts sociaux bénéfiques, particulièrement pour les hommes qui sont représentés de manière disproportionnée dans les accidents mortels de la circulation.

73. *Genre* : La DGPC est caractérisée par une mixité hommes-femmes saine et le projet continuera d'encourager le personnel féminin à participer aux exercices de renforcement des capacités. Le recensement et les études socio-économiques intégrées dans les PAR refléteront la conception sensible à la dimension de genre et collecteront des données ventilées par sexe pour identifier les impacts sur les femmes et les hommes. Les PAR proposeront des mesures qui

garantiront que les groupes qui ont le plus de difficultés à accéder aux indemnisations ou à participer au processus de consultation (comme les femmes propriétaires terriens ou les personnes âgées) accèdent et participent dans des conditions d'égalité (en tenant, par exemple, des sessions de consultation à un moment et un lieu convenant aux personnes ayant des responsabilités familiales et/ou à mobilité réduite). Pendant la mise en œuvre, le projet sera en mesure de suivre les impacts spécifiques en obtenant le feed-back des bénéficiaires (ventilés par sexe) grâce aux mécanismes de traitement des plaintes (GRM) établis.

74. *Réinstallation* : La politique de la Banque mondiale sur la réinstallation involontaire, OP 4.12, s'applique à ce projet, dans la mesure où des terrains devront être acquis pour l'élargissement et l'amélioration de plusieurs tronçons routiers clés, identifiés comme étant importants pour améliorer la connectivité nationale. Les visites de la Banque mondiale sur les sites des RN4, RN12 et RR133 ont déterminé que le plus gros impact social sera lié à l'acquisition des terres et comprendra principalement : (i) la compensation des usagers sans titre foncier des terrains publics et privés ; (ii) l'acquisition de bandes étroites de terres agricoles le long de la route et (iii) la démolition de petites structures et kiosques le long de la route. Ces impacts sont entièrement atténués dans le cadre des PAR spécifiques aux sites conformément à l'OP 4.12. Le recensement et l'enquête socio-économique assureront que les répercussions spécifiques au genre de ces impacts sont pleinement comprises pour garantir un accès égal des femmes et des hommes aux indemnisations, au mécanisme de traitement des réclamations et aux consultations. L'étendue totale de l'acquisition des terres, y compris l'utilisation involontaire de terres, et la réinstallation physique éventuelle, n'est pas pleinement connue, dans la mesure où la conception définitive n'est pas encore disponible pour toutes les routes. Ceci étant, aucune réinstallation physique n'est prévue et l'impact sur les personnes affectées par le projet devrait être relativement mineur. A titre d'indication, pour la RN12, pour laquelle une conception détaillée et étude topographique sont disponibles, des acquisitions de 1m² à 5ha seront nécessaires, et concerneront les propriétaires de 587 parcelles. Un nombre moins important de personnes devrait être affecté par la RN4 et la RR133. La conception de la RN12 reflète la volonté de minimiser l'impact. De plus, un accord de compensation des pertes au coût de remplacement et une indemnisation rapide (et l'acquisition des terrains), avant le démarrage de la construction, peuvent considérablement réduire le risque de retards dans le calendrier de construction liés à des désaccords sur la valeur des terrains et des paiements en temps opportun.

75. Un cadre de politique de réinstallation (CPR) destiné à guider l'élaboration de PAR au sein du projet a été finalisé. Des consultations ont eu lieu le 26 décembre 2014. Le CPR a été présenté dans le pays le 5 février et a été posté sur Infoshop le 10 février 2015. Des projets de plans de réinstallation (PAR) spécifiques à la RN12 et RR133 ont été publiés en Tunisie sur le site internet du MEHAT le 24 avril 2015 et postés sur InfoShop le 24 avril aussi. Pour la RN4, dans la mesure où la conception et le tracé exacts n'étaient pas connus avant l'approbation du projet, le CPR sera utilisé pour élaborer le PAR après l'entrée en vigueur, lorsque la conception exacte sera connue. Les projets de PAR seront communiqués avant l'évaluation sur Infoshop et dans le pays. Des consultations publiques seront organisées dans le cadre de leur préparation. Le PAR pour la RN4 sera communiqué et les indemnisations versées avant le commencement des travaux publics sur le tronçon.

76. *Questions de réinstallation historiques* : Le recensement et les consultations sur les PAR ont découvert l'existence de certaines questions historiques de réinstallation affectant les corridors routiers à être améliorés par le projet : l'acquisition des parcelles par le Gouvernement tunisien pour permettre l'élargissement des routes en 2000-2002 sans la participation de la Banque mondiale et pour lesquels un certain nombre de propriétaires habilités (ayants-droit) ont toujours pas été indemnisés. Un audit a été effectué en avril 2015, et ses résultats montrent un total de 255 parcelles acquises par le gouvernement en 2000-2002 pour permettre le développement de la chaussée sur trois sites distincts couverts par le présent projet : RN12 dans le gouvernorat de Sousse, la rocade de Kairouan (connu sous le nom RN2D) dans le gouvernorat de Kairouan, et RR133 dans le gouvernorat de Zaghouan. La situation dans chaque site est la suivante, selon les conclusions de l'audit :

a. **RN12** : L'élargissement de la route en 2000-2002 a concerné 10,3 km de la route avec une emprise de 20m de chaque côté, nécessitant l'expropriation de 206 parcelles. L'Avis d'expropriation ainsi que les résultats du cadastre et le plan parcellaire ont été publiés en 2000, et le public a été consulté. Les travaux ont été réalisés entre 2000 et 2002. Les procédures pour l'acquisition des parcelles en question à l'amiable ont été complétées en 2003. Cependant, aucun Décret d'expropriation¹² officielle n'a été publié. Le transfert du titre vient après la signature d'un contrat à l'amiable en dehors du tribunal, ou par ordre judiciaire basé sur le Décret d'expropriation à un taux de compensation fixé par le juge. Sur les 206 parcelles, 111 ont été indemnisées à l'amiable et le titre légal a été transféré à l'état, 1 appartenait déjà à l'état, et 94 parcelles doivent encore être compensées. Sur les 94 parcelles, 78 sont apparemment non-compensées à cause des problèmes de documentation de propriété, des problèmes de documentation foncière, ou du refus des propriétaires de signer les contrats offerts à l'amiable. Les 16 parcelles restantes ont été partiellement indemnisées ; c.-à-d. qu'au moins un des co-propriétaires mais pas tous a accepté sa compensation et a transféré sa partie du titre à l'État. La superficie totale des 94 parcelles expropriées est de 72 722 m² et implique une rémunération totale de 222 546 TND (l'équivalent d'environ 116 000 USD aux taux de change courants).

b. **RN2D (la rocade de Kairouan sud-est, connexe à la RN12)** : Des travaux sur la rocade partant de la RN12 sur une distance de 16 km a eu lieu en 2000 et a demandé l'expropriation de 35 parcelles, après l'affichage de l'Avis d'expropriation et le plan parcellaire en 2000. Le Décret d'expropriation a été publié le 5 janvier 2009. Le transfert du titre vient après la signature d'un contrat à l'amiable en dehors du tribunal, ou par ordre judiciaire basé sur le Décret d'expropriation à un taux de compensation fixé par le juge. Sur les 35 parcelles, 29 ont reçu une compensation en espèces à l'amiable et le titre légal a été transféré à l'état, soit avant ou après la publication du Décret d'expropriation, 2 n'ont pas été réglées puisque leurs titres légaux ne reflètent pas les propriétaires actuelles et elles sont maintenant devant un tribunal civil pour être mis à jour, et 4 parcelles appartenaient déjà à l'état. La superficie totale des 4 parcelles

¹² Le Décret d'expropriation est l'instrument administratif qui demande au juge de l'expropriation de transférer le titre de propriété à l'Etat et permettrait à l'Etat de prendre possession légale de la propriété après la consignation d'une indemnité en compte séquestre.

expropriées est de 21 173 m² pour une rémunération totale de 127 038 TND (l'équivalent d'environ 66 000 USD aux taux de change courants).

c. **RR133** : Pour des travaux de dédoublement sur la RR133 en 2002 dans le contexte d'un plan d'urbanisation, l'emprise de la route a été élargie à un total de 50 m sur une longueur de 2 km sans l'adoption d'aucune mesure légale d'expropriation préalable. Les résultats préliminaires d'un cadastre montrent que la route a été construite d'une manière qui affecte 13 702 m² des terres appartenants à 14 parcelles. Les propriétaires desdites parcelles en sont toujours les propriétaires légaux car aucun processus d'expropriation n'a été entamé. Sur les 14 parcelles, 6 appartenaient déjà à l'état et 8 à des propriétaires qui possèdent des certificats de propriété formels et sont prêts à accepter une compensation en vertu d'un accord à l'amiable avec l'administration. La valeur totale de la rémunération de ces terres n'a pas été calculée.

77. La situation relative à la compensation de chacune des trois routes est la suivante :

a. **RN12** : Dans les 94 cas sur la RN12 dans lesquelles les terres doivent encore être pleinement compensées, l'État n'a pas encore été accordé la possession légale des terres, en dépit du fait que les travaux ont été achevés. Les fonds à des prix historiques ont été consignés dans un compte séquestre à la Trésorerie nationale, attribués individuellement au niveau de la parcelle et documentés.

b. **RN2D (la rocade de Kairouan sud-est, connexe à la RN12)** : L'État a été accordé la propriété et la possession légale des deux parcelles restantes sur la RN2D à cause de la publication du Décret d'expropriation et du subséquent ordre du juge d'expropriation de consigner en compte séquestre les fonds nécessaires (aux prix de 2009). Pourtant, les propriétaires n'ont pas encore été capables de recevoir les fonds consignés parce que leurs cas sont devant le tribunal civil.

c. **RR133** : Dans les 8 cas sur la RR133 dans lesquelles les terres doivent encore être pleinement compensées, l'État n'a pas encore été accordé la possession légale des terres, en dépit du fait que les travaux ont été achevés. Aucun fonds n'a été déposé dans un compte séquestre pour RR133.

78. Le plan d'action à échéance limitée préparé par la Banque et approuvé lors des négociations avec l'Emprunteur contient un ensemble de mesures à être entreprises par le gouvernement afin de prendre toutes les mesures possibles pour régler les réclamations en suspens sur ces 91 parcelles.

a. **RN12** : Le plan d'action nécessite que le Gouvernement tunisien publie un Décret d'expropriation pour la RN12, suivi de l'envoi par le Gouvernement de l'ensemble des 94 parcelles qui n'ont pas été pleinement compensées aux tribunaux pour réévaluation aux prix de marché courants et pour résolution finale. Une fois le Décret publié, la loi tunisienne engage le juge d'expropriation à fixer la compensation selon les prix courants en date de la publication du Décret d'expropriation (prévue pour 2015). Bien que le processus national d'indemnisation est actuellement en cours pour la RN12, étant donné le retard dans les paiements aux propriétaires, la Banque et l'Emprunteur ont

convenu que l'Emprunteur réglera toutes les réclamations en suspens le plus rapidement possible afin d'assurer que toutes les terres prises à la fois pour les travaux financés par le gouvernement et par la Banque ont été acquis légalement d'une manière qui soit juste, transparent et équitable.

b. **RN2D (la rocade de Kairouan sud-est, connexe à la RN12) :** Le Plan d'actions nécessite que la DGPC, la Direction Générale des Affaires Foncières, Juridiques et du Contentieux (DGAFJC), et le Ministère du Domaine de l'État et des Affaires Foncières (MDEAF) confirment que les deux parcelles sur la RN2D sont actuellement devant les tribunaux et que le gouvernement a pris toutes les mesures possibles pour expédier leur résolution. Bien que les deux parcelles restantes sur la RN2D sont devant les tribunaux à cause des problèmes légaux avec leurs titres de propriété, étant donné le retard dans les paiements aux propriétaires, la Banque et l'Emprunteur ont convenu que l'Emprunteur réglera toutes les réclamations en suspens le plus rapidement possible afin d'assurer que toutes les terres prises à la fois pour les travaux financés par le gouvernement et par la Banque ont été acquis légalement d'une manière qui soit juste, transparent et équitable.

c. **RR133 :** Le Plan d'Action engage la DGPC, la DGAFJC, et le MDEAF à intégrer les 8 parcelles affectées sur la RR133 au PAR pour ladite route et les résoudre comme une entièrement nouvelle acquisition. Puisque aucune évaluation n'avait été faite antérieurement, le Gouvernement tunisien a décidé de résoudre les questions d'acquisition antérieures en indemnisant les 8 parcelles expropriés aux prix du marché de 2015, conforme aux dispositions du PAR.

79. Comme mesure générale, le gouvernement fournira à la satisfaction de la Banque les preuves et la documentation de la prise de toute mesure possible pour assister les propriétaires à obtenir leur juste compensation. Pour toute parcelle affectée par ces acquisitions antérieures qui n'ont pas été pleinement compensées avant le commencement des travaux, le gouvernement devra montrer qu'aucune action gouvernementale supplémentaire ne pourrait expédier le processus et que la question repose entièrement sur les actions des propriétaires ou attend le jugement d'un tribunal.

80. Le Plan d'Action sera exécuté et une revue indépendante de toute mesure prise avec les preuves documentées sera exécutée avant le commencement des travaux sur les parcelles acquises antérieurement, ou sur les parcelles adjacentes à celles-ci. La mise en œuvre complète du Plan d'Action est exigée par l'Accord de Prêt. Le manque de résolution de ces questions historiques pourrait poser un risque important pour la mise en œuvre de ce projet de la Banque mondiale.

81. L'acquisition des terres intervient sous la responsabilité de la DGPC, la DGAFJC, et du MDEAF. Cependant, la DGPC aura recours au soutien d'un comité interministériel mandaté pour assurer la bonne coordination entre les organes du gouvernement pour que les procédures et la compensation pour l'acquisition foncière soient exécutées dans les meilleurs délais.

82. *Participation des citoyens et mécanisme de traitement des plaintes :* Le principal mécanisme de participation des citoyens au projet consiste en la préparation et la mise en œuvre

des plans de réinstallation (PAR) et le mécanisme de traitement des plaintes (GRM) en cours d'élaboration. Des consultations avec la population ciblée, y compris un large éventail de parties prenantes de la société civile, ainsi qu'un recensement social et une enquête auprès des ménages touchés, bien menés, seront organisés dans le cadre de l'élaboration des PAR spécifiques aux sites, et les propositions pertinentes seront intégrées dans le projet. Chaque personne affectée par le projet (PAP) est informée du projet et du GRM dans le cadre du recensement. Les organisations de la société civile (OSC) et autres parties prenantes des régions couvertes par le projet sont également contactées dans le cadre de l'étude socio-économique. Les consultations formelles sur les RAP permettront, par ailleurs, aux PAP, OSC et autres parties prenantes de donner leur feedback sur les PAR. Un mécanisme de traitement des plaintes sous la responsabilité générale de l'UGP, a été conçu de manière à traiter de manière adéquate toutes les préoccupations des PAP ou de la société civile. Les questions, commentaires et plaintes peuvent être directement adressées au CRC ou à l'administration centrale par mail, téléphone ou courrier. Les brochures décrivant le processus et les coordonnées seront produites dans un format et une langue que les PAP comprennent facilement. De plus, une supervision étroite de la mise en œuvre des sauvegardes permettra d'assurer une bonne gestion du projet. A cet effet, un indicateur sur le GRM a été intégré au cadre de résultats du projet.

83. Bien que l'emprunteur n'ait pas travaillé avec la Banque pendant plus d'une décennie, l'expérience du MEHAT dans des grands projets d'infrastructure financés par des IFI (y compris la BAD et la BEI), l'engagement de l'unité UGP à observer la politique de sauvegarde de la BM et leur appropriation du processus ont été démontrés par l'élaboration d'un CPR en interne. Deux consultants ont été recrutés pour élaborer les PAR pour atténuer le manque d'expérience pratique de la UGP dans ce domaine. Outre les briefings répétés, une session de formation d'une journée sur l'OP 4.12 a été organisée par la Banque. D'autres activités de renforcement des capacités et une formation ciblée ont été réalisées pendant la préparation et une formation supplémentaire est prévue pendant la mise en œuvre.

F. Aspects environnementaux (y compris les sauvegardes)

84. Le projet finance l'amélioration de trois tronçons de routes existants. Même s'il est possible que le tracé de certains tronçons de ces routes soit dévié, les impacts environnementaux devraient, de manière générale, être bien identifiés et gérables, avec des mesures d'atténuation bien définies dans le plan de gestion environnementale et sociale (PGES) spécifique à chaque tronçon. Par conséquent, conformément à la politique opérationnelle 4.01 de la Banque mondiale, ce projet a été classé dans la catégorie B. Les habitats naturels ne sont pas affectés par le projet ; par conséquent, la politique opérationnelle de la Banque sur les Habitats naturels (OP4.04) n'est pas déclenchée. En revanche, une petite partie de zone boisée située au niveau de la RN4 où un doublement des voies est prévu à proximité de Djebel Mansour, sera affectée par le projet. Par conséquent, la politique opérationnelle de la Banque sur les Forêts (OP4.36) sera déclenchée; l'Étude d'impact environnementale et sociale (EIES) décrira de manière détaillée la zone d'intervention, les parties de la forêt qui seront touchées et toutes les procédures associées à l'utilisation permanente ou partielle de zones boisées. Les éventuels impacts environnementaux sont associés à : (i) une mauvaise gestion des déchets de construction, débris, écoulements d'eaux usées et poussières diffuses, nuisances sonores, déversements et autres émissions émanant de la construction des routes ; (ii) une attention insuffisante prêtée à l'érosion des sols, la mise en œuvre

des gabions en pierre sèche, la gestion des eaux pluviales, la stabilité des pentes et la gestion des carrières ; (iii) la perte ou l'endommagement de la végétation due à un abattage inapproprié d'arbres et leur remplacement en nombre insuffisant ; (iv) une attention insuffisante accordée au passage et à la circulation sûrs et pratiques des véhicules, piétons et du bétail et aux accès aux propriétés reliant les routes du projet ; (v) des protocoles inappropriés pour les découvertes fortuites, le cas échéant, et (vi) des questions de santé et de sécurité au travail de la main-d'œuvre et les travailleurs.

85. La DGPC a réalisé des évaluations d'impact environnemental sur les trois routes et a préparé un cadre de gestion environnementale et sociale (CGES) pour la RN4. Ceci a été fait en consultation avec les principales parties prenantes en décembre 2014 et publié en Tunisie et sur le site Infoshop de la Banque. Des EIES ont été préparées pour la RN 12 et la RN 133, en coordination avec l'équipe de conception des routes. Chaque EIES contient aussi un PGES qui prescrit les mesures d'atténuation à prendre pour la route en question. Mis à part les mesures d'atténuation, les PGES incluront des arrangements institutionnels relatifs aux exigences de supervision, de reporting, de suivi, de formation et de coordination entre les multiples intervenants. Des outils de détection pour les procédures relatives aux découvertes fortuites seront intégrés dans les PGES révisés pour préserver les ressources culturelles découvertes, le cas échéant. Un mécanisme de réclamation opérationnel sera mis en place pour le feed-back continu des personnes affectées par le projet. La DGPC a organisé des consultations spécifiques aux différents sites en mars 2015 et a préparé des documents avec l'ensemble des parties prenantes concernées et touchées (y compris les communautés, les propriétaires terriens et utilisateurs des terres, d'autres organismes concernés au niveau national et local, etc.) et les commentaires et le feed-back seront intégrés dans la conception du projet et les EIES. Les EIES définitifs ont été postés sur le site Internet de l'emprunteur et dans les zones spécifiques au projet, facilement accessibles à l'ensemble des parties prenantes avant l'examen. La Banque a publié également les deux EIES sur Infoshop avant l'évaluation du projet. Les PGES seront inclus dans les documents d'appel d'offres et les modalités de supervision et suivi des contractants ont été intégrés aux PGES. Le coût de mettre en œuvre les mesures d'atténuation exigées par les PGES sera reflété dans les contrats des travaux. Quand le tracé final de la RN 4 sera connu dans les mois suivant l'approbation du projet, un EIES spécifique à cette route (avec son PGES associé) sera préparé. Ladite EIES sera transmis à la Banque pour approbation et sera sujet à la consultation publique et la publication avant de lancer les appels d'offres.

86. La DGPC n'a pas travaillé avec la Banque mondiale au cours de la dernière décennie et il n'y a pas de spécialiste désigné, formé aux questions environnementales, dans l'équipe de projet, et familiarisé avec les politiques de sauvegarde de la Banque. Le consultant environnemental national qui a préparé l'EIE est parfaitement qualifié et au fait des politiques opérationnelles de la Banque. Pendant la phase de préparation, l'équipe de la Banque a également déployé des efforts importants pour former la DGPC sur les politiques et procédures de la Banque. Le MEHAT a assigné à l'UGP un point focal environnemental qui travaille déjà avec la Banque sur la préparation du CHES et des PGES. Une dotation budgétaire doit être prévue dans les PGES pour la formation technique formelle et le renforcement des capacités de l'équipe de projet de l'Emprunteur au niveau national et local, pendant la phase de mise en œuvre du projet, sur les aspects environnementaux de la conception, la mise en œuvre, le suivi, le reporting, l'entretien et la gestion

continue des routes. La Banque effectuera un audit environnemental indépendant après la phase de construction pour évaluer la conformité avec les PGES.

G. Système de règlement des plaintes à la Banque mondiale

87. Communautés et individus qui croient qu'ils sont lésés par des projets soutenus par la Banque mondiale (BM), peuvent présenter des réclamations au niveau des mécanismes de règlement des plaintes du dite projet ou au niveau du system de réglementation des plaintes à la BM (GRS). Le GRS assure que les plaintes reçues sont rapidement passés en revue afin de répondre aux préoccupations liées au projet. Les communautés et les particuliers affectées par le projet peuvent soumettre leur plainte au Panel d'inspection indépendant de la Banque mondiale qui détermine si le dommage survenu ou pouvant survenir, en raison de WB non-respect de ses politiques et procédures. Les plaintes peuvent être soumises à tout moment après que des inquiétudes ont été portées directement à l'attention de la Banque mondiale, et de la gestion de la Banque a été donnée l'occasion de répondre. Pour plus d'informations sur la façon de soumettre des plaintes au grief d'entreprise de la Banque mondiale réparation service (GRS), se il vous plaît visitez <http://www.worldbank.org/GRS>. Pour plus d'informations sur la façon de soumettre des plaintes au Panel d'inspection de la Banque mondiale, vous pouvez consulter le site : www.inspectionpanel.org.

Annexe 1: Cadre et suivi des résultats

Pays : Tunisie

Titre du projet : Corridors de transport routier en Tunisie (P146502)

Cadre de résultats

Objectifs de développement du projet

Déclaration des ODP

Les objectifs de développement du projet consistent à : (i) réduire les coûts et le temps de transport et améliorer la sécurité routière sur des corridors sélectionnés entre les régions en retard de développement et les régions plus développées en Tunisie et (ii) renforcer les capacités du Ministère de l'Équipement, de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire en matière de gestion du patrimoine routier.

Ces résultats sont au Niveau du projet

Indicateurs des objectifs de développement du projet

Nom de l'indicateur	Référence	Valeurs cibles cumulées									
		2015	2016	2017	2018	2019	2020				Objectif final
Réduction des coûts d'exploitation des véhicules sur les routes améliorées par le projet (pourcentage)											
Corridor RN12	0.00				1.3%	3.3%	6.1%				6.1%
Corridor RR133	0.00				6.1%	15.0%	16.4%				16.4%
Corridor RN4	0.00				1.7%	12.9%	15.1%				15.1%
Réduction du temps de trajet sur les routes améliorées par le projet (pourcentage)											
Corridor RN12	0.00				15.8%	19.1%	22.1%				22.1%
Corridor RR133	0.00				6.7%	17.1%	25.0%				25.0%
Corridor RN4	0.00				1.1%	27.4%	30.0%				30.0%
Nombre d'accidents de la circulation mortels pour cent millions de kilomètres-véhicules parcourus (KV) sur les routes améliorées par le projet (nombre)											
Corridor RN12	5.3						3.7				3.7
Corridor RR133	7.0						4.9				4.9
Corridor RN4	4.3						3.0				3.0

Indicateurs des résultats intermédiaires

Nom de l'indicateur	Référence	Valeurs cibles cumulées								
		2015	2016	2017	2018	2019	2020			

Routes construites, non rurales (kilomètres) - (clés)	0,00	0,0,	7,2	60,3	129,6	137,8	137,8				137,8
Routes réhabilitées, non rurales (kilomètres) - (Clés)	0,00	0,0	2,3	5,7	7,6	8,7	8,7				8,7
Bénéficiaires directs du projet (nombre), dont (pourcentage) de femmes (Clés)	0 0%						373 500 50%				373.500 ¹³ 50%
Emplois créés durant la phase des travaux (nombre de mois-personnes)	0	0	10.800	27.000	36.000	40.800	40.800				40.800 ¹⁴
Budget disponible pour l'entretien courant des routes classées (DTN/km des routes classées)	1 542	1 542	1 619	1 696	1 773	1 850	1 927				1 927
Plaintes enregistrées relativement aux	N/A	N/A	80%	80%	90%	100%	100%				100%

¹³ Cette valeur cible est calculée à l'aide des données du recensement de 2014 pour les délégations situés sur l'itinéraire des tronçons améliorés, pour estimer le nombre de personnes vivant dans un rayon de 2 km des routes. Les délégations suivantes sont incluses : RN 4: el Fahs, Bargou, Siliana Nord, Siliana Sud; RN 12: Kairouan Nord, Kairouan Sud, Sidi el Heni, M'Saken, Sousse Riadh ; RR133: Zaghouan, Bir Mchergua.

¹⁴ Valeur cible estimé comme suit (voir note de bas de page 8, ci-dessus) : 17.000 emplois annuels par milliard de dollars US investis x 0,2 milliards de dollars x 12 mois-personnes par emploi annuel = 40.800 mois-personnes.

bénéfices du projet réellement traitées (pourcentage) – ventilées par sexe du plaignant											
Préparation et exécution d'un plan quinquennal d'investissement et d'entretien à l'aide du HDM-4 (oui/non)	non	non	non	non	oui	Oui	oui				Oui
Etude de faisabilité sur les contrats basés sur les performances terminée et spécifications techniques d'un projet pilote dans les régions retardataires validées	Non	non	non	Oui	oui	oui	oui				Oui
Pourcentage des routes du réseau routier national et régional (trafic et état des routes) géré à l'aide du HDM-4	0%	0%	60%	70%	80%	90%	100%				100%

Utilisation par la DGPC des principes de gestion des actifs routiers pour évaluer le budget d'entretien	Non	non	oui	Oui	oui	oui	oui				Oui
---	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	--	--	--	-----

Description des indicateurs

Indicateurs des objectifs de développement du projet

Nom de l'indicateur	Description (définition de l'indicateur etc.)	Fréquence	Sources des données / méthodologie	Responsabilité de la collecte des données
Réduction des coûts d'exploitation des véhicules	Réduction en pourcentage des coûts de transport par passager-kilomètre et par tonne-kilomètre sur les corridors routiers à améliorer.	Annuellement après achèvement des travaux de génie civil	Les objectifs de CEV ont été calculés à l'aide du HDM-4 en comparant le VOC annuel du cas de référence (sans projet) au cas avec projet. La performance du projet sera calculée à l'aide du HDM-4 avec des données d'entrée mises à jour pour refléter l'état des routes après les travaux de génie civil.	DGPC/UGP
Corridor RN12	Comme ci-dessus.	Comme ci-dessus.	Comme ci-dessus.	Comme ci-dessus.
Corridor RR133	Comme ci-dessus.	Comme ci-dessus.	Comme ci-dessus.	Comme ci-dessus.
Corridor RN4	Comme ci-dessus.	Comme ci-dessus.	Comme ci-dessus.	Comme ci-dessus.
Réduction du temps de trajet	Nombre de minutes de réduction du temps moyen de trajet sur les corridors routiers améliorés par ce projet.	Annuellement après achèvement des travaux de génie civil	Temps de travail réel tel que mesuré par le personnel de la DGPC, à l'exclusion des arrêts.	DGPC/UGP
Corridor RN12	Comme ci-dessus.	Comme ci-dessus.	Comme ci-dessus.	Comme ci-dessus.
Corridor RR133	Comme ci-dessus.	Comme ci-dessus.	Comme ci-dessus.	Comme ci-dessus.
Corridor RN4	Comme ci-dessus.	Comme ci-dessus.	Comme ci-dessus.	Comme ci-dessus.

Nombre d'accidents mortels de la route	Nombre de décès ajusté au trafic. L'indicateur est exprimé comme ratio des accidents mortels par kilomètre-véhicule parcouru (VKT) sur le tronçon en question, par moyenne mobile de cinq ans. La référence est calculée à l'aide des données sur les accidents mortels et VKT pour 2008-2012. Les objectifs sont calculés comme équivalant à 50% du taux de décès prévu, ajusté à la vitesse, sans le projet, conformément à l'objectif de la Décennie d'action pour la sécurité routière	A l'achèvement du projet	Statistiques officielles de la DGPC et recueillies par la police	DGPC/UGP
Corridor RN12	Comme ci-dessus.	Comme ci-dessus.	Comme ci-dessus.	Comme ci-dessus.
Corridor RR133	Comme ci-dessus.	Comme ci-dessus.	Comme ci-dessus.	Comme ci-dessus.
Corridor RN4	Comme ci-dessus.	Comme ci-dessus.	Comme ci-dessus.	Comme ci-dessus.

Indicateurs des résultats intermédiaires

Nom de l'indicateur	Description (définition de l'indicateur)	Nom de l'indicateur	Nom de l'indicateur	Nom de l'indicateur
Route construites, non rurales (clé)	Kilomètres de routes non rurales construites dans le du projet. Dans le contexte du projet, ceci implique toutes les routes modernisées par doublement des voies, mais pas les routes qui n'ont été que renforcées. Les routes non rurales sont des routes classées sur le plan fonctionnel dans de nombreux pays comme étant des routes principales ou primaires, secondaires ou de liaison, ou parfois des routes tertiaires. Généralement, les routes non rurales relient les centres urbains/villes/habitats de plus de 5.000 habitants les uns aux autres ou à des routes de classes supérieures, bourgs et	Tous les 6 mois	Source: statistiques de la DGPC	DGPC/UGP

	centres urbains. Les routes rurales sont comprises dans les routes non rurales.			
Routes réhabilitées, non rurales (clé)	Kilomètres de routes non rurales rouvertes au trafic motorisé, réhabilitées ou mises à niveau dans le cadre du projet. Dans le cadre de ce projet, cet indicateur s'adresse spécialement aux routes renforcées mais non dédoublées. Les routes non rurales sont des routes classées sur le plan fonctionnel dans de nombreux pays comme étant des routes principales ou primaires, secondaires ou de liaison, ou parfois des routes tertiaires. Généralement, les routes non rurales relient les centres urbains/villes/habitats de plus de 5.000 habitants les uns aux autres ou à des routes de classes supérieures, bourgs et centres urbains. Les routes rurales sont comprises dans les routes non rurales.	Tous les 6 mois	Source: statistiques de la DGPC	DGPC/UGP
Bénéficiaires directs du projet (nombre) dont (pourcentage de) femmes (clé)	Les bénéficiaires directs sont définis comme la population vivant dans un rayon de 2 km d'une route améliorée par le projet. Pour ce projet, cette valeur cible est calculée à l'aide des données du recensement de 2014 pour les délégations des sous-gouvernorats situés sur l'itinéraire des tronçons améliorés, pour estimer le nombre de personnes vivant dans un rayon de 2 km des routes. Les délégations suivantes sont incluses : RN 4: el Fahs, Bargou, Siliana Nord, Siliana Sud; RN 12: Kairouan Nord, Kairouan Sud, Sidi el Heni, M'Saken, Sousse Riadh ; RR133: Zaghouan, Bir Mchergua.	Annuellement	Le meilleur mode de calcul de cet indicateur consiste en l'utilisation des SIG. Une zone de 2 km autour des routes du projet peut être reliée à une couche cartographique de la population pour calculer le nombre de bénéficiaires directs. Le pourcentage de femmes bénéficiaires directes peut être calculé de la même manière, car les données du	DGPC/UGP

			recensement sont ventilées par sexe.	
Emplois créés durant la phase des travaux (nombre de mois-personnes)	Un mois-personne est défini comme 20 jours-personne ou 1/12 d'une année-personne.	Tous les 6 mois	Les informations seront fournies par l'entreprise chargée des travaux de génie civil et vérifiées par le consultant en charge de la supervision.	DGPC/UGP
Budget disponible pour l'entretien courant des routes classées (DTN par km de routes classées)	Budget étatique annuel total reçu par le MEHAT pour l'entretien courant des routes (Titre I), divisé par le nombre de kilomètres de routes classées dans le réseau national. Calculé sur moyenne mobile de cinq ans.	Annuellement	Statistiques budgétaires du MEHAT.	DGPC/UGP
Plaintes enregistrées relativement aux bénéficiaires du projet, qui sont réellement traitées (%), ventilées par sexe du plaignant	Le pourcentage des plaintes individuelles enregistrées via le Mécanisme de traitement des plaintes du projet, mis en place conformément aux dispositions des documents de sauvegarde, qui sont traitées (c.-à-d., pour lesquelles une décision définitive a été prise et le plaignant est informé du résultat). Les chiffres doivent être ventilés en fonction du sexe du plaignant.	Tous les 6 mois	Les dossiers de plaintes seront conservés par le membre de l'UGP chargé des sauvegardes sociales	DGPC/UGP
Préparation et exécution d'un plan d'investissement et d'entretien quinquennal à l'aide du HDM-4	L'utilisation des techniques et données de gestion des actifs routiers pour préparer un plan d'investissement pluriannuel viable, avec des priorités spécifiques, traduirait un changement fondamental dans la manière dont les routes sont gérées en Tunisie. L'utilisation de contrats basés sur les performances dans le cadre de la gestion des actifs routiers sera intégrée dans la gestion des actifs routiers aux fins de cet indicateur. Le plan doit être exécuté pour que l'indicateur soit atteint.	Tous les 6 mois	La production du rapport sera indiquée par l'adoption officielle du plan d'investissement final par le MEHAT. L'exécution sera indiquée par la signature d'un contrat d'exécution du premier investissement prioritaire contenu dans le rapport.	DGPC/UGP

L'étude de faisabilité sur les contrats basés sur les performances est achevée et les spécifications techniques d'un projet pilote dans les régions retardataires est validée		Tous les six mois	Existence d'un rapport et preuve de la validation	DGPC/UGP
Pourcentage du réseau de routes nationales et régionales (trafic et état des routes) géré à l'aide de l'outil HDM-4	Proportion du réseau national de routes secondaires (« routes nationales ») dont les données en matière d'entretien ont été collectées et entrées dans la base de données HDM-4. La longueur totale de cette portion du réseau routier national est de 4 745 km en 2015.	Tous les six mois	Comparaison des contenus de la base de données à l'inventaire national des routes	DGPC/UGP
Utilisation des principes de gestion des actifs routiers par la DGPC pour évaluer le budget d'entretien	Préparation de rapports annuels sur l'état d'entretien des routes nationales et régionales dans les régions retardataires et leur connexion aux centres économiques (régions côtières)	Annuellement	Examen des rapports annuels sur l'état d'entretien des routes.	DGPC/UGP

Annexe 2 : Description détaillée du projet
TUNISIE: Projet de corridors de transport routier

1. **Zone couverte par le projet** : Elle consiste en trois corridors de routes nationales et régionales dans les régions centrales de Tunisie :

Désignation	De	A	Longueur (km)
Route nationale 12 (RN12)	Sousse	Kairouan	57
Route nationale 4 (RN4)	El Fahs	Siliana	65
Route régionale 133 (RR133)	Zaghouan	Tunis	24.5

2. Les corridors ciblés sont des connexions importantes entre quelques-unes des régions les moins bien desservies et les plus pauvres économiquement (nord-ouest, centre-ouest) et les réseaux de transports plus denses, situés sur la côte orientale et dans la région de la capitale, Tunis. Il s'agit de régions prioritaires pour le gouvernement dans ses efforts visant à améliorer le service de transport et, par là-même, les opportunités économiques dans les régions pauvres.

3. Le projet proposé financera une partie du programme de modernisation des corridors routiers nationaux et régionaux, l'amélioration de la sécurité routière sur ces tronçons, ainsi que le renforcement institutionnel du MEHAT.

4. Le montant du prêt s'élève à 200 millions USD et le montant du don s'élève à 909.000 USD sur un programme total de 231,0 millions USD. Le programme porte sur :

5. **Composante 1 : Amélioration des routes (228,2 millions USD, avec un financement de 200,0 millions USD de la Banque mondiale).** Le projet permettra d'améliorer environ 146 km de sections de routes nationales et régionales existantes à une seule voie sur trois corridors routiers. Cette composante comprendra quatre sous-composantes:

(a) Sous composante 1.1 : Élargissement et réfection, le cas échéant, d'un tronçon d'environ 57 km de la Route nationale 12 entre Sousse et Kairouan, y compris la mise à niveau de ponts, l'amélioration des ponceaux, des intersections et des panneaux de signalisation, et l'installation de dispositifs pour assurer la sécurité routière.

(b) Sous composante 1.2 : Élargissement et réfection, le cas échéant, d'un tronçon d'environ 65 km de la Route nationale 4 entre El Fahs et Siliana, y compris la mise à niveau de

ponts, l'amélioration des ponceaux, des intersections et des panneaux de signalisation, et l'installation de dispositifs pour assurer la sécurité routière.

(c) Sous composante 1.3 : Élargissement et réfection, le cas échéant, d'un tronçon d'environ 24 km de la Route régionale 133 entre Jebel el Oust et Zaghouan, y compris la mise à niveau de ponts, l'amélioration des ponceaux, des intersections et des panneaux de signalisation, et l'installation de dispositifs pour assurer la sécurité routière.

(d) Sous composante 1.4 : supervision des activités devant être exécutées en vertu des dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 ci-dessus.

6. Cette composante financera l'amélioration des trois corridors ciblés de routes secondaires et tertiaires, par leur transformation de routes à deux voies en une configuration à 2×2 voies. Travaux de génie civil comprendront l'élargissement et la modernisation des sections de la route quand il est nécessaires, la mise à niveau de 17 ponts et l'amélioration de 230 ponceaux, 52 intersections de la route, les panneaux de signalisation et l'installation d'autres dispositifs de sécurité routière (dans les zones urbaines en particulier).

7. L'objectif est que les corridors ciblés répondent aux spécifications techniques modernes et que les routes soient renforcées. L'itinéraire emprunté par chaque route doit être préservé dans la mesure du possible, sauf pour un petit nombre de modifications de la géométrie de la route requis pour satisfaire les normes techniques spécifiées.

8. Le doublement des voies est généralement effectué de manière symétrique des deux côtés de l'axe des routes actuelles ou, dans quelques cas, en réutilisant la voie existante et en construisant une nouvelle voie en parallèle. Ce dernier type d'arrangement est principalement utilisé à proximité de grands ouvrages hydrauliques, pour éviter d'empiéter sur des ouvrages existants ou de déplacer des réseaux situés à proximité (en particulier, les fibres optiques).

9. Les dispositions du projet font référence aux recommandations du réseau scientifique et technique français SETRA : directives techniques pour l'aménagement des routes principales – ARP, et les directives générales et conditions techniques des voies rapides urbaines – VRU. Les caractéristiques géométriques sont basées sur des vitesses de référence compatibles à une limite de vitesse de 90 km/h sur n'importe quel tronçon, ou moins en fonction des conditions locales : traversée de zones urbaines, de terrains accidentés ou de carrefours. C'est souvent le cas sur la RN 4. Les intersections sont maintenues pour la plupart au même niveau, soit sous forme de ronds-points soit sous forme de carrefours en T, contrairement à la pratique utilisée sur les autoroutes où elles sont uniformément dénivelées.

10. Dans la pratique actuelle, les corridors routiers sont conçus à deux voies, de 7m de largeur chacune, avec un terre-plein central de 3 m de largeur (ou de 5m à l'approche des intersections équipées d'une voie de virage à gauche dédiée), deux bandes d'arrêt d'urgence (accotements) de 2,5 m et des bermes de 1-1,5 m. Dans les parties montagneuses de la RN 4, les caractéristiques de la route ont été adaptées afin de minimiser les travaux de terrassement et réduire les impacts sur les terres adjacentes.

11. Pour les grands ouvrages comme les ponts ou les viaducs, la section transversale conserve les mêmes caractéristiques de largeur pour éviter tout effet de rétrécissement. Seule la berme est supprimée et remplacée par des trottoirs. Dans les zones urbaines, la section transversale est adaptée à la taille et aux caractéristiques du centre urbain. Les ouvrages hydrauliques ont été dimensionnés sur la base d'une période de récurrence de 50 ans pour les ponceaux et les canaux, et de 100 ans pour les grands ouvrages.

12. La principale contrainte de ce type de travaux est d'assurer le traitement des carrefours plans et de préserver l'accès local aux routes où la vitesse tend à augmenter après le doublement des voies. Le choix du type d'intersection et de leur répartition le long la route ont fait l'objet d'une étude approfondie pour donner un aperçu de la gestion des intersections dans le corridor. En rase campagne, le nombre de carrefours en T qui traversent le terre-plein central a été réduit. Des voies parallèles ont été créées, le cas échéant, pour permettre l'acheminement du trafic local vers un échangeur ou une zone urbaine à proximité.

13. L'éclairage et dispositifs de sécurité (retenue) sont inclus dans l'étude de conception des routes. L'éclairage de toutes les intersections est également prévu pour des raisons de sécurité.

14. Le tronçon de la RN 12 entre Sousse et Kairouan ne pose pas de problèmes techniques particuliers, que ce soit le long de l'itinéraire existant ou le contournement de Kairouan (le tronçon nord-est est inclus dans le plan de développement dans un environnement plat et ouvert). L'échangeur avec le contournement de Sousse, au point de départ corridor, est situé dans un environnement urbain typique. La variante choisie s'intègre dans la superficie existante sans toucher les bâtiments avoisinants, et constitue l'option privilégiée d'un point de vue sécurité. Il a été décidé de reporter la construction de la voie de contournement de Sidi El Heni. Des études sur de nouveaux itinéraires possibles seront entreprises et conservées comme options de mise en œuvre futures. Pendant la phase de transition, des précautions de sécurité sont prévues pour la traversée de cette zone urbaine : préservation des ronds-points aux deux extrémités dans le plan pour marquer l'entrée dans la ville, amélioration de l'éclairage des rues, renforcement et drainage de la chaussée et création de parkings de stationnement lorsque la situation le permet. Le projet contribuera à améliorer la sécurité routière sur ce tronçon où 183 accidents avec blessés ont été enregistrés par l'Observatoire national de la sécurité routière entre 2008 et 2012, tuant 64 personnes et en blessant 384.

15. Le tronçon de la RR 133 entre la RN 3 et Zaghuan est situé dans un centre économique en plein développement, avec des zones industrielles en cours de création et de nombreuses carrières à proximité. La planification physique ne pose pas de difficultés techniques, mais certains points exigeront un examen attentif pendant la conception du projet, comme l'accès sécurisé aux carrières en exploitation et les exigences de service des installations de la STEG. A la fin des travaux, la voie de contournement de Zaghuan sera réaménagée en deux voies, sans changer l'encombrement. La chaussée sera renforcée et des améliorations qualitatives apportées (stationnement, arrêts pour bus, etc.).

16. La modernisation de la RN 4 entre El Fahs et Siliana est destinée à mieux desservir la ville de Siliana et à contribuer ainsi au développement économique et social de cette région

essentiellement agricole. Cette route vise aussi à intégrer les populations se sentant particulièrement isolées, ce qui correspond à un objectif national de planification.

17. La première version de l'APS avait prévu un terre-plein central de 12 m, avec une mise à niveau éventuelle à 2x3 voies. La conception technique a été revue par la suite pour tenir compte de caractéristiques mieux adaptées à ce type de route : un terre-plein central de 3m la plupart du temps et de 1,6m sur le tronçon central, montagneux. Dans cette section montagneuse, le tracé a été optimisé pour être plus proche de l'axe actuel, tout en respectant un rayon minimum de courbure de 200 m. Ces changements contribuent à minimiser les travaux de terrassement et à réduire l'impact sur les terres adjacentes. Ils réduisent aussi considérablement le coût des travaux. L'aménagement de la RN4 permettra également de résoudre des problèmes importants découlant des diverses zones inondables situées le long de la route. La construction de la voie de contournement de Bargou est reportée, mais l'étude a été menée et les terres seront réservées. Des améliorations qualitatives seront apportées durant une phase de transition pour garantir la sécurité pendant toute la traversée de la ville.

18. Le coût au kilomètre des travaux de génie civil est calculé comme suit pour chaque tronçon :

- (a) RN12 : 2,32 millions DNT/km (1,21 million USD/km)
- (b) RR133 : 2,27 millions DNT/km (1,19 million USD/km)
- (c) RN4 : 2,77 millions DNT/km (1,45 million USD/km)

19. Le prix unitaire plus élevé pour la RN4 correspond au terrain montagneux dans laquelle elle se trouve. A titre de comparaison, des travaux similaires réalisés dans le gouvernorat de Sousse en mai 2014 pour transformer un tronçon de 15km en une configuration à 2x2 voies a coûté 2,3 millions DNT/km. Le coût approximatif de construction de nouvelles routes à 2x2 voies en Tunisie est de l'ordre de 4 à 6 millions DNT/km.

20. La DGPC retiendra la responsabilité pour la supervision des travaux. La supervision sera effectuée conjointement par le personnel de l'UGP et de la DREH pour les gouvernorats en question. Il sera soutenue davantage par l'embauche d'un ou plusieurs cabinets de conseil de supervision qui aideront avec les tâches quotidiennes de supervision et fourniront des services techniques spécifiques (par exemple la surveillance de l'application du PGES). Le(s) consultant(s) de supervision sera(ont) financé par le budget de la DGPC.

21. **Composante 2: Amélioration de la gestion du réseau routier (2,8 millions, avec un financement de la Banque de 0,9 million USD sous forme de don).** Le projet appuiera la transformation de la manière dont le Ministère de l'Équipement, de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire gère le réseau routier et planifie les investissements publics. Cette composante est divisée en deux sous-composantes :

- (a) Sous-composante 2.1 (1.9 millions, financé entièrement par le gouvernement) : Acquisition de: (i) l'équipement de surveillance pour le laboratoire central de CETEC à Tunis et ses laboratoires régionaux à Sousse, Kairouan, Siliana et Zaghouan, afin d'améliorer la gestion du réseau routier national et régional; et (ii) les véhicules pour la

supervision des travaux de génie civil sur le réseau routier à effectuer en vertu du volet 1 ci-dessus. L'équipement sera utilisé principalement pour soutenir le contrôle de la qualité et de la supervision des travaux. L'utilisation de l'équipement financé par le prêt ne sera pas limité au projet. Il existe certes des laboratoires professionnels privés, mais ils sont trop peu nombreux pour assurer une concurrence appropriée. Une institution publique doit donc combler la lacune. Le plan à long terme est de passer à une situation où le secteur privé jouera un rôle plus important, mais l'équipement proposé permettra de répondre aux besoins immédiats, pour soutenir le contrôle de la qualité au-delà du projet. Dans le contexte actuel de la Tunisie, le CETEC joue, par conséquent, un rôle essentiel dans le contrôle, le suivi et la vérification de la qualité et de l'expertise dans le secteur routiers, mais il est limité par son équipement obsolète. Le CETEC doit être soutenu pour assumer pleinement son rôle central de moteur de la mise à jour en continu des normes, réglementations et standards dans le domaine de la construction et de l'entretien des routes.

Sous-composante 2.2 (0,9 million USD, avec un don de 0,9 million USD) : Renforcer les capacités techniques du personnel sélectionné au MEHAT concernant: (i) la conception et la mise en œuvre d'outils de prise de décision afin de mieux l'entretien des routes de régime et de la route des dépenses publiques, y compris dans les régions en retard de développement; et (ii) l'examen du rôle des secteurs public et privé dans la gestion du secteur de la route, y compris l'utilisation de contrats de performance pour la réhabilitation et l'entretien des routes; et renforcer les capacités techniques du personnel sélectionné au MEHAT, d'autres ministères concernés et les entités publiques et les entités du secteur privé pertinentes en matière de gestion du patrimoine routier moderne et contrats de performance pour l'entretien des routes; tout au long de la prestation de services consultatifs techniques et la formation, la réalisation d'études et l'acquisition d'équipements et de logiciels. Cet sous-composante comprendra des actions dans trois domaines :

(i) Conception et mise en œuvre d'outils de décision pour mieux planifier les dépenses d'entretien et publiques, y compris dans les régions retardataires (606.000 USD). Ceci permettra de financer l'achat et la mise en œuvre d'un système de gestion des actifs routiers (par exemple, le HDM-4) pour le réseau national. Ainsi, une base de données unifiée et des outils de décision seront disponibles pour planifier l'entretien et les autres interventions sur les actifs routiers. Le système fournira un tableau de bord consolidé de l'état des routes nationales et régionales (y compris dans les régions en retard de développement), et les outils de prise de décision permettront, pour leur part, de mieux planifier les dépenses pour maximiser les bénéfices économiques des dépenses publiques dans le secteur routier. Ceci contribuera à améliorer l'état du réseau routier et permettra au Ministère de l'Équipement, de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire de mieux répondre aux besoins des régions à la traîne. La DGPC sera chargée du financement de la collecte des données. Le renforcement des capacités pour les activités mentionnées ci-dessus est inclus. Celui-ci prendra principalement la forme de formations, et inclura aussi d'autres activités, y

compris la conception de cours à enseigner par les universités locales, nécessaires pour soutenir le travail technique.

(ii) Examen du rôle des secteurs public et privé dans la gestion du secteur, y compris le recours aux contrats basés sur les performances pour la réhabilitation et l'entretien des routes (303 000 \$ US). Ceci renforcera le rôle du secteur privé dans le secteur routier, en mettant l'accent sur le recours aux contrats basés sur les performances pour la réhabilitation et l'entretien des routes nationales et régionales dans les régions en retard de développement. Cette proposition de recourir aux contrats basés sur les performances en Tunisie est réfléchie, basée sur l'expérience internationale et adaptée au contexte national. Elle représente un changement majeur par rapport au rôle actuellement joué par le secteur privé dans l'entretien des actifs routiers en Tunisie. Une étude examinera la capacité du ministère des Transports, des entreprises locales, du secteur financier et de toutes les autres parties prenantes concernées, à appuyer l'introduction de ce concept en Tunisie. Elle identifiera également au moins 2 tronçons pilotes potentiels dans les régions retardataires et élaborera des spécifications détaillées basées sur les performances (non pas des spécifications techniques ou conceptions de routes) qui pourront être utilisées dans un projet pilote qui sera sous-traité par la DGPC. La portée, durée et l'emplacement des interventions pilotes seront définis par l'étude. Le renforcement des capacités pour les activités mentionnées ci-dessus est inclus. Celui-ci prendra principalement la forme de formations, et inclura aussi d'autres activités, y compris la conception de cours à enseigner par les universités locales, nécessaires pour soutenir le travail technique.

22. La sous-composante 2.1 financera l'achat de l'équipement pour le contrôle qualité, les essais relatifs aux travaux de génie civil et les véhicules pour la supervision des routes.

23. Le coût total de l'équipement est de 3,6 millions DTN, équivalent à 1,9 millions USD. Ces fonds seront prélevés entièrement de l'apport de l'emprunteur.

24. La composante 2.2 sera financée à l'aide d'une subvention de 909.000 USD obtenue du Fonds d'affectation spéciale multi-donateurs (MTDF) pour appuyer la transformation du secteur. Le projet proposé contrôlera la mise en œuvre de cette activité, qui devrait être achevée d'ici le 31 mars 2017.

Annexe 3: Arrangements en matière de mise en œuvre
TUNISIE : Projet de corridors de transport routier

A. Arrangements institutionnels et en matière de mise en œuvre du projet

1. Le projet de corridors de transport routier sera mis en œuvre par le MEHAT au travers de la DGPC. La DGPC est responsable de la gestion du réseau de routes classées, à l'exception de 360 kilomètres d'autoroutes qui relèvent de la responsabilité de Tunis Autoroute. Conformément à la politique de décentralisation du gouvernement, une délégation régionale de la DGPC a été créée dans chaque gouvernorat (24 au total) avec un service d'entretien et de gestion chargée des véhicules/équipements et des travaux d'entretien.

2. Le Centre d'Essais et des Techniques de la Construction (CETEC) est un établissement public à caractère administratif (EPA), placé sous la tutelle du MEHAT. Il est chargé : (i) d'entreprendre les essais nécessaires sur les sols en place, les différents matériaux constituant les chaussées (bitume, gravier, argile, béton, etc.)(ii) D'effectuer les études et les essais sur des structures de type particulier ou faisant appel à des nouveaux matériaux, sous charges statiques ou dynamiques en vue de leurs utilisation dans le domaine de la construction ; (iii) D'entreprendre toutes études sur des thèmes intéressant le secteur et en particulier sur l'ensablement des routes la construction en milieux arides, la protection des villes contre les inondations, la fatigue des routes, la pathologie des ouvrages, et la construction parasismique ;(iv) De contribuer à l'élaboration des normes en matière de matériaux et de techniques de construction ; (v) De promouvoir les relations entre le département et les institutions universitaires et de recherche ; (vi) De participer aux activités de coopération technique internationale ayant trait au domaine d'activité du centre ; (vii) De procéder à la diffusion des connaissances scientifiques relatives au secteur par des publications ou toutes autres mesures appropriées ; (viii) De formuler des avis techniques sur l'aptitude à l'emploi des procédés, matériaux ou équipements nouveaux dans le but de leur utilisation ; (ix) D'élaborer la réglementation technique en matière de calcul et d'exploitation des ouvrages ainsi que les normes de leur entretien au niveau de la recherche appliquée et du contrôle de la qualité relatifs aux matériaux et aux ouvrages de génie civil. (x) De contrôler les produits bitumineux importés et fabriqués en Tunisie ; (xi) D'assurer la présidence de la commission nationale de suivi des produits bitumineux importés et fabriqués en Tunisie.

3. Le CETEC comporte six sections : (i) une section sol dans laquelle se font les essais, PROCTOR CBR et les limites d'Atterberg, pour évaluation des fines « Équivalent de sable », pour déterminer la granularité des granulats par analyse granulométrique. Essai pour déterminer les caractéristiques mécaniques et physiques des granulats : pour la détermination de la résistance à la fragmentation « Los Angeles » et pour la résistance à l'usure « Micro deval » ; Essai Deval ;(ii) une section dans laquelle se font les essais sur le produit noir (marshall, PCG, teneur en liant, Essai Duriez, Los Angeles, Granularité) ; (iii) section béton dans laquelle se font les essais sur le ciment, sur le sable pour mortier et béton. (iv) une section fondation dans laquelle font les essais de cisaillement direct, essai triaxial, Essai œdométrique, (v) une section chimie dans laquelle se font les essais bleu de méthylène et teneur en gypse et (vi) la section contrôle qui est chargée de faire les essais de contrôle sur chantier (proctor, sondage, densitomètre à membrane, etc).

4. Le CETEC dispose des dispositifs de mesure et d'essais datant des années 1960-1980 dont la plupart ne sont plus adaptés et conformes aux normes actuelles. Il est à préciser que malgré l'existence des laboratoires privés, le CETEC continue à jouer un rôle très important de contrôle et de mesure du secteur routier.

5. La DGPC possède une grande expérience dans la conception et l'exécution de projets routiers financés de l'extérieur, y compris avec la BEI et la BAD. Compte tenu de cette expérience, le risque de problèmes techniques ou contractuels liés à la capacité de l'agence d'exécution est considéré comme modérée. Ceci étant, la DGPC n'a pas collaboré avec la Banque sur un projet routier pendant plus d'une décennie et n'a qu'une compréhension limitée de ses politiques, y compris en termes de passation des marchés, de gestion financière, de sauvegardes environnementales et sociales. La plupart des activités de préparation du projet relatives aux RN12 et RR133, y compris les documents d'appels d'offre, les plans de réinstallation et les plans environnementaux et sociaux seront prêts au moment de l'examen. Pour la RN4, pour laquelle le tracé définitif ne sera pas entièrement défini au moment de l'examen, un plan de réinstallation et un cadre de gestion environnementale et sociale ont été préparés, examinés et publiés/consultés au avant l'examen.

6. La DGPC a créé au sein de sa structure interne une unité spéciale de gestion du projet (UGP) chargée de tous les aspects de préparation et de mise en œuvre générale des corridors de transport routier proposés et des futurs projets de la Banque. Des structures similaires ont été créées pour les projets financés par la BEI et la BAD. L'unité est dotée d'un personnel dédié et partage ses ressources, y compris sur les questions techniques, d'approvisionnement et de sauvegarde, avec les deux autres unités. Des consultants ont été recrutés pour préparer le PGES et le PAR (pour la RN12 et la RR133) et le CPR et le CGES (pour la RN4) avant l'évaluation du projet.

7. Le personnel de la DGPC est composé comme suit :

- a. Ingénieurs : 71
- b. Ingénieurs adjoints et techniciens : 48
- c. Personnel administratif : 44
- d. Ouvriers : 182

8. L'UGP est une direction composée d'une sous direction technique qui comporte les services suivantes :

- a. Service chargé de suivi des deux sous projets de la réalisation de doublement, de la RN4 et de RR 133 ;
- b. Service chargé de suivi de réalisation de sous projet de la réalisation de doublement de la RN 12 ;
- c. Service administratif et de comptabilité ;

- d. Service de suivi des procédures d'acquisition de terrain, et du volet environnemental, suivi et évaluation du PGES ; et
- e. Service de suivi des études techniques et de passation des marchés.

9. Pendant la phase de préparation, le personnel de la Banque a dispensé au MEHAT/DGPC une formation approfondie sur les politiques de la Banque, y compris dans les domaines de la passation des marchés, de la gestion financière et des sauvegardes environnementales et sociales. Dans la mesure où la DGPC coopérait déjà avec la BEI et la BAD sur des gros projets routiers, l'accent a surtout été placé sur les sauvegardes environnementales et sociales. Le MEHAT a recruté un consultant pour les aspects de sauvegardes environnementales des projets de la Banque, ainsi que des consultants chargés des questions de sauvegardes sociales pour préparer les PAR. La Banque a organisé un séminaire sur les sauvegardes environnementales et sociales en décembre 2013 ainsi que plusieurs sessions de travail pour préparer les documents cadres et les documents de sauvegarde spécifiques aux investissements (CGES, PGES, CPR et PAR). Malgré l'amélioration des capacités, le risque environnemental et social a été maintenu "substantiel" pour tenir compte du risque de retards dans la finalisation des procédures d'acquisition des terres. Pour atténuer ce risque, un comité interministériel assurera que les procédures appropriées d'acquisition des terres et d'indemnisation sont suivies de manière opportune.

B. Gestion financière, décaissements et passation des marchés

Introduction & contexte du projet

10. Le "projet de corridors routiers" est une opération d'investissement sous forme de prêt nouvellement proposée, d'un montant de 200 millions USD, en appui à une partie du programme de modernisation de corridors routiers nationaux et régionaux, d'amélioration de la sécurité routière et de renforcement des capacités institutionnelles. Dans la mesure où le projet est actuellement en phase de préparation, la politique de la Banque exige qu'il soit évalué en tenant compte des considérations techniques, économiques, fiduciaires, environnementales et sociales.

11. Conformément à la politique OP 10.00 de la Banque mondiale, l'équipe de gestion financière (GF) a effectué une évaluation de la gestion financière de la Direction Générale des Ponts et Chaussées, ou DGPC, au sein du Ministère de l'Équipement, de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire (MEHAT) du 16 au 21 juin 2014. Le principal objectif de cette évaluation était de déterminer si les modalités de gestion financière proposées pour le "projet de corridors routiers" fournissent une assurance raisonnable que le prêt sera utilisé aux fins prévues et qu'elles tiennent dûment compte des considérations d'économie et d'efficacité.

12. L'équipe de GF a conclu que bien que les arrangements en matière de GF proposés soient acceptables dans l'ensemble, des améliorations sont possibles et que de nombreuses mesures d'atténuation doivent être mises en place pour assurer un bon déroulement du projet.

Résumé analytique

13. La conception du projet est relativement simple et explicite. Le MEHAT, au travers de la DGPC, exécutera le projet et sera responsable du contrôle fiduciaire général, y compris de la gestion financière et des modalités de décaissement. L'évaluation a révélé que les modalités de gestion financière proposées par l'emprunteur sont acceptables dans la mesure où elles permettent, dans l'ensemble: i) d'enregistrer correctement toutes les opérations et soldes ; ii) de soutenir la préparation d'états financiers réguliers et fiables ; iii) d sauvegarder les actifs de l'entité, et iv) d'être soumises à des modalités de contrôle acceptables pour la Banque. Cependant, quelques points faibles et risques importants doivent être réglés pour assurer un environnement fiduciaire solide en vue d'un bon déroulement du projet, à savoir : i) la DGPC n'a pas d'expérience récente en termes de traitement d'opérations financées par la Banque mondiale ; ii) la comptabilité du projet n'utilisera pas de système comptable informatisé ; iii) la DGPC n'est pas dotée d'un département d'audit interne ; iv) le personnel financier de la DGPC n'est pas familiarisé avec les procédures de décaissement de la Banque ; v) les rapports financiers du projet seront préparés manuellement et vi) les rapports d'audit annuels du projet pourraient être présentés avec un retard considérable.

14. Pour atténuer les risques et les faiblesses identifiés, la DGPC mettra en œuvre les mesures d'atténuation suivantes avec le soutien de la Banque : (i) un collaborateur spécialisé sera affecté à mi-temps au traitement des aspects financiers du projet ; (ii) une formation bien ficelée sur les questions de gestion financière et de décaissement de la Banque sera dispensée au personnel administratif et financier actuel de la DGPC qui sera chargé de traiter les aspects financiers du projet ; iii) un manuel des opérations du projet qui inclura des procédures détaillées de comptabilité, de décaissements et d'information financière ; iv) un compte dédié distinct sera ouvert pour le projet et libellé en dollars US auprès de la Banque centrale et géré par le personnel de cette dernière ; (v) recourir largement aux informations financières du projet obtenues au travers de l'ADEB qui, bien qu'il s'agisse essentiellement d'un système budgétaire, permet un suivi en bonne et due forme des engagements et paiements du projet ; et vi) la préparation en temps opportun des états financiers finaux du projet, dans les deux mois suivant la clôture de l'exercice budgétaire, ce qui permettra à l'auditeur externe de réaliser son travail d'audit dans les délais pour répondre aux exigences en matière d'audit de la Banque. Après la prise en considération de ces mesures d'atténuation, le risque de gestion financière du projet est considéré comme "modéré".

Evaluation des risques & mesures d'atténuation

15. Sur la base de l'évaluation des risques inhérents et des risques de contrôle touchant le projet, le risque résiduel de GF globale est "modéré". Le tableau ci-dessous récapitule les risques GF importants identifiés pendant l'évaluation et les mesures d'atténuation convenues avec l'emprunteur pour y faire face.

Type de risques ¹⁵	Evaluation du risque	Commentaires/mesures d'atténuation des risques, intégrés dans la conception du projet	Evaluation du risque résiduel
Risque inhérent	S		M

¹⁵ Le **risque GF inhérent** est celui qui découle de l'environnement dans lequel se situe le projet. Le **risque de contrôle GF** est le risque que le système de gestion financière du projet soit inapproprié pour garantir que les fonds du projet sont utilisés de manière économique et efficiente et aux fins prévues. Le **risque global GF** est la combinaison des risques inhérents et des risques de contrôle, tels qu'atténués par les cadres de contrôle du client. Le **risque GF résiduel** est le risque global GF tel qu'atténué par les efforts de supervision de la Banque.

Au niveau du pays	M	Les principales conclusions du programme de dépenses publiques et de responsabilité financière de 2010 (PEFA) sont que le cadre juridique et administratif de gestion des finances publiques est sain et qu'il offre un niveau solide assurance quant à la fiabilité des informations ainsi qu'un environnement de contrôle solide ; cependant, certaines carences en matière de transparence et de responsabilité doivent encore être traitées.	M
Au niveau de l'entité	S	La DGPC n'a pas d'expérience récente en matière de traitement des opérations financées par la Banque mondiale ; par conséquent, le projet pourrait avoir des difficultés à faire face aux exigences fiduciaires de la Banque, y compris les aspects de décaissement et de gestion financière, pendant la mise en œuvre. Pour atténuer ce risque, une formation bien ficelée sur les aspects de gestion financière et de décaissement de la Banque sera dispensée au personnel administratif et financier actuel qui sera chargé de la gestion financière du projet au sein de la DGPC.	M
Au niveau du projet	L	La conception du projet est relativement simple et explicite. La fonction de gestion financière du projet sera centralisée au niveau de la DGPC.	L
Risque de contrôle	S		M
Budgétisation	L	Le budget du projet sera intégré dans les procédures budgétaires standards du MEHAT et enregistré dans le système budgétaire ADEB du pays, lequel offre un cadre de contrôle budgétaire et de suivi acceptable. De plus, le budget annuel du projet sera préparé sur la base du plan d'approvisionnement qui ne fera l'objet d'aucune objection de la part de la Banque.	L
Comptabilité	S	Dans la mesure où l'entité ne dispose pas d'un système de comptabilité informatisé, les informations comptables du projet seront conservées sur des feuilles de calcul Excel. La comptabilité manuelle pose un risque de contrôle majeur dans la mesure où les données sont plus sensibles aux erreurs structurelles, comme les formules incorrectement écrites, les erreurs de données, comme la saisie incorrecte des chiffres et les erreurs administratives, comme le manque de protection des mots de passe ou le partage incorrect. Pour atténuer ce risque, le projet fera amplement recours aux informations financières recueillies au travers de l'ADEB, lequel, bien qu'il s'agisse essentiellement d'un système budgétaire, permet un suivi correct des engagements et des paiements du projet.	M
Contrôle interne	M	La DGPC n'est pas dotée d'un département d'audit interne ; cependant, elle dispose d'un vaste arsenal de pratiques de contrôle interne définies dans les politiques et procédures de l'institution et bien connues par son personnel. Par ailleurs, les tâches d'autorisation, d'enregistrement, de paiement et de réception des biens/services du projet sont clairement séparées. Enfin, le projet disposera d'un manuel des opérations qui décrira et formalisera les activités de contrôle interne.	L
Versement des fonds	M	Les modalités de versement des fonds du projet ne sont pas complexes. Les fonds du prêt seront versés du compte de prêts sur le compte désigné du projet (CD) ouvert auprès de la BCT et de là, aux prestataires de services et fournisseurs. La BCT qui dispose d'une vaste expérience et connaissance des politiques de décaissement de la Banque, gèrera le CD du projet au nom de l'emprunteur.	L
Information financière	S	Bien que la DGPC n'ait pas d'expérience dans la préparation des rapports de projet pour des opérations financées par la Banque, elle a acquis une vaste expérience avec d'autres IFI, dont les exigences sont, dans une certaine mesure, semblables à celles de la Banque. Les modalités d'information financière du projet ne sont pas complexes, mais certains retards peuvent intervenir dans la production et la transmission dans les délais des rapports à la Banque, principalement parce qu'ils devront être préparés manuellement. Pour atténuer ces risques, le manuel des opérations du projet définira clairement les responsabilités de reporting en matière de gestion financière, précisant les rapports qui devront être préparés, par qui, dans quel délai et leur contenu.	M
Audit	S	Comme pour la plupart des projets financés par la Banque mondiale en Tunisie, il est fortement probable que la vérification externe du projet sera confiée au Contrôle Général des Finances (CGF). Le CGF a rendu ses rapports d'audit avec un retard considérable, principalement dû à sa surcharge de travail. Pour atténuer ce risque, le projet garantira une clôture de ses comptes dans les délais, à la fin de l'exercice, et une préparation en temps opportun des états financiers finaux du projet, de manière à pouvoir adresser sa demande d'audit au CGF dans les deux mois après la fin de l'exercice budgétaire. Ceci permettra au CGF de planifier son travail à l'avance pour pouvoir présenter un rapport d'audit final avant le 30 juin.	M
Risque GF global	S		M

E : élevé ; S : substantiel ; M : modéré ; F : faible

Modalités de gestion financière du projet

16. Les modalités de gestion financière proposées par l'emprunteur sont acceptables dans la mesure où elles permettent dans l'ensemble: i) d'enregistrer correctement toutes les opérations et soldes ; ii) de soutenir la préparation d'états financiers réguliers et fiables ; iii) de sauvegarder les actifs de l'entité, et iv) d'être soumises à des modalités de contrôle acceptables pour la Banque.

17. **Organisme d'exécution (y compris les besoins en personnel).** Le MEHAT, au travers de la Direction Générale des Ponts et Chaussées, ou DGPC, mettra en œuvre le projet. Cette unité sera chargée de la supervision technique et fiduciaire générale, y compris des modalités de gestion financière du projet. Bien que la DGPC ne dispose pas d'une expérience particulière avec les projets financés par la Banque, elle a fait preuve d'une grande expérience dans le traitement de projets de développement financés par des organisations internationalement reconnues, comme la Banque européenne d'investissement (BEI) et la Banque africaine de développement (BAD). Pour cette opération, Le MEHAT affectera un collaborateur spécialisé à mi-temps au traitement des aspects financiers du projet. Par ailleurs, la DGPC est soutenue par la direction administrative et financière (DAF) qui l'aidera à gérer et à consolider tous les aspects de gestion financière liés au projet. Avec le soutien de la Banque mondiale, la DGPC formera son personnel sur les politiques de gestion financière et de décaissement spécifiques à la Banque mondiale afin de renforcer ses compétences fiduciaires.

18. **Budgétisation.** La DGPC observera les réglementations locales établies par le ministère des Finances (Loi Organique du Budget) pour préparer le budget annuel du projet. Le projet de budget sera intégré dans celui du MEHAT et publié dans la loi de finances. De plus, la DGPC enregistrera le budget approuvé du projet dans le système national ADEB (aide à la décision budgétaire) qui ne permet pas seulement un enregistrement correct des engagements, paiements et charges à payer, mais aussi un suivi et contrôle budgétaire adéquats. Ces informations automatisées sont le pilier de la préparation des informations budgétaires consolidées et offrent un environnement de contrôle sain ainsi qu'une séparation adéquate des tâches. Les contributions en espèces du gouvernement seront également assurées au titre de la ligne budgétaire annuelle du ministère.

19. **Comptabilité.** LE MEHAT utilisera principalement l'ADEB pour recueillir, enregistrer, classer, analyser, résumer, et présenter les opérations et informations financières du projet. Cependant, dans la mesure où l'ADEB est essentiellement un système budgétaire, le projet utilisera également un ensemble de procédures et de contrôles comptables manuels supplémentaires. Ainsi, il créera des feuilles de calcul Excel adaptées, pour enregistrer de manière appropriée et régulièrement (quotidiennement ou hebdomadairement) toutes les opérations ainsi que des livres subsidiaires contenant des informations plus détaillées pour suivre les comptes d'engagement du projet. Pour garantir l'exactitude en continu des registres financiers, la DGPC rapprochera les données du projet enregistrées à l'aide de l'ADEB à celles enregistrées à l'aide des feuilles de calcul Excel et des livres subsidiaires. Les registres ADEB et les livres comptables manuels formeront la base des rapports financiers intérimaires non audités du projet (IUFIR).

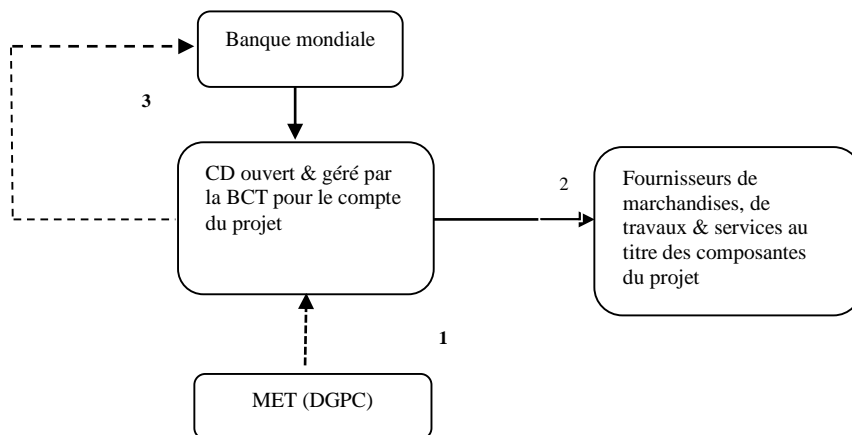
20. **Contrôles & audit interne.** Le projet utilisera le système de contrôle interne existant au sein du MEHAT. Ce système est conforme au système gouvernemental et il est considéré comme satisfaisant par la Banque. Il comprend les éléments suivants : (i) des lignes directrices appropriées pour la préparation et la mise en œuvre du budget annuel; (ii) une séparation claire des tâches ; (iii) différents niveaux d'autorisation ; iv) des rapprochements réguliers des comptes bancaires qui

fournissent une assurance raisonnable de l'exactitude des registres financiers et v) des procédures acceptables de documentation et de conservation des registres. De plus, la DGPC a élaboré un manuel de paiement détaillé (procédure de traitement des décomptes) qui énonce les procédures de traitement de l'ensemble des factures et demandes de paiement, y compris celles liées aux dépenses éligibles financées par des ressources externes. Cette activité de contrôle est appliquée à l'ensemble de l'institution, y compris aux projets. Enfin, le manuel des opérations du projet complètera les contrôles internes existants en mettant en place des processus et procédures spécifiques et détaillées, contrôles clés, instruments et outils de suivi de la mise en œuvre du projet.

21. **Versements des fonds.** La méthode de décaissement principalement appliquée sera la “ méthode d’avance versée sur le compte désigné ” qui permet de fournir des fonds au projet bien à l’avance, de manière à pouvoir financer des dépenses prévues au moment où elles encourrent. Le prêt sera décaissé en Euros. Dans le cas où la Banque déterminerait qu'une dépense inéligible été financée à l'aide du prêt, elle est en droit de demander au MEHAT de rembourser le montant concerné sur le compte désigné ou, dans des circonstances exceptionnelles, comme cela est prévu par ses politiques de décaissement, de fournir des pièces de remplacement.

22. Conformément à l'approche spécifique au pays et relative à la gestion des fonds externes, la Banque centrale de Tunisie (BCT) gèrera le compte désigné au nom du projet et traitera ainsi les besoins de décaissement. Ceci étant, l'utilisation des fonds avancés par la Banque pour financer des dépenses éligibles du projet restera sous la responsabilité du projet. La description du flux de trésorerie est présentée dans le diagramme suivant, où les traits continus représentent les mouvements de fonds et les traits en pointillés les flux d'informations :

Figure 1: Mouvement des fonds



Légende :

1. Sur instruction de la DGPC, les avances de la Banque mondiale seront déposées sur le compte désigné du projet, ouvert auprès de la BCT.
2. Conformément à la pratique nationale, chaque fois qu'il est nécessaire de payer les fournisseurs de biens, travaux et services au titre d'une composante de l'opération, la DGPC

instruit la Banque centrale de Tunisie pour procéder au paiement direct des fournisseurs ou consultants.

3. D'autres avances du compte désigné du projet seront effectuées sur présentation de rapports sur l'utilisation des avances précédentes. La DGPC (via la BCT) présentera des rapports mensuels sur l'utilisation des montants empruntés, versés sur le compte désigné du projet, conformément à la lettre de décaissement. Les dépenses éligibles totales du projet seront résumées dans l'état des dépenses préparé par la BCT et transmis pour traitement à la Banque.

23. **Rapports financiers du projet.** La DGPC, avec le soutien de la DAF, préparera le rapport financier intérimaire non audité (IUFR) tous les six mois et le transmettra à la Banque dans les 45 jours de la période de rapport convenue. Le rapport reflétera toutes les activités du projet, le financement et les dépenses telles que décrites dans le PAD et les contrats juridiques, y compris les fonds de contrepartie, les fonds d'autres bailleurs de fonds et les contributions en nature, le cas échéant. Plus particulièrement, l'IUFR comprendra : (i) une déclaration sur les sources et utilisations des fonds, indiquant pour la période et de manière cumulée (année en cours) les recettes réelles et les paiements par classifications des principaux revenus et dépenses ; (ii) le début et la fin des soldes de trésorerie du projet ; (iii) les annexes justificatives comparant les dépenses effectives et planifiées par composante et catégorie de décaissements ; (iii) un état de rapprochement bancaire et iv) le relevé bancaire. La DGPC utilisera l'IUFR cumulé sur l'année du projet comme états financiers annuels du projet et complètera les informations à l'aide d'un état sur les politiques comptables adoptées, des notes explicatives et une déclaration de gestion.

24. La DGPC utilisera les informations financières générées par le système de gestion de la dette publique (SIADÉ), le système budgétaire du gouvernement (ADEB) et les informations comptables subsidiaires contenues dans les feuilles de calcul Excel pour préparer les rapports financiers du projet. Pendant l'évaluation, l'équipe de GF et le client discuteront et conviendront du modèle d'IUFR.

25. **Audit externe.** Un auditeur externe indépendant, accepté par la Banque, vérifiera les états financiers du projet, y compris le compte désigné au prêt de la BIRD. Les états financiers seront préparés conformément à des normes acceptables et audités conformément à des normes d'audit acceptables. A cette fin, la DGPC préparera les termes de référence (TdR) de l'audit et les soumettra pour acceptation à la Banque. Les TdR doivent comprendre à la fois l'audit des opérations financières et une évaluation du contrôle interne et couvrir toutes les opérations mises en œuvre dans le cadre du projet, ainsi que toutes les sources de financement, y compris les contributions en nature, le cas échéant. L'auditeur devra au moins produire (a) un rapport d'audit annuel faisant état de son opinion sur les états financiers annuels du projet et (b) une lettre de recommandation sur les contrôles internes. L'unité de gestion du projet présentera le rapport d'audit à la Banque dans les six mois suivant l'exercice budgétaire audité. Pour l'octroi de MDTF, au lieu de la procédure ci-dessus, un seul rapport d'audit doit être fourni à la Banque mondiale au plus tard six mois après la date de clôture du don.

26. Conformément à l'approche spécifique à chaque pays pour les projets financés par la Banque mondiale, il est très probable que le Contrôle Général des Finances (CGF) relevant du

ministère des Finances sera l'instance gouvernementale chargée de la vérification. Ceci sera confirmé lors de la phase d'examen.

Modalités de décaissement du projet

27. Après examen des résultats de l'évaluation, la Banque procédera au versement des montants du compte de prêt en utilisant trois méthodes de décaissement : i) paiements directs ; ii) remboursements ; iii) avances sur le compte désigné (CD). La méthode CD prévaudra sur les autres méthodes pour assurer un financement en temps opportun des dépenses éligibles du projet. A cet effet, le projet ouvrira un compte distinct libellé en Euros auprès de la Banque centrale de Tunisie (BCT) sur lequel seront déposés les montants du prêt. Ces fonds ne peuvent être mélangés à d'autres fonds. Tous les aspects liés aux dépenses éligibles du projet, au pourcentage de décaissement, aux retraits et reporting sur l'utilisation des montants du prêt, à la valeur minimale des demandes de retrait, à la documentation justificative, à la fréquence de reporting des dépenses éligibles au titre du compte désigné et autres informations de décaissement importantes seront convenus pendant l'examen et décrits dans la lettre de décaissement du projet.

Plan d'appui de la mise en œuvre

28. Dans la mesure où le risque de GF global du projet est modéré, la stratégie d'appui à la mise en œuvre inclura les éléments suivants : i) des missions de supervision biannuelles pour contrôler le risque GF du projet et s'assurer de l'adéquation des modalités de GF convenues ; (ii) un examen documentaire des RFI ; (iii) un examen documentaire des rapports des auditeurs et le suivi de tous les points éventuellement soulevés par les auditeurs dans la lettre de recommandation, le cas échéant ; (d) la mise à jour de la performance et du risque en matière de GF du projet grâce au rapport sur l'état d'avancement de la mise en œuvre (ISR). Un rapport de mi-parcours sera fourni à la Banque le ou vers le 30 septembre 2017, ou toute date ultérieure que demande la Banque.

Passation des marchés

29. Les approvisionnements afférents au projet proposé seront effectués conformément aux "Directives de la Banque mondiale relatives à la passation des marchés de fournitures, de travaux et de services (autres que les services de consultants) par les emprunteurs de la Banque mondiale dans le cadre des prêts de la BIRD et des crédits et dons de l'AID" en date de janvier 2011 et révisées en juillet 2014 ("Directives en matière de passation des marchés"), aux "Directives : sélection et emploi de consultants au titre de prêts de la BIRD et de crédits & dons de l'AID par les emprunteurs de la Banque mondiale" en date de janvier 2011, et révisées en juillet 2014 ("Directives en matière de consultants) et aux dispositions prévues dans l'accord de prêt. Des appels d'offres nationaux (AON) seront menés selon des procédures acceptables par la Banque.

30. La DGPC aura pour principale responsabilité de mettre en œuvre le projet et d'assurer que les objectifs de développement du projet sont atteints. Une unité de gestion du projet (UGP) sera mise en place au sein de la DGPC, éventuellement en tant qu'UGO (Unité de gestion par objectif) pour assumer la responsabilité générale de gestion du projet au quotidien, la coordination et le suivi du projet. La UGP sera soutenue par plusieurs conseillers spécialisés, par exemple, pour la passation des marchés, la gestion financière et le suivi et l'évaluation (S&E). En termes d'approvisionnements, la DGPC garantira, grâce au spécialiste d'achats de la UGP, que les

procédures sont conformes aux dispositions contenues dans l'accord de prêt pour l'ensemble du projet.

Evaluation de la capacité de passation des marchés

31. Une évaluation de la capacité de passation des marchés a été réalisée pour la DGPC. Elle a porté sur : (i) l'architecture institutionnelle en matière d'achats et les procédures de la DGPC ; (ii) les qualifications et l'expérience du personnel qui se chargera ou participera éventuellement aux achats ; et (iii) les flux d'information entre la DGPC et d'autres services du MEHAT. Dans l'ensemble, si les mesures énoncées dans le plan d'action sont appliquées, la DCPC disposera des capacités à mettre en œuvre les procédures d'achat dans le cadre du projet, tel que décrit dans l'accord de prêt. Le diagnostic porte sur l'ensemble du processus de passation des marchés (planification, préparation des appels d'offres et des documents de consultation ; réception et évaluation des offres ; finalisation et signature des contrats ; archivage de l'ensemble des documents pour vérifier que les procédures sont conformes à l'accord de prêt). L'évaluation a conclu que l'agence d'exécution (DGPC) aurait la capacité à mener et à gérer les achats du projet, à condition de mobiliser les capacités adéquates et de prendre les mesures recommandées. Ceci ne s'applique pas au plan d'approvisionnement qui devrait être fourni avant l'approbation du financement. Le risque global a été évalué comme étant **modéré**.

32. Le rapport d'évaluation détaillé sur les capacités sera téléchargé dans le P-RAMS. L'évaluation sommaire et les recommandations sont reprises dans le tableau ci-dessous.

Analyse des capacités d'approvisionnement	Problèmes/risques	Mesures d'atténuation
<p>1. Responsabilité des décisions d'approvisionnement des agences d'exécution</p>	<p>Bien que les décisions en matière d'approvisionnement des institutions publiques soient clairement définies dans le décret sur les marchés publics tunisiens, les responsabilités en matière d'approvisionnement au sein de la DGPC et la coordination avec d'autres intervenants clés doivent être détaillées dans un manuel.</p>	<p>Un Manuel des opérations du projet est recommandé. Ce manuel définira clairement le rôle de chaque intervenant dans les opérations d'achat (départements techniques, directions régionales, DAF du MEHAT, etc...). Doit être prêt au moment de l'entrée en vigueur du projet.</p>
<p>2. Manuels internes et clarté du processus de passation des marchés</p>	<p>Bien que le processus de passation des marchés soit bien maîtrisé par la DGPC, celle-ci n'a pas d'expérience dans la mise en œuvre de projets financés par la Banque</p>	<p>Il est recommandé de former l'unité UGP de la DGPC sur les nouvelles directives en matière de passation de marchés et de consultants (édition de janvier 2011) (dans les 3 mois qui</p>

		suivent l'entrée en vigueur du projet)
3. Tenue des registres et système de gestion des documents Les dossiers d'achats seront conservés par les unités responsables au sein de la DGPC.	Il n'y a pas d'inquiétude à avoir sur la tenue des registres et le système de gestion des documents de la DGPC	S'assurer qu'une formation est dispensée au personnel de la DGPC pour que les dossiers spécifiques au projet soient conservés pour toutes les opérations d'achats et connexes et enregistrées pour chaque contrat (dans les 3 mois qui suivent l'entrée en vigueur du projet)
4. Personnel	Même s'il n'y a pas de craintes à avoir sur la dotation en personnel de la DGPC (compte tenu de l'expérience de la DGPC dans des projets financés par d'autres BMD et IFI), un spécialiste des achats doit être assigné à temps plein à la UGP	Il est recommandé de s'assurer que le projet affectera un spécialiste des achats au projet (doit être finalisé pendant la préparation du projet)
5. Planification des approvisionnements	Même s'il n'y a pas de craintes à avoir sur l'expérience de la DGPC en matière de planification des approvisionnements (compte tenu de l'expérience de la DGPC dans des projets financés par d'autres BMD et IFI), des besoins spécifiques de planification des achats conformément aux directives de passation des marchés de la Banques se posent	La Banque fournira à la DGPC l'AT nécessaire en matière de planification des marchés (pendant toute la durée de mise en œuvre du projet)
6. Documents d'appel d'offres, critères de présélection et d'évaluation	Il n'est pas à craindre que la DGPC ne sache pas utiliser les documents standards	Les documents standards d'appel d'offres seront fournis à la DGPC dans le Manuel des opérations du projet (au moment de l'entrée en vigueur du projet)
7. Publicité, conférence de pré-soumission/proposition et présentation des offres / soumissions	Il n'y a pas de craintes à avoir sur la publication transparente par la DGPC des possibilités d'approvisionnement	S'assurer que le personnel de la DGPC impliqué dans les approvisionnements du projet est formé sur la manière de publier les avis de marché (au moment l'entrée en vigueur du projet)
8. Evaluation et attribution des marchés	L'évaluation n'a pas pu confirmer que la DGPC serait en mesure d'attribuer les marchés, pendant la période de validité des offres, au soumissionnaire concerné.	S'assurer que le personnel de la DGPC impliqué dans les achats du projet est formé sur le manuel d'évaluation des offres de la Banque (au moment l'entrée en vigueur du projet / pendant toute la durée de la mise en œuvre du projet)
9. Examen des décisions d'approvisionnement.	L'examen des décisions d'approvisionnement par le comité ministériel et/ou la commission de contrôle pourrait s'avérer trop lent, lourd et bureaucratique et entraîner des goulots d'étranglement.	Sensibiliser les comités de passation des marchés et les contrôleurs sur les règles applicables au projet et s'assurer que les achats seront accélérés (pendant toute la durée de la mise en œuvre du projet)
10. Gestion et administration des contrats	La DGPC est assez expérimentée dans ce domaine.	S'assurer que l'assistance requise est fournie en temps opportun à la DGPC, le cas échéant (pendant toute

		la durée de la mise en œuvre du projet)
11. Surveillance des approvisionnements Pour la DGPC, la surveillance des achats relève de la responsabilité de la commission de contrôle des marchés et des contrôleurs des dépenses. Le processus peut être lent, lourd et bureaucratique et entraîner des goulots d'étranglement.	Un contrôle préalable excessif des comités en charge de la passation des marchés ralentira la mise en œuvre du projet	Sensibiliser le contrôleur de la DGPC et les comités de passation de marchés impliqués sur la nécessité de simplifier les contrôles préalables (pendant toute la durée de la mise en œuvre du projet)

33. Les seuils applicables par méthodes et pour l'examen préalable sont décrits dans le tableau ci-dessous. Ces seuils sont conçus pour être utilisés pour la planification des achats au début de la mise en œuvre du projet. Ils pourraient être révisés après chaque examen à posteriori des approvisionnements, en fonction des conclusions et recommandations de l'examineur, à la lumière de l'amélioration (ou autrement) de la mise en œuvre des achats et de l'évaluation des risques subséquente.

Seuils préalables à l'examen (en USD)						
Type d'approvisionnement		Agence d'exécution à risque modéré				
Marchés de travaux, clés en main et livraison et installation de matériels et équipements		15 millions				
Marchés de fournitures		3 millions				
Systèmes informatiques et services autres que les services de consultants		3 millions				
Sociétés de consultants		1 million				
Consultants individuels		0,3 million				
Seuils de la méthode d'achat (en USD)						
	Marchés de fournitures			Marchés de travaux		
	<i>AOI</i> *	<i>AON</i>	<i>AOI</i> *	<i>AON</i>	<i>AOI</i> *	<i>AON</i>
Tunisie	> 3 millions	≤ 3 millions	> 3 millions	≤ 3 millions	> 3 millions	≤ 3 millions

* Peuvent être utilisés indépendamment de la valeur du contrat, après approbation de la Banque et recommandation de l'emprunteur

34. Le financement dans le cadre du projet couvrira les activités au titre des deux composantes du projet et inclura **(i) des travaux** (amélioration d'environ 146,5 km de tronçons existants de routes nationales et régionales à une voie dans les trois corridors routiers) à être financés par le prêt de la BIRD uniquement puisque le don du MDTF ne financera pas les travaux, **(ii) des fournitures et systèmes informatiques** (achat d'appareils de contrôle pour aider le MEHAT à mieux gérer le réseau routier national et régional, **(iii) des services de consultants** (mise en œuvre d'un système de gestion des actifs routiers et **(iv) la formation/le renforcement des capacités** (renforcement des capacités du personnel gouvernemental et du secteur privé en matière de gestion moderne des actifs et des contrats axés sur les performances).

35. Une liste détaillée des achats par catégorie est fournie dans le tableau suivant :

Catégorie	Activités
(i) Travaux	<input type="checkbox"/> Amélioration de 57 km de la Route nationale 12 entre Sousse et Kairouan <input type="checkbox"/> Amélioration d'environ 65 km de la Route nationale 4 entre El Fahs et Silian <input type="checkbox"/> Amélioration de 24.5 km de la Route régionale 133 entre Zaghouan et Tunis <i>Les travaux de génie civil comprendront l'élargissement et la mise à niveau des tronçons de routes, le cas échéant, la modernisation de ponts et l'amélioration des intersections, des panneaux de signalisation ainsi que la mise en œuvre d'autres mesures de sécurité routière. Les méthodes de sélections prévues sont : offres compétitives internationales, et offres compétitives nationales.</i>
(ii) Fournitures et systèmes informatiques	<input type="checkbox"/> Acquisition d'appareils de contrôle pour aider le MEHAT à mieux gérer le réseau routier national et régional. Les équipements seront principalement utilisés pour le contrôle de la qualité et la supervision des travaux <input type="checkbox"/> Acquisition de véhicules pour superviser les travaux de génie civile sur le réseau routier. <i>Les méthodes de sélections prévues sont : offres compétitives internationales, et offres compétitives nationales.</i>
(iii) Services des consultants	<input type="checkbox"/> Etude sur la mise en œuvre d'un outil de prise de décision (système de gestion du patrimoine routier) pour mieux planifier les interventions dans le secteur routier ainsi que l'affectation des ressources <input type="checkbox"/> Etude sur l'augmentation de l'efficacité des dépenses publiques et la modernisation du secteur routier au moyen de l'introduction de contrats basés sur les performances dans le secteur routier <i>Sauf disposition contraire ci-dessous, la sélection des services de consultants se fera sur base de qualité et de prix (SBQP). Les méthodes suivantes, autre que la SBQP, seront éligibles pour la passation de marchés pour les contrats de services des consultants précisés dans le Plan de passation des marchés : (a) Sélection sur base de la qualité ; (b) Sélection sur un budget fixe ; (c) Sélection du prix minimum ; (d) Sélection sur base des qualifications des consultants ; (e) Sélection des firmes de consultants à source unique ; (f) Procédures précisées dans les paragraphes 5.2 et 5.3 des Lignes directrices pour la sélection des consultants individuels ; et (g) Procédures de sélection pour consultants individuels à source unique.</i>
(iv) Formation/renforcement des capacités	<input type="checkbox"/> Renforcement des capacités du personnel du gouvernement et du secteur privé (secteur de la sous-traitance) en matière de gestion moderne des actifs et de contrats basés sur les performances.

36. La passation des marchés de travaux, de fournitures, de systèmes informatiques et services autres que les services de consultants (le cas échéant) sera effectuée en utilisant les Documents

appel d'offres (DAO) standard de la Banque pour tous les appels d'offres internationaux (AOI) et DAO national approuvé par et satisfaisante à la Banque pour les appels d'offres national (AON). Afin d'assurer une cohérence avec les lignes directrices de passation des marchés, les dispositions suivantes seront appliquées lors de l'utilisation de l'AON au titre du projet:

- i) Les conditions d'éligibilité des soumissionnaires sont définies à la Section I des Directives pour la Passation des Marchés ; aucun soumissionnaire ou soumissionnaire potentiel n'est donc déclaré inéligible pour des motifs autres que ceux indiqués à la Section I des Directives pour la Passation des Marchés.
- ii) Aucun soumissionnaire étranger ne peut être contraint de présenter une offre en association avec des entreprises locales pour pouvoir soumissionner.
- iii) Le dossier d'appel d'offres spécifie clairement les critères d'évaluation des offres, les critères d'attribution et les critères de qualification des soumissionnaires.
- iv) Les soumissionnaires disposent d'au moins trente (30) jours pour préparer leur offre à compter de la date de publication de l'avis d'appel d'offres.
- v) Les offres techniques et financières sont toujours ouvertes publiquement et simultanément, et ladite ouverture des offres a lieu immédiatement ou peu de temps après la clôture de la période de soumission des offres. Aucune offre n'est évaluée or lors de la session d'ouverture des plis.
- vi) Avant de lancer le premier appel d'offres, un projet de dossier type d'appel d'offres à utiliser pour l'Appel d'Offres National doit être présenté à la Banque et être jugé acceptable par la Banque ;
- vii) Les procédures comprennent la publication des résultats de l'évaluation et d'informations détaillées sur le marché attribué.
- viii) Les offres sont évaluées sur la base des prix et des autres critères énoncés dans le dossier d'appel d'offres et sont quantifiées en termes monétaires ; ni les entreprises nationales ni les biens d'origine nationale ne peuvent bénéficier d'une préférence nationale ou de tout autre traitement préférentiel ; la vérification de la conformité des offres aux critères techniques énoncés dans le dossier d'appel d'offres ne se limite pas à l'offre technique du soumissionnaire ayant présenté l'offre évaluée la moins disante.
- ix) Le marché est attribué au soumissionnaire ayant présenté une offre conforme, évaluée la moins disante, et aucune négociation n'a lieu.
- x) Tout dossier d'appel d'offres et tout document relatif à un marché ou contrat comportent des dispositions énonçant la politique de sanction de la Banque à l'encontre de toute personne physique ou morale reconnue coupable d'actes de fraude ou de corruption, tels que définis dans les Directives pour la Passation des Marchés, ainsi que des dispositions énonçant la politique de la Banque en matière d'inspection et d'audit; et

37. Pour les services de consultation, de courtes listes de consultants pour les services estimés à moins de l'équivalent de 300.000 dollars par contrat peuvent être composées entièrement de consultants nationaux conformément aux dispositions du paragraphe 2.5 des Directives sur les consultants.

C. Aspects environnementaux et sociaux (y compris les sauvegardes)

38. **Sauvegardes environnementales** : Le projet a identifié 3 tronçons qui doivent être élargis et réhabilités. Les tracés exacts sont toutefois en cours de définition, en tenant compte de la vitesse maximale des véhicules et de la sécurité. Les routes traversent diverses parties de terrains, et l'une d'entre elle (RN04) se situe en marge de terres forestières. Elles traversent aussi des terrains rocheux et lacustres, au-dessus desquels des élargissements de ponts sont envisagés. Les habitats naturels ne sont pas affectés par le projet ; par conséquent, la politique opérationnelle de la Banque sur les Habitats naturels (OP4.04) n'a pas été déclenchée. En revanche, une petite partie de zone boisée située au niveau de la RN4 où un doublement des voies est prévu à proximité de Djebel Mansour, sera affectée par le projet. Par conséquent, la politique opérationnelle de la Banque OP4.36 (Forêts) sera déclenchée et le PGES décrira de manière détaillée la zone d'intervention, les parties de la forêt qui seront touchées et toutes les procédures associées à l'utilisation permanente ou partielle de zones boisées. Les impacts de ce projet d'élargissement sont, pour l'instant, gérables, avec des mesures d'atténuation bien définies ; il a, par conséquent, été classé dans la catégorie B conformément à la politique opération 4.01 de la Banque.

88. La DGPC a réalisé des évaluations d'impact environnemental et social sur les trois routes identifiées et les projets de plans de gestion environnementale et sociale (PGES) ont été achevés pour la RN 133 et la RN 12. Les PGES doivent être renforcés par des mesures d'atténuation propres aux sites et relatives aux impacts environnementaux éventuels du projet. Il s'agit d'aspects notamment liés à : (i) l'érosion des sols, la stabilité des pentes, la gestion des eaux de ruissellement et le contrôle des sédiments ; (ii) la gestion des carrières (iii) la gestion de la végétation et des arbres ; (iv) le drainage, les écoulements d'eau et la construction de ponts ; (v) des découvertes fortuites ; (vi) des problèmes liés à la construction comme les déchets de construction, débris, eaux de ruissellement, écoulements d'eaux usées, poussières diffuses, nuisances sonores, déversements et autres émissions (vii) la gestion des carrières (viii) au passage et à la circulation sûrs et pratiques des véhicules, piétons et du bétail et à l'accès aux propriétés reliant les routes du projet et (ix) aux questions de santé et de sécurité au travail de la main-d'œuvre et des travailleurs des chantiers de construction des routes.

39. L'emprunteur améliore actuellement les PGES pour y inclure les aspects sociaux (ex.: l'indemnisation pour perte d'arbres sur les terres privées, l'élimination des déchets à proximité des terres privées, le déplacement et la reconstruction d'infrastructures publiques, etc.) pour préparer des plans de gestion environnementale et sociale (PGES) complets. Outre les mesures d'atténuation, les PGES incluront des arrangements institutionnels pour la supervision, le reporting, le suivi, la formation et les besoins de coordination entre les différentes parties prenantes. Des outils de détection pour les procédures liées aux découvertes fortuites seront décrits dans le PGES pour préserver toutes les ressources culturelles susceptibles d'être découvertes. Un

système de réclamation fonctionnel sera mis en place pour assurer un feedback en continu des personnes affectées par le projet.

40. Pour la RN4, un cadre de gestion environnementale et sociale (CGES) doit être développé dans la mesure où le tracé exact de la route n'est pas encore décidé. La DGPC organisera des consultations propres aux sites et préparera des documents avec l'ensemble des parties prenantes concernées et touchées (y compris les communautés, les propriétaires terriens et utilisateurs des terres, d'autres organismes concernés au niveau national et local, etc.) et les commentaires et le feed-back seront intégrés dans la conception du projet et les PGES. Tous ces documents seront présentés sur le site Internet de l'emprunteur et des sections spécifiques au projet en vue d'être facilement accessibles à l'ensemble des parties prenantes avant l'examen. La Banque postera les deux PGES et CGES sur Infoshop avant l'examen. Les PGES seront intégrés dans les documents techniques et d'appel d'offres des sous-traitants ainsi que dans les documents d'exécution et seront contrôlés pour garantir que les mesures de *due diligence* seront strictement observées.

41. La DGPC a travaillé avec d'autres IFI, y compris la Banque africaine de développement et la Banque européenne d'investissement, mais pas avec la Banque mondiale au cours de la dernière décennie et ne dispose, par conséquent, pas de suffisamment de connaissances sur les exigences en matière de sauvegarde de la Banque mondiale. Il n'y a pas de spécialiste environnemental dans l'équipe de l'emprunteur, mais le consultant environnemental qui prépare les PGES est au fait des politiques opérationnelles de la Banque. La Banque a également fourni des conseils et dispensé une formation avant l'examen, mais il est nécessaire d'améliorer la coordination entre le consultant environnemental et l'équipe de conception des routes pour cerner clairement les impacts environnementaux de chaque type de paysage et de zone écologique (plaines, terres agricoles, régions montagneuses et forêts associées à chaque tronçon). Un point focal chargé du contrôle et de la supervision est également requis au sein de la DGPC pour assurer que les résultats de l'EIE et les mesures d'atténuation sont intégrés dans les documents de conception. La DGPC devra également recruter un expert environnemental à temps plein pour soutenir l'équipe de projet durant la mise en œuvre et la supervision pour assurer une conformité continue avec les PGES. Il convient d'inclure une provision budgétaire dans les PGES pour dispenser une formation technique à l'équipe de projet de l'emprunteur, au niveau national et local, sur les aspects environnementaux de la conception, la mise en œuvre, le suivi, le reporting et l'entretien continu des routes. La Banque effectuera un audit environnemental après la phase de construction pour évaluer la conformité avec les PGES.

42. **Sauvegardes sociales :** Ce projet financera l'élargissement et l'amélioration de tronçons routiers clés identifiés comme étant importants pour améliorer la connectivité nationale. L'étendue totale de l'acquisition des terres, y compris l'utilisation involontaire de terres, et la réinstallation physique éventuelle, n'est pas encore pleinement connue, dans la mesure où la conception technique définitive n'a pas encore été entièrement définie. Cependant, comme c'est le cas pour de nombreux projets qui financent principalement l'élargissement et l'amélioration de routes, il est possible de limiter l'utilisation involontaire de terres (et plus particulièrement la réinstallation physique) grâce à une planification minutieuse et la consultation. De plus, un accord de compensation des pertes au coût de remplacement et une indemnisation rapide (et l'acquisition des terrains), avant le démarrage de la construction, peuvent considérablement réduire le risque de retards dans le calendrier de construction liés à des désaccords sur la valeur des terrains et des paiements rapides. Bien que l'emprunteur n'ait pas coopéré avec la Banque pendant plus d'une décennie, il semble

disposé à observer la politique de sauvegarde de la BM, mais son manque d'expertise sociale a retardé la proposition d'un processus permettant d'atteindre les résultats attendus par la conformité à l'OP 4.12. Même si l'emprunteur a budgétisé cette expertise sociale, il n'a pas encore retenu d'assistance qualifiée. L'expérience du ministère, dans sa collaboration actuelle avec d'autres IFI, la Banque européenne d'investissement, lui a permis d'acquérir une certaine expérience, qui doit toutefois être renforcée. Un renforcement approprié des capacités et une formation ciblée seront importants et le projet devrait planifier en conséquence (voir SORT). Des activités de renforcement des capacités formelles devront être incluses pendant la phase de préparation et de mise en œuvre. Des consultations avec la population ciblée, y compris un large éventail d'intervenants de la société civile, ainsi qu'un recensement social bien mis en œuvre et une enquête auprès des ménages concernés, se dérouleront en temps opportun et les propositions pertinentes seront intégrées dans le projet. Un mécanisme de réclamation sera développé pour traiter de façon appropriée et en temps opportun les préoccupations de la société civile. De plus, une supervision étroite de la mise en œuvre des sauvegardes permettra de garantir que le projet sera bien géré. Un plan de réinstallation (PAR) sera préparé pour les RN12 et RR133, ainsi qu'un cadre de politique de réinstallation (CPR) pour la RN4, dans la mesure où la conception et le tracé exacts ne sont pas encore connus ; tous seront communiqués avant l'évaluation. Un PAR sera préparé pour la RN4 dès que le tracé exact et la conception seront connus et communiqué avant la construction.

43. Les visites de la Banque mondiale sur les sites des RN4, RN12 et RR133 ont identifié que le plus gros impact social sera lié à l'acquisition des terres et comprendra principalement : (i) la réinstallation des squatters vivant sur des terrains publics et privés sur des sites alternatifs ; (ii) l'acquisition de bandes étroites de terres agricoles le long des routes et (iii) démolition de petites structures et kiosques le long des routes. La constitution d'un comité interministériel d'ici décembre 2014 a été convenue avec le MDICI pour garantir des procédures et indemnités appropriées pour l'acquisition des terrains.

Suivi & Evaluation

44. La DGPC sera chargée du suivi de l'état d'avancement de la mise en œuvre du projet de corridors de transport routier en Tunisie. Son personnel supervisera directement l'avancement physique des travaux engagés sous la direction des ingénieurs des directions régionales.

45. Conformément à la pratique standard relative aux projets financés par des sources étrangères, le personnel de l'unité UGP préparera des rapports de suivi réguliers présentant l'état d'avancement des activités du projet. Ces rapports seront communiqués tous les trimestres à la Banque mondiale et peuvent s'avérer utiles pour communiquer les avancées du projet à d'autres organismes publics et/ou IFI, le cas échéant. Les rapports d'audit seront produits annuellement comme l'exigent les conditions de prêt standard de la Banque mondiale.

46. Mis à part les missions régulières et semestrielles d'appui à la mise en œuvre, le personnel de la Banque mondiale et de la DGPC coopéreront en vue d'assurer un suivi conjoint des résultats. Le coût de l'unité UGP est entièrement assumé par le budget de la DGPC et il n'est pas financé par le produit du prêt contracté.

47. Le suivi des résultats de la subvention MDTF MNA qui finance la sous-composante 2.2 sera intégrée dans les responsabilités de suivi du projet.

Annexe 4: Outil de notation systématique des risques liés aux opérations spécifique au projet
(SORT)
TUNISIE : Corridors de Transport TN (P146502)

Catégories de risque	Notation (E, S, M ou F)
<p>1. Risque politique et en matière de gouvernance</p> <p><u>Risque politique</u> : Le principal risque pour la Tunisie est la possibilité d'une instabilité politique renouvelée, due aux aspirations politiques et sociales non satisfaites et à l'instabilité en Libye voisine. Bien que le gouvernement d'intérim continue de faire preuve de son engagement vis-à-vis d'un programme de réformes et que cet engagement devrait perdurer sous le prochain gouvernement élu, la situation reste fragile car la population est de plus en plus impatiente de voir la révolution se traduire en résultats concrets en termes d'emploi et d'opportunités économiques. Le nouveau gouvernement élu est entré en fonction en février 2015.</p> <p>La Banque appuie la transition politique en Tunisie et les réformes visant à renforcer la gouvernance et les opportunités, y compris un accès accru de la population aux informations statistiques budgétaires, la liberté d'association et l'accès à Internet ; le renforcement du système de passation des marchés publics ; le fonds national pour l'emploi, et les réformes du secteur financier. Un accent supplémentaire est placé sur l'appui aux opportunités économiques dans les régions retardataires, y compris au travers d'opérations de type CDD, du pilotage de projets d'emplois innovants et du soutien des PME et des activités du secteur privé.</p> <p>Au niveau du projet, ces risques se manifestent par des incertitudes sur la continuité des nominations ministérielles et le niveau d'engagement du gouvernement. Un affaiblissement de l'engagement du gouvernement dans ce contexte pourrait retarder et conduire à une perte de lisibilité de l'orientation stratégique dans le secteur routier dans son ensemble</p>	<p align="center">ELEVE</p>
<p>2. Risque macroéconomique</p> <p>Après une contraction de 1,9 % en 2011, la croissance est redevenue positive en 2012, principalement grâce à une reprise des activités liées au tourisme, de l'extraction minière et de l'augmentation des dépenses des pouvoirs publics pour les salaires et les programmes sociaux. La reprise a ralenti en 2013 et la croissance du PIB s'est élevée à 2,6 % au cours de l'année. L'incertitude politique et les tensions sociales persistantes, la faible performance de la zone Euro et l'impact de l'instabilité continue en Libye sur les échanges, les investissements et les transferts ont ralenti la croissance en 2013 et pourraient brider la reprise. Les élections ouvertes à l'automne 2014 ayant conduit à un gouvernement permanent, qui est entré en fonction en février 2015, pourraient contribuer à réduire l'instabilité politique.</p> <p>La Banque et d'autres partenaires au développement suivent et appuient</p>	<p align="center">SUBSTANTIEL</p>

<p>conjointement, à l'aide de financements, le programme de réformes macro-économiques et les réformes de gouvernance économique, au moyen d'une assistance budgétaire et d'opérations d'investissements. La Banque appuie la transition politique en Tunisie et les réformes visant à renforcer la gouvernance des opportunités, y compris un accès accru de la population aux informations statistiques budgétaires, la liberté d'association et l'accès à Internet ; le renforcement du système de passation des marchés publics ; le fonds national pour l'emploi, et les réformes du secteur financier. Au cours de l'exercice budgétaire 2015, la Banque continuera d'axer son soutien sur des mesures de restauration de la confiance et aidera la Tunisie à mettre en œuvre des mesures de réformes économiques à moyen terme.</p> <p>Le risque macro-économique pour ce projet est lié à la santé budgétaire générale de la Tunisie. Toute nouvelle crise économique pourrait mettre en péril les budgets de l'État, à la fois pour les investissements et l'entretien requis dans le secteur routier, remettant en question la viabilité des améliorations résultant du projet.</p>	
<p>3. Risque lié aux stratégies et politiques sectorielles</p> <p>Historiquement, il n'y a pas eu d'approche coordonnée sur les problèmes du secteur et le financement du réseau. Aucune stratégie du secteur routier n'a été mise en place en Tunisie depuis les années 1980. Les allocations budgétaires pour l'entretien ne suffisent pas pour assurer l'entretien courant du réseau routier. Ceci étant, le gouvernement s'est engagé à accroître sensiblement le budget d'entretien pour 2015.</p> <p>L'engagement de la Banque prévoit la coopération avec le gouvernement et d'autres bailleurs de fonds actifs dans le secteur routier, pour identifier les stratégies permettant de combler l'écart de financement et assurer un entretien adéquat du réseau. Un accord a été conclu avec la DGPC et le MDCl, selon lequel le gouvernement organisera un programme d'engagement dans le secteur routier en 2015. Les discussions préliminaires menées avec la BEI, la BERD et la BID ont confirmé leur intérêt. Le dialogue avec le MET est désormais plus solide, y compris sur les réformes, et le consensus général porte davantage sur le moyen terme, avec la viabilité à l'esprit.</p>	MODERE
<p>4. Risque lié à la conception technique du projet</p> <p>La conception du projet est centrée sur des problèmes hautement prioritaires qui bénéficient d'un appui solide de la part du gouvernement et qui correspondent tout à fait à la capacité de mise en œuvre de la DGPC. Cette attente a été confirmée par la performance de la DGPC pendant la phase de préparation. Par conséquent, l'équipe ne pense pas que des problèmes pourraient découler de la conception technique du projet.</p>	FAIBLE
<p>5. Risque lié à la capacité institutionnelle de mise en œuvre et à la viabilité</p> <p>La DGPC a une vaste expérience dans la mise en œuvre de projets de</p>	MODERE

<p>construction, de mise à niveau et de réhabilitation de routes, dans le cadre de ses activités normales. Son personnel est bien formé et expérimenté. Une PIU a été créée par décision ministérielle, et des désignations pour les postes suivants sont intervenues : un coordinateur de projet, deux chefs de projet (couvrant ensemble les trois routes), un spécialiste des questions sociales et foncières, un spécialiste environnemental, un spécialiste de la passation des marchés et un spécialiste en gestion financière.</p> <p>La durabilité des améliorations des routes concernées dépendra de l'entretien réalisé pendant la mise en œuvre et après la date de clôture du projet. Actuellement, la Tunisie n'a pas de stratégie pour guider le développement à long terme et l'entretien du réseau routier, mais le sujet est à présent abordé dans le cadre de l'assistance technique du projet et de l'augmentation du budget d'entretien. La viabilité du secteur routier, y compris l'entretien et la sécurité routière, fera l'objet d'une réunion des divers bailleurs de fonds, qui sera coordonnée par le gouvernement tunisien. La composante d'assistance technique appuiera l'utilisation d'outils de prise de décision dans la gestion des actifs routiers pour améliorer l'efficacité des dépenses publiques.</p>	
<p>6. Risque fiduciaire</p> <p>Le client n'a pas coopéré avec la Banque pendant plus d'une décennie et n'était initialement pas familiarisé avec ses procédures financières. Ceci étant, il a travaillé en étroite collaboration avec d'autres IFI, comme la BAD et la BEI sur des projets de taille similaire. Les homologues d'autres IFI qui ont récemment fait l'expérience de projets avec la DGPC ont attesté de la qualité élevée des performances fiduciaires de cette dernière.</p> <p>Au travers d'une unité de mise en œuvre du projet (PIU), la DGPC sera chargé de la surveillance fiduciaire globale, y compris de la gestion financière et des arrangements en matière de décaissements.</p> <p>La préparation du projet comporte des activités de renforcement des capacités sur les politiques et exigences en matière de passation des marchés, de gestion financière et de sauvegardes de la Banque. La Banque assurera une surveillance étroite pendant la période de mise en œuvre.</p> <p>Une ou plusieurs sessions de formation (selon les besoins) sur les questions de gestion financière et de décaissements de la Banque seront organisées et dispensées au personnel administratif et financier actuel de la DGPC avant l'entrée en vigueur.</p> <p>La DGPC travaillera en étroite coordination avec la direction des finances (DAF) au sein du MET pour assurer un suivi approprié des aspects de GF du projet.</p>	<p>MODERE</p>
<p>7. Risque environnemental et social</p> <p>Dans la mesure où le projet finance l'amélioration et l'élargissement de route, les impacts environnementaux devraient être modérés et gérables</p>	<p>SUBSTANTIEL</p>

pendant la phase préalable à la construction et la phase de construction. L'ampleur des acquisitions de terres et des réinstallations peut ne pas être importante, mais une évaluation plus approfondie est en cours pour chacun des trois itinéraires. Un désaccord éventuel sur la valeur de tous les terrains et le calendrier de paiement peut retarder l'achèvement des travaux de génie civil car les procédures judiciaires peuvent être longues. Des questions historiques des acquisitions foncières incomplètes en 2000-2002 sur la RN12, la rocade de Kairouan, et la RR133 affectent 91 parcelles pour lesquelles un Plan d'action a été préparé et convenu avec l'emprunteur lors des négociations. Les accords juridiques du projet comprennent comme condition supplémentaire de l'entrée en vigueur que le Plan d'action a été pleinement mis en œuvre de manière satisfaisante à la Banque.

Bien que l'agence d'exécution (ministère de l'Équipement) n'ait pas coopéré avec la Banque pendant plus d'une décennie et n'était pas familiarisé avec ses procédures de sauvegarde des politiques opérationnelles, elle a l'expérience de la coopération avec d'autres IFI comme la Banque africaine de développement et la Banque européenne d'investissement. Pendant la phase de préparation, plusieurs sessions de renforcement des capacités ont été organisées pour former le client sur les politiques de la Banque et la production de documents de sauvegardes clés. Le client a produit en interne un Cadre de politique de réinstallation pour guider la préparation du PAR pour la RN4, qui a été validé par la Banque et posté sur le site Internet du ministère de l'Équipement et sur Infoshop. Des PAR pour la RN12 et la RR133 ont été préparés, approuvés par la Banque et divulgués en Tunisie et sur Infoshop.

Le projet a préparé un cadre de gestion environnementale et sociale et un cadre de politique de réinstallation. Au titre de ces deux cadres, il a aussi préparé des études d'impact environnementales et sociales (EIES) pour identifier les mesures d'atténuation permettant de traiter les impacts environnementaux négatifs potentiels. Ces EIES seront inclus dans les documents d'appel d'offres et les contrats de construction, et supervisés pour assurer que les mesures de *due diligence* sont strictement observées. L'UGP a l'expertise environnementale pour soutenir la mise en œuvre du projet et une dotation budgétaire est prévue pour la formation et le renforcement des capacités. La Banque réalisera une évaluation indépendante des travaux après leur achèvement. Des consultations ont été menées avec les parties prenantes potentiellement affectées par le projet et se poursuivront dès que de nouveaux documents de sauvegardes seront produits. Les aspects de sauvegarde feront l'objet d'une supervision étroite. Un mécanisme de feed-back de la population/de traitement des plaintes, à la hauteur de la portée du projet, est identifié dans les documents de sauvegarde du projet, l'objectif étant d'anticiper et de réagir aux litiges potentiels, afin d'éviter de longues procédures judiciaires.

Le gouvernement a chargé un comité interministériel existant de suivre de près le processus d'acquisition des terres pour les trois routes financées par le projet, afin d'assurer qu'il n'y aura de retard dans la construction. Les intérêts des personnes affectées par le projet pourront être protégés de manière appropriée avec les documents de sauvegarde en place pour traiter

<p>les questions de réinstallation, en parallèle avec l'action du gouvernement. Ceci étant, il convient de suivre de près l'acquisition des terres car l'élaboration des plans de réinstallation spécifiques a pris plus longtemps que prévu.</p>	
<p>8. Risque lié aux parties prenantes</p> <p>Le projet est soutenu à la fois par le gouvernement et la population. Les investissements publics dans les corridors routiers contribuent à l'objectif du gouvernement d'investir dans des infrastructures régionales pour accroître la connectivité et le développement des régions retardataires. La société civile et l'opposition politique ont appelé le gouvernement à accroître le rythme des investissements, créant un consensus public autour des initiatives comme celle des corridors de transport routier.</p> <p>Un engagement fort du gouvernement vis-à-vis de ce projet a été exprimé et démontré au plus haut niveau, y compris par le directeur de l'agence d'exécution du projet, la Direction générale des ponts et chaussées du ministère de l'Équipement (DGPC) et par une demande officielle à la Banque. Le ministère de l'Équipement s'est fait l'écho de ces sentiments lors des missions de préparation.</p> <p>Le choix des corridors routiers cible précisément des routes hautement prioritaires reliant les régions en retard de développement. Un mécanisme de traitement des plaintes sera mis en place dans le cadre des mesures de sauvegarde.</p>	<p>MODERE</p>
<p>9. Risque global</p> <p>La notation globale du risque de mise en œuvre est "substantielle". Les risques auxquels ce projet est confronté découlent principalement de la situation politique générale de la Tunisie et de l'expérience limitée du MET avec les sauvegardes et autres politiques de la Banque mondiale. Les risques liés à la conception et au suivi de la mise en œuvre sont modérés, compte tenu de l'expertise technique et de l'expérience de la DGPC avec des projets bénéficiant de financements extérieurs. Les risques sociaux et environnementaux sont considérés comme "substantiels" compte tenu du temps qu'il faut pour résoudre les problèmes fonciers en Tunisie.</p>	<p>SUBSTANTIEL</p>

Annexe 5: Plan d'appui à la mise en œuvre
TUNISIE : Corridors de Transport TN (P146502)

Stratégie et approche en matière d'appui à la mise en œuvre

1. La stratégie d'appui à la mise en œuvre a été élaborée sur la base de la nature du projet et de son profil de risque. Elle vise à rendre l'appui à la mise en œuvre plus souple et plus efficace pour le client, et sera axée sur la mise en œuvre des mesures d'atténuation définies dans SORT.
2. **Marchés :** L'appui à la mise en œuvre comprendra : (a) une formation suffisante des membres de la UGP impliqués dans les approvisionnements ; (b) l'examen des documents d'appel d'offres et un feedback en temps opportun à la UGP ; (c) la fourniture de conseils détaillés sur les directives en matière de passation de marchés de la Banque à la UGP ; (d) le suivi des approvisionnements par rapport au plan d'approvisionnement détaillé.
3. **Gestion financière.** Compte tenu du fait que le risque de gestion financière globale du projet est modéré, la stratégie d'appui à la mise en œuvre du projet comprendra les éléments suivants : i) des missions de supervision biannuelles sur site pour suivre le risque GF du projet et garantir l'adéquation continue des modalités convenues en matière de GF ; (ii) une revue documentaire des RFI; (iii) une revue documentaire des rapports des auditeurs et le suivi de toutes les questions soulevées par ces derniers dans la lettre de recommandation, le cas échéant ; (d) la mise à jour des performances et des risques en matière de GF du projet à travers un rapport sur l'état d'avancement de la mise en œuvre (ISR)
4. **Sauvegardes environnementales et sociales.** Un atelier sera organisé sur la supervision des sauvegardes environnementales et sociales rapidement après l'entrée en vigueur du projet. L'équipe de la Banque supervisera étroitement la mise en œuvre des plans de gestion environnementale et sociale convenus, des plans de réinstallation pour les RN 12, RR 133 et RN4, ainsi que d'éventuels PGES ou PAR futurs, élaborés conformément aux dispositions du cadre de gestion environnementale et sociale et du cadre de politique de réinstallation établis pour la RN 4. L'équipe conseillera également la UGP dans le règlement d'éventuels problèmes. La UGP veillera à ce qu'une personne soit désignée et agisse en tant que point focal unique pour les questions environnementales et les sauvegardes sociales.
5. **Autres questions.** Les risques associés au secteur, comme une bonne coordination, seront abordés dans le cadre d'un dialogue avec le gouvernement et la UGP.

Plan d'appui à la mise en œuvre

6. La plupart des membres de l'équipe de la BIRD seront basés au siège et dans les bureaux des pays de la région (Rabat, Tunis) pour assurer au client un appui à la mise en œuvre opportun, efficace et efficace. La supervision formelle et les visites sur site seront effectuées deux fois par an.

7. Les contributions détaillées de l'équipe de la Banque sont énoncées ci-dessous :

- a. **Contributions techniques.** Des contributions en techniques routières sont requises pour examiner l'avancée des travaux de mise à niveau des trois segments de route ciblés. Une supervision technique est nécessaire pour assurer le respect des obligations techniques contractuelles. L'ingénieur routier de l'équipe assurera les visites sur site tous les six mois pendant toute la durée de la mise en œuvre du projet.
- b. **Exigences et contributions fiduciaires.** Une formation sera dispensée par les spécialistes en gestion financière et en matière de passation des marchés de la Banque avant le démarrage de la mise en œuvre. L'équipe aidera également la DGPC/UGP à identifier les besoins en matière de renforcement des capacités pour améliorer sa capacité de gestion financière et son efficacité en matière de gestion des achats. Les spécialistes de gestion financière et d'approvisionnement seront tous deux basés à Tunis pour apporter leur soutien en temps opportun. La supervision formelle de la gestion financière sera effectuée deux fois par an, alors que celle des approvisionnements sera effectuée en temps utile, sur demande du client.
- c. **Sauvegardes.** La UGP n'a pas de connaissances solides sur les sauvegardes de la Banque mondiale. Une formation est nécessaire sur le suivi et le reporting relatifs aux sauvegardes environnementales et sociales. Les visites sur site sont nécessaires deux fois par an. L'aide d'un spécialiste environnemental et d'un spécialiste social sera fournie en complément de l'appui apporté par des consultants basés à Tunis. L'équipe de la Banque mondiale se réservera l'option de recourir à des services de consultants supplémentaires pour renforcer les capacités en matière de sauvegardes de la UGP, le cas échéant, pendant la mise en œuvre.
- d. **Fonctionnement.** Le TTL se chargera de la supervision au quotidien de tous les aspects opérationnels, ainsi que de la coordination avec le client et entre les membres de l'équipe de la BIRD.

8. Les priorités de l'appui à la mise en œuvre sont résumées ci-dessous.

<i>Date</i>	<i>Priorité</i>	<i>Compétences requises</i>	<i>Estimations en termes de ressources</i>	<i>Rôle du partenaire (DGPC)</i>
Juin 2015	Lancement du projet	TTL, marchés, GF, sauvegardes sociales et environnementales	25 000USD	
Tous les trimestres	Visites de site relatives aux sauvegardes	Spécialistes/consultants en matière de sauvegardes	8 000 USD	En charge des sauvegardes
Tous les six mois	Mission d'appui à la mise en œuvre	TTL, marchés, GF, sauvegardes sociales et environnementales, expert en ingénierie	35 000 USD par mission	Reçoit et accompagne la mission

Décembre 2017	Mission d'examen à mi-parcours	TTL, marchés, GF, sauvegardes sociales et environnementales, expert en ingénierie, économiste en transport, examinateur à mi-parcours	50 0000 USD	Reçoit la mission, contribue à l'examen à mi-parcours
---------------	--------------------------------	---	-------------	---

Profil des compétences requises

<i>Compétences requises</i>	<i>Nombre de semaines / personnel</i>	<i>Nombre de déplacements</i>	<i>Commentaires</i>
Chef d'équipe	8	4	Basé au Maroc
Chef d'équipe associé	6	2	Basé au siège
Ingénieur des ponts et chaussées	4	2	Basé en Europe
Spécialiste en sauvegardes environnementales	6	2	Basé au siège
Spécialiste en sauvegardes sociales	6	2	Basé au siège
Spécialiste en approvisionnement	4	2	Basé à Tunis
Spécialiste en gestion financière	4	2	Basé à Tunis
Spécialiste en gestion des actifs routiers	4	2	Basé en Europe

Annexe 6 : Analyse économique
TUNISIE : Corridors de Transport Routier TN (P146502)

INTRODUCTION

1. Le réseau structurel tunisien représente 19.400 km de routes principales, dont 77%, c'est-à-dire, environ 15.000 km, sont goudronnées.

2. Le réseau est classé en routes nationales, régionales et locales. L'asphaltage des routes, ainsi que leur élargissement à une largeur standard de 7 m au minimum intervient dans le cadre d'une politique d'amélioration progressive du réseau, définie et mise en œuvre depuis plus de 20 ans. Sur les routes goudronnées, 53% sont revêtues d'enduits superficiels, comparé à 47% revêtues de béton asphalté, mais dans ce domaine aussi, une politique systématique d'amélioration vise à remplacer progressivement les tronçons revêtus d'enduit superficiel par du béton asphalté, en commençant par les routes de la catégorie la plus élevée. Au-delà du réseau structurel (ou "réseau classé"), la Tunisie a aussi un réseau très important de routes rurales ou "pistes", d'environ 50.000 km, dont 15.000 km sont goudronnées. Ces voies ne font pas partie du réseau structurel, mais du réseau administré et entretenu par la DGPC ("Direction générale des ponts et chaussées"), du "Ministère de l'Équipement, de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire".

3. Dans le cadre de sa politique d'amélioration progressive, la Tunisie développe et met en œuvre des plans quinquennaux, qui décrivent les priorités en termes de développement, d'amélioration mais aussi de renforcement du réseau de routes structurelles et de pistes. Actuellement, la DGPC achève son 12^{ème} plan et entamera bientôt l'élaboration du 13^{ème}.

4. Les projets proposés dans cette demande de prêt portent sur les tronçons restants du réseau structurel, compris dans le 12^{ème} plan, mais qui n'ont pas encore été traités.

Les 3 projets routiers consistent en :

- L'élargissement à 4 voies de la RN12, du PK 5 au PK 50, intégrant le principal échangeur au PK 0 à Sousse, mais aussi les derniers tronçons de la rocade de Kairouan.
- L'élargissement à 4 voies de la RR 133, du PK 0 au PK 22, y compris l'amélioration de la rocade de Zaghuan.
- L'élargissement à 4 voies de la RN4, du PK 0 au PK 65.

5. L'évaluation économique et l'analyse coûts-rentabilité couvre les 3 routes financées par le projet. Chaque sous-projet a été analysé en évaluant les bénéfices pour les usagers et les économies en termes d'entretien (par rapport au scénario sans travaux) et en déduisant les coûts d'investissement initiaux. Les résultats des évaluations sont résumés ci-dessous :

Tableau 2 – Résumé des résultats de l'évaluation économique

Diminution des coûts des usagers (millions DTN)	Projet 1: RN12	253,7
-	Projet 2: RR133	80,9
-	Projet 3: RN4	151,5
-	Total	517,3

Augmentation des coûts de l'agence (millions DNT)	Projet 1: RN12	65.35
	Project 2: RR133	17.22
	Project 3: RN4	108.4
	Total	208.2
Bénéfices nets (million TND)	Projet 1: RN12	188,41
	Project 2: RR133	63,6
	Project 3: RN4	42,9
	Total	294,9
IRR (%)	Project 1: RN12	42.4%
	Project 2: RR133	52.2%
	Project 3: RN4	15.2%
	Total	29.5%

MÉTHODE D'ÉVALUATION ÉCONOMIQUE

Introduction

6. L'évaluation économique des projets mesure leurs coûts et bénéfices pour l'Etat et la société tunisienne, pour évaluer si les bénéfices nets générés sont au moins aussi élevés que des bénéfices qui auraient pu être obtenus à l'aide d'autres investissements.

7. L'évaluation économique des projets a été réalisée à l'aide du modèle HDM-4. L'évaluation a été modélisée sur une période de 20 ans en prenant comme année de référence 2014. Dans le modèle, il a été supposé que les travaux débuteraient en 2016, avec une ouverture fin 2018, sauf pour la RN4, pour laquelle la mise en œuvre interviendrait avec 6 mois de retard. Selon l'avancement des discussions sur l'accord de prêt, ces dates pourraient être ajustées. La période d'analyse permet d'intégrer un premier cycle d'entretien après les travaux de construction initiaux, et de comparer l'évolution de l'état des routes et conditions de transport pour les scénarios avec et sans projet.

8. Le taux d'escompte a été fixé à 10%, ce qui reste relativement élevé. Par conséquent, les coûts et bénéfices au-delà de la 10^{ème} année de l'analyse n'affectent pas de façon significative les résultats économiques. La durée de l'analyse permet de démontrer la pertinence des solutions techniques et de comparer les besoins d'entretien et d'investissements futurs, avec ou sans projet.

DONNEES D'ENTREE

9. L'analyse économique était principalement fondée sur :
- les 3 conceptions préliminaires pour les RN12, RR133 et RN4
 - les données sur le comptage du trafic reçues en outre par la DEER sur la base du recensement national de 2012
 - le parc de véhicules de la Tunisie préparé par le consultant local
 - les ratios des frais d'entretien proposés par la DGPC et, en particulier, la DEER

Les routes du projet

10. Pour l'étude économique, les 3 projets ont été sous-divisés en sous-tronçons, principalement en fonction du niveau de trafic et du profil transversal actuel – déjà à 4 voies ou devant être élargis. L'état visuel a été estimé à partir des examens réalisés dans le cadre de la conception préliminaire et des visites sur site.

11. Le projet n'inclut ainsi pas seulement l'élargissement, mais vise aussi à créer des itinéraires avec des niveaux de services homogènes, avec diverses améliorations en fonction de l'état actuel. Dans l'ensemble, les 3 projets sont décrits avec 10 tronçons homogènes à caractéristiques différentes, y compris un nouveau tronçon à construire.

Tableau 3 – Tronçons du projet

Projet	Tronçon	Longueur (km)	Profil effectif	Travaux proposés
RN12	Echangeur de Sousse	-	Croisement à niveau avec feu de signalisation	Création d'un échangeur
	PK 5-50	45	2 voies	2*2 voies
	Rocade de Kairouan sud	6,8	2 voies	2*2 voies
	Rocade de Kairouan nord	4,2	Non existant	Nouveau tronçon
RR 133	Tronçons urbains	3,4	2*2 voies	Amélioration
	Tronçon principal	18,6	2 voies	2*2 voies
	Rocade de Zaghouan	2,5	2 voies	Amélioration
RN4	PK 0-1,5	1,5	2*2 voies	Amélioration
	PK 1,5 – 63,7	62,2	2 voies	2*2 voies
	PK 63,7-65	1,3	2*2 voies	Amélioration
TOTAL		145,5		

Flotte de véhicules

12. Pour être en cohérence avec les chiffres du MEHAT et ceux de la conception préliminaire, la flotte de véhicules suivante a été adoptée, avec 6 types de véhicules. L'absence de camions moyens et lourds est surprenante et ceux-ci n'apparaissent pas non plus dans les statistiques et la classification du MEHAT. Le tableau suivant présente les coûts et caractéristiques de chaque véhicule. Tous les coûts sont en Dinars tunisiens.

Tableau 4 – Flotte de véhicules

Coûts unitaires économiques						
Prix des véhicules neufs (DNT/véh)	27000	33000	70000	115000	192000	144000
Prix des pneus neufs (DNT/pneu)	153	190	375	450	850	800
Prix du carburant (DNT/l)	0,9	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
Prix du lubrifiant (DNT/l)	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3
Frais d'entretien (DNT/h)	15	15	15	15	17	17
Coûts d'équipage (DNT/h)	0	7	7	6,7	8	9,5
Frais généraux (DNT)	0	800	800	1300	2000	2000
Taux d'intérêt (%)	10	10	10	10	10	10

Coût du temps de travail (DNT/h)	6,4	6,4	0	0	0	2,2
Coûts du temps de transport de marchandises (DNT/h)	0	0,05	0,2	0,3	0,5	0
Utilisation et charges						
Kilomètres parcourus par an (km)	23000	40000	45000	70000	86000	75000
Heures parcourues par an (h)	600	1200	1300	1500	2350	1750
Durée de vie (années)	10	8	10	10	12	10
Pourcentage d'utilisation privée (%)	100	0	0	0	0	0
Nombre de passagers	2	1	0	0	0	30
Déplacements professionnels (%)	75	40	0	0	0	75
Charges d'exploitation (t)	1,2	1,5	2	7,5	28	6
Facteur ESAL	0	0,01	0,1	1,25	4,63	0,7

Consultant local et estimations

13. Le tableau suivant présente les coûts d'exploitation typiques des véhicules, en DNT/km pour une route en bon état et sur terrain plat :

Tableau 5 – Part des coûts d'exploitation (DNT/km) pour une route en bon état

	Véhicule particulier	Fourgon	Camionnette	Camion à 2 essieux	Semi-remorque	Bus
Carburant et lubrifiant	0,108	0,081	0,101	0,142	0,401	0,135
Pneus	0,009	0,009	0,029	0,027	0,145	0,050
Entretien et pièces de rechange	0,093	0,115	0,238	0,427	0,822	0,287
Capital	0,119	0,099	0,160	0,181	0,193	0,205
Equipage & frais généraux	0,000	0,074	0,086	0,089	0,102	0,122
Coût du temps	0,103	0,041	0,011	0,012	0,017	0,619
Total	0,432	0,419	0,624	0,878	1,680	1,419

14. Le tableau suivant présente la sensibilité des coûts d'exploitation des véhicules à la qualité des routes en termes de rugosité (IRI) :

Tableau 6 - Evolution des coûts d'exploitation des véhicules (DNT/km) avec la qualité de la surface des routes

(IRI)	Véhicule particulier	Fourgon	Camionnette	Camion à 2 essieux	Semi-remorque	Bus	Moyenne
2,0	0,43	0,42	0,62	0,88	1,68	1,42	0,91
3,0	0,43	0,42	0,63	0,89	1,70	1,43	0,92
4,0	0,44	0,43	0,66	0,94	1,79	1,49	0,96
5,0	0,45	0,45	0,70	0,99	1,88	1,55	1,00
6,0	0,47	0,47	0,73	1,04	1,96	1,64	1,05
7,0	0,48	0,49	0,77	1,09	2,03	1,73	1,10
8,0	0,50	0,52	0,81	1,14	2,11	1,85	1,16

15. La flotte de véhicules tunisienne est caractérisée par un prix très élevé des véhicules à l'achat, par rapport au salaire moyen et au prix du carburant. Le prix du carburant, en revanche,

est très bas, dans la mesure où les ventes illégales de carburant de Libye sont la raison principale du maintien de faibles taxes d'accise sur le carburant.

Valeur du temps

Coûts du temps des usagers

16. La valeur du temps est un élément clé dans l'évaluation des bénéfices associés à l'amélioration et à l'élargissement, mais elle est toujours difficile à définir. La valeur du temps de travail est liée aux salaires horaires moyens. Pour cette analyse, la valeur du temps a été estimée sur la base d'un salaire moyen de 500 DNT/mois, représentant un salaire horaire de 2,7 DNT. Ce salaire de base a été ajusté d'un coefficient tenant compte des différences de revenus entre les propriétaires de véhicules et les usagers des transports publics. Le temps non travaillé a été estimé à 25% de la valeur du temps de travail. Les valeurs proposées sont les suivantes :

- Automobiliste – temps de travail 6,4 DNT/h
- Automobiliste – temps non travaillé 1,9 DNT/h
- Usager du bus - temps de travail 2,2 DNT/h
- Usager du bus - temps non travaillé 0,6 DNT/h

17. Ces valeurs du temps peuvent sembler élevées, mais la valeur du temps est en constante progression dans le monde et des pays aussi différents que le Brésil, le Kazakhstan ou la Roumanie ont adopté des valeurs de respectivement 8,3 USD, 4,1 USD ou 11,16 USD, c'est-à-dire, des valeurs toutes nettement plus élevées que celles proposées pour la Tunisie.

Valeur de la marchandise

18. La valeur de la marchandise par heure-véhicule dépend de la charge et, pour cette raison, elle est souvent exclue de l'analyse. Dans la pratique, la valeur par tonne de marchandise dépend de la taille du camion et des valeurs situées entre 0,01 et 1 DNT/h peuvent être définies en tant que valeurs habituelles. Sur les routes couvertes par le projet, les principales marchandises sont des produits agricoles à faible valeur ajoutée ; par conséquent, des valeurs faibles ont été proposées.

Tableau 7- Coûts de transport horaire

Véhicule	Coûts de transport par heure (DTN/h)
Fourgon	0,05
Camionnette	0,2
Camion à 2 essieux	0,3
Camion à 3 essieux	0,5

Volumes de trafic

19. **Volumes de trafic :** Les données de trafic ont été compilées à partir des comptages manuels du trafic inclus dans la conception préliminaire et du recensement réalisé en 2012 par le MEHAT/DEER. Les données sont classées en fonction des catégories de véhicules utilisées par le MEHAT dans ses comptages tous les 5 ans.

Tableau 8 - TJMA par tronçon en 2013

		Véhicule particulier	Fourgon	Camionnette	Camion à 2 essieux	Semi-remorque	Bus	Total
RN12	Sousse I/C	16617	6659	929	379	553	335	25473
	PK 5-17	7131	2120	350	203	430	67	10301
	PK 17-50	9674	2046	633	692	805	123	13972
	Kairouan Centre	3559	4174	459	28	390	124	8735
	Kairouan Sud	1546	1748	263	47	155	17	3776
	Kairouan Nord*	3049	3575	393	24	335	106	7483
RR133	Tronçon urbain	5059	2230	510	806	1390	228	10223
	PK 0-22	4839	2922	793	761	741	215	10273
	Zaghouan	5650	2161	930	583	913	123	10360
RN4	PK 0-7,5	3071	2908	248	205	350	84	6865
	PK 7,5 - 63,7	2603	2402	139	139	185	113	5582
	PK 63,7-65	4532	4344	281	310	348	119	9936

Source : APS, Jan-Avril 2014

* La rocade nord de Kairouan devant encore être construite, les données de trafic sont estimées pour 2016.

20. Tous les projets comprennent des tronçons à trafic élevé et des tronçons à trafic comparativement plus faible, dont l'amélioration n'est pas nécessairement justifiée compte tenu de l'état actuel, mais qui doivent être mis à niveau pour fournir un niveau de service homogène dans la mesure où ils font partie de l'itinéraire.

Croissance du trafic

21. La conception préliminaire présente des projections de croissance du trafic basées sur la croissance estimée du PIB et de la population.

Tableau 9–Croissance du trafic des véhicules légers/ lourds par projet et période

Route→ Période↓	Véhicules	RN12	RN4 (%)	RR133 (%)
2007-2012	Croissance historique moyenne	6,35	5,62	3,15
2013 - 2016	Voitures particulières et fourgons	4,0	4,0	5,5
	Camions et bus	4,8	4,8	5
2016 -2026	Voitures particulières et fourgons	4,6	4,6	5
	Camions et bus	5,5	5,5	4,5
2026 - 2036	Voitures particulières et fourgons	4,1	4,1	4,5

	Camions et bus	5	5	4
--	-----------------------	----------	----------	----------

Source: APS- Janvier-avril 2014

La croissance générale du trafic semble élevée, mais elle correspond aux taux de croissance du trafic habituellement enregistrés sur ces tronçons entre 2007 et 2012, malgré la crise économique et politique. Entre 2007 et 2012, les taux de croissance étaient très variables entre les tronçons, enregistrant de 0% sur certains tronçons ruraux à 20% à proximité des centres villes. Seule la RR133 a enregistré une croissance moyenne inférieure aux projections. Mais les consultants locaux ont estimé que les taux de croissance augmenteraient à nouveau avec le développement économique en cours, en mettant particulièrement l'accent sur la RR133. Leurs estimations, généralement confirmées par les données historiques, ont été utilisées pour l'analyse.

Coûts et ratios des accidents

22. Les données relatives aux accidents ont été fournies par le MEHAT/DEER des statistiques nationales pour la période 2008-2012. Le ratio des accidents est extrêmement élevé pour les trois tronçons comme le montre le tableau suivant.

Tableau 10– Accidents survenus sur les tronçons du projet entre 2008et 2012

Type d'accident	RN12	RN4	RR133
Accident mortel	64	27	24
Accident avec dommages corporels	384	155	37

Les coûts moyens des accidents pour la Tunisie sont indiqués dans le tableau suivant :

Tableau 11– Coûts unitaires des accidents

Type d'accident	Coût unitaire moyen (DNT)
Accident mortel	70.000
Accident avec dommages corporels	14.000
Accident avec dégâts matériels uniquement	5.000

Coûts d'investissement et d'entretien du projet

23. Les coûts du projet utilisés pour l'évaluation sont les coûts financiers de l'ensemble du projet, par tronçons, tels qu'établis dans les estimations de coûts des plans préliminaires.

Tableau 12 – Coûts du projet (estimation "APS")

Projet	Longueur (km)	Coût financier (Millions DNT)
RN4		180
Tronçon 1: PK0-7,5	7,5	17
Tronçon 2 : PK 7,5-63,7	56,2	158,8

Tronçon 3 : PK 63,7-65	1,3	4,2
RN12		121
Sousse I/C	-	11
Rocade de Kairouan (Nord)	4,2	12
Rocade de Kairouan (sud)	6,8	11
Tronçon principal	49,8	105
RR133		50
Tronçon principal	22	46.9
Rocade de Zaghouan	2,5	3.1
TOTAL		351

Source: APS et mises à jour, DAO

24. Les coûts d'entretien moyens sont utilisés pour les scénarios d'entretien, dans le cas "sans projet", mais aussi pour l'entretien après les améliorations "avec projet". Les coûts unitaires moyens par type de travaux sont plutôt faibles comparés à d'autres pays.

Tableau 13 – Coûts unitaires moyens pour l'entretien

Travaux	Unité	Coût économique (DNT)	Coût financier (DNT)
Amélioration / calibrage de la largeur	Km	480.000	600.000
Renforcement	Km	240.000	300.000
Revêtement - béton bitumineux	T	100	120
Fraisage et remplacement 5 cm	m ²	6,4	8
Traitement de surface simple au bitumen	m ²	4,8	6
Traitement de surface double au bitumen	m ²	6,4	8
Réparation des nids-de-poule	m ²	13	16
Colmatage des fissures	m ²	2	2,5
Entretien courant*	km	2400	3000

Source: DGPC, pour l'entretien courant, les coûts varient en fonction de la classe des routes

RÉSULTATS DE L'ANALYSE ÉCONOMIQUE

25. Sachant que les tronçons et les travaux proposés varient fortement d'un tronçon à l'autre, les TRI varient également sur les différents tronçons du projet. Dans tous les cas, la surface de la chaussée sera renouvelée et la qualité de la surface, en termes de rugosité, sera portée à un nouveau niveau d'environ 2, comparé au niveau détérioré de 4-5 actuellement observé. Les coûts d'exploitation des véhicules sont réduits de jusqu'à 30 % de leur valeur avant les travaux. Sur les tronçons semi-urbains, surtout à la sortie de Sousse, actuellement congestionnée en raison d'un niveau de trafic très élevé, les travaux permettent de réduire et/ou d'éliminer la congestion

26. La VAN de tous les investissements, sur les 150 km de routes, est d'environ 295 millions de DNT sur la base d'une évaluation des trois composantes du projet (voir ci-dessous). Le TRI de l'ensemble des investissements est de 29,5 %.

Tableau 14 - Résultats de l'analyse économique

Projet	Tronçon	VAN (M DNT)	TRI (%)
RN12	Sousse - Kairouan	188,4	42,4%
RR133	RN3 - Zaghouan	63,6	52,2%
RN4	El Fahs - Siliana	42,9	15,3%
Total		294,9	29,5%

27. La RR133 présente le TRI le plus élevé, dans la mesure où ce tronçon est le plus homogène en termes de trafic et de travaux requis. La RN12, qui présente actuellement le trafic le plus important accuse des coûts de construction nettement plus élevés par kilomètre, dont le coût élevé de l'échangeur à Sousse. Ce projet comprend également deux tronçons de la rocade de Kairouan, où le trafic est plus modeste. La RN4 présente les résultats les plus faibles. Le trafic général est moindre, sur un tronçon de 50 km, alors que les coûts de construction sont relativement élevés en raison de l'emplacement éloigné du projet, à distance importante des centres de production des matériaux. Tous les tronçons bénéficient d'une diminution importante des coûts des accidents grâce à l'amélioration de la sécurité liée au doublement des voies.

Les résultats détaillés par routes du projet sont indiqués ci-dessous :

Table 15 - Résultats économiques par tronçon de route

Projet	Longueur (km)	Différence en termes d'investissement (Mill DNT)	Bénéfices CEV (M DNT)	Bénéfices en termes de temps (Mill DNT)	Bénéfices en termes de réduction du nombre d'accidents (Mill DNT)	VAN totale (M DNT)	VAN/C	TRI
RN12	48	77,5	180,71	66,54	42,22	212,0	2,45	41,1
RR133	24,5	26,3	57,6	28,57	2,54	62,5	1,886	43,6
RN4	65	108,6	87,3	48,2	15,8	42,9	0,35	15,2

Analyses de sensibilité

28. Les analyses de sensibilité ont été réalisées avec les variations suivantes :

- Coûts de construction +/- 20%
- Trafic total en TJMA +/- 20%

Certains essais ont également été réalisés sur la croissance du trafic, mais ce facteur n'a pas eu d'incidence significative sur les résultats. Les résultats sont présentés dans le tableau suivant :

Tableau 16 – Sensibilité du projet

Projet	Scénario de sensibilité	TRI (%)	VAN / C	Différence en termes d'investissement (Mill DNT)	Bénéfices totaux (M DNT)	VAN totale (M DNT)
RN12	Coût – 20%	51,6	2,4	52,3	253,7	201,4
	Coût + 20%	35,9	2,13	78,4	253,7	175,3
	TJMA – 20%	30,9	1,25	65,3	170,4	105,1
	TJMA + 20%	60,5	4,0	65,5	398,9	333,4
RR133	Coût – 20%	61,8	2,79	13,78	80,87	67,085
	Coût + 20%	45,2	2,50	20,66	80,87	60,20

Projet	Scénario de sensibilité	TRI (%)	VAN / C	Différence en termes d'investissement (Mill DNT)	Bénéfices totaux (M DNT)	VAN totale (M DNT)
	TJMA – 20%	40,1	1,66	17,04	56,73	39,69
	TJMA + 20%	63,2	3,72	17,46	107,78	90,32,4
RN4	Coût – 20%	19,4	0,53	86,7	151,4	64,6
	Coût + 20%	12,2	0,17	130,2	151,4	21,2
	TJMA – 20%	10,1	0,01	108,5	108,8	0,5
	TJMA + 20%	20,7	0,75	108,5	201,4	92,8

CONCLUSION

29. Le résultat de l'analyse économique montre que toutes les routes du projet présentent un retour sur investissement positif, avec des différences importantes toutefois, compte tenu de la variété des situations rencontrées en termes de trafic, d'état actuel et de travaux proposés. Chaque itinéraire étudié et le projet dans son ensemble sont validés sur le plan économique.

30. Les tronçons présentent, pour la plupart, des taux de rentabilité très élevés dans la mesure où les coûts d'exploitation des véhicules sont importants, en particulier pour les véhicules de transport de marchandises lourds. Des avantages importants découlent également de la réduction du nombre d'accidents. Ces tronçons compensent les investissements à plus faibles bénéfices, qui ont été intégrés pour assurer la continuité du niveau de service le long de la route. Ceci s'applique notamment à la rocade de Kairouan.

31. L'analyse est considérée comme conservatrice, dans la mesure où le trafic généré n'a pas été pris en compte. L'analyse n'est pas très sensible aux données d'entrée, même les plus importantes : le niveau de trafic et les coûts de construction. Les résultats restent satisfaisants dans des conditions détériorées. Le facteur le plus important reste le volume de trafic à l'ouverture, qui est prépondérant comparé aux charges par essieu de la croissance du Trafic. Il est également important de rappeler que les RN12 et RN133 ont été modélisées pour un démarrage des travaux en 2016, pour une ouverture fin 2018 et que seule la RN4 est programmée pour la mi-2016 et une ouverture mi-2018.

Annexe 7 : Carte
TUNISIE : Projet de corridors de transport routier

