

وثيقة معلومات مشروع (PID)

مرحلة التصور

التقرير رقم: PIDC2661

اسم المشروع	ممرات النقل البري في تونس (P146502)
المنطقة	الشرق الأوسط و شمال إفريقيا
البلد	تونس
مجال(ات) العمل	الطرق والطرق السريعة في المناطق الريفية وبين المدن (100٪)
الموضوع/ات	خدمات البنية التحتية لتنمية القطاع الخاص (50٪)، تنمية الصادرات والقدرة التنافسية (30٪)، التكامل الإقليمي (20٪)
وسيلة الإقراض	تمويل المشاريع الاستثمارية
معرف المشروع	P146502
المقترض(ون)	الحكومة التونسية
الجهة المنفذة	وزارة التجهيز و التهيئة الترابية و التنمية المستدامة
التصنيف البيئي	ب- تقييم جزئي
تاريخ إعداد/ تحديث وثيقة معلومات المشروع	11 فبراير/فيفري 2014
تاريخ اعتماد/ كشف وثيقة معلومات المشروع	28 فبراير/فيفري 2014
التاريخ التقديري لاكتمال التقييم	31 أكتوبر/ تشرين الأول 2014
التاريخ التقديري لموافقة مجلس الإدارة	17 مارس/ آذار 2015
قرار مراجعة التصور	المسار II - أذنت المراجعة بمواصلة الإعداد

أ. المقدمة و السياق

السياق العام للبلاد

1. ساهم نمط التنمية الاقتصادية في تونس خلال العقد الماضي في خلق تفاوتات كبيرة بين المناطق الساحلية وبقية أنحاء البلاد (المناطق المتخلفة). و يوجد تصوّر عام بأنّ المناطق الساحلية تلقت حصة غير متناسبة من الاستثمار العام (أكثر من 65% منذ عام 2000). و تبلغ نسبة الفقر في تونس الكبرى حاليا 1.4% مقارنة مع 12.8% عند سكان مناطق الوسط الغربي، و هو ما يمثّل أكثر من 3 أضعاف المعدل الوطني. وبالمثل، فإن معدل البطالة في المناطق الغربية هو تقريبا ضعف المستوى في المناطق الساحلية.

2. يعتبر تحسين مستوى الربط في المناطق المتأخرة هدفا ذا أولوية عالية عند الحكومة. و بعد ثورة الياسمين، قررت الحكومة التونسية إعطاء المزيد من الأولوية لتقليص الفوارق بين الجهات والاستثمار في البنية التحتية الجهوية لزيادة التواصل وتطوير المناطق المتخلفة. و تعتبر البنية التحتية الأساسية غير الكافية مثل الطرق، في ولايات سيدي بوزيد وسليانة والقصرين وبعض مناطق الجنوب، السبب في تباطؤ معدل التنمية الاقتصادية والاجتماعية، بالمقارنة مع المناطق الساحلية. و تشهد هذه المناطق، التي تشتغل في الفلاحة والزراعة المختلطة، و بدرجة أقل، في الصناعة والخدمات، أعلى معدلات بطالة في البلاد (حوالي 20% مقارنة مع 16% على المستوى الوطني).

السياق القطاعي و المؤسسي

3. يلعب قطاع الطرق في تونس دورا حيويا في الاقتصاد. وهو يمثّل حوالي 7% من الناتج المحلي الإجمالي، و 15% من الاستثمار العام والخاص و يشغل 4.5% من اليد العاملة. و في تونس، تستقطب شبكة الطرقات كامل تنقلات الأشخاص تقريبا وأكثر من 80% من نقل البضائع. و هي تتألف من 19400 كم من الطرق المصنفة (تحت مسؤولية وزارة التجهيز والإسكان، و التهيئة الترابية) و 50,000 كم من الطرق الريفية. و تشمل شبكة الطرق المصنفة على 356 كم من الطرق السريعة، و 4,750 كلم من الطرق الوطنية، و 6,500 كم من الطرق الجهوية، و 6000 كم من الطرق المحلية. و سجلت حركة السير على مدى العقد الماضي متوسط معدل نمو سنوي يُقدّر بـ 6.1%. و قد تطورت حركة مرور العربات الثقيلة بسرعة أعلى من متوسط حركة المرور السنوية، مما أدى إلى انخفاض في الطاقة الاستيعابية للطرق، و زيادة تدهور الطرقات، وارتفاع المخاطر / خطورة الحوادث.

4. وتكشف البنية التحتية للطرق أيضا عن تفاوت بين المناطق المتخلفة والمناطق الساحلية. وعلى الرغم من أن المتوسط الوطني لكثافة الطرق هو 13 كيلومترا على كلّ 100 كم²، فإنّ المناطق الساحلية الشرقية ذات الكثافة السكانية تتجاوز هذا الرقم مقارنة بالمناطق المتخلفة مثل مناطق الشمال الغربي و الوسط الغربي. فعلى سبيل المثال، يمثّل الطريق الساحلي السريع الذي يربط بين ميناء بنزرت المتوسطي الذي يقع في الشمال الشرقي و مدينة صفاقس (ثاني أكبر مدينة) مرورا عبر تونس العاصمة، 80% من إجمالي شبكة الطرقات السريعة. و لا تمثّل الممرات المزدوجة إلا 9% و 5% على التوالي من شبكة الطرق الوطنية و الجهوية.

5. و رغم ما تبذله تونس من مجهودات على مستوى سلامة الطرقات مقارنة ببلدان أخرى في المنطقة ، فإنّ عدد حوادث المرور في تزايد و تفقد البلاد حوالي 4.5% من الناتج المحلي الإجمالي في الإصابات الناتجة عن حوادث الطرقات. و وفقا لمنظمة الصحة العالمية ، فإنّ الحالات المعلن عنها للوفيات على الطرق تبلغ 1208 حالة ، بينما قدّرت المنظمة عدد الوفيات ب 1974 أو ما يعادل 18.8 على كل 100,000 ساكن. و هي نسبة تجعل عدد الوفيات على كل 100,000 ساكن أعلى من تلك المسجلة بالمغرب (18.0) و مصر (13.2). و تحدث حوالي 43 % من الوفيات لسائقي أو ركاب المركبات ذات الأربع عجلات، مما يشير إلى أن هذه الحوادث تحدث خارج المدن، ويسلّط الضوء على أهمية تحسين السلامة على الطرق الوطنية والجهويّة.

6. و يُدار قطاع الطرق في تونس من قبل وزارة التجهيز و البيئة. و تتولّى الإدارة العامة للجسور و الطرقات مسؤولية إدارة شبكة الطرقات الوطنيّة وجزء من شبكة الطرق الريفية (الطرق المصنّفة). و يوجد فرع جهويّ لهذه الإدارة بكل ولاية من ولايات الجمهوريّة، مع معدّاته و مسؤولياته الخاصة في مجال الصيانة. و تقوم استراتيجية وزارة التجهيز و البيئة على 5 محاور هي: (i) الصيانة المستمرة و الدورية ، (ii) تحسين الطرق التي يتمّ تحديدها، (iii) إعادة تأهيل وتحديث الهياكل التي يتمّ تحديدها (مثل الجسور)، (iv) إعادة تأهيل وتحسين الطرق الريفية، و (v) السلامة على الطرقات.

7. حاليا تعيد وزارة التجهيز و البيئة التفكير في استراتيجيتها المتعلقة بشبكة الطرق. و ساهم ارتفاع حركة المرور في العديد من ممرات الطرق وحصّة المركبات الثقيلة فيها في تدهور هذه الشبكة ، مما ساهم في ارتفاع تكاليف النقل. كما يوجد إدراك لضرورة تسليط عناية كبيرة على الاستدامة المالية العامة للقطاع وتحسين التوازن بين الاستثمار والصيانة. وقد شاركت المؤسسات المالية الدولية الأخرى في قطاع الطرق، مع تركيز أكبر من بنك الاستثمار الأوروبي والوكالة اليابانيّة للتعاون الدولي على الطرق في منطقة تونس الكبرى وأجزاء من الطرق السريعة، و اهتمام الصندوق العربي للإنماء الاقتصادي والاجتماعي والبنك الإفريقي للتنمية بالطرق الريفية، في حين كان تركيز البنك الإسلامي للتنمية والبنك الإفريقي للتنمية على الطرق الوطنية والجهويّة. و قد وضع البنك الإفريقي للتنمية حدًا لمخاطر الإقراض لفائدة تونس بعد أن كان الممول الرئيسي للقطاع في السنوات ال 4 الماضية. و يجري حاليا تنفيذ مبادرتين من بنك الاستثمار الأوروبي للمساعدة التقنية مع التركيز على الخدمات اللوجستية: دعم قطاع النقل في الدول التي تمرّ بمرحلة انتقالية (TRANSTRAC) والشبكة الأوروبي-متوسطة للمنصة اللوجستية (LOGISMED). وكان البنك الدولي في السابق حاضرا في قطاع الطرق ولكنّه لم يمول أي عملية في السنوات العشر الماضية.

العلاقة باستراتيجية المساعدة القطرية

8. يتماشى المشروع المقترح مع مذكرة الإستراتيجية المؤقتة للسنة المالية 14-13، و ستدعم المجال 1 "وضع حجر الأساس للنمو المستدام وخلق فرص العمل" من خلال تحسين نوعية شبكة الطرق وزيادة قدرة ممرات الطرق بين المناطق المتخلفة في الوسط و الشمال الغربي من البلاد و أقطاب النمو (تونس والمنطقة الساحلية). ومن شأن هذا المشروع أيضا دعم المجال 2 "تعزيز الاندماج الاجتماعي والاقتصادي" من خلال تحسين التنقل مع التأثير الإيجابي على فرص العمل والحصول على الخدمات.

كما أنّ المشروع المقترح سيستكمل أيضا مبادرات دعم قطاع النقل في الدول التي تمرّ بمرحلة انتقالية (TRANSTRAC) والشبكة الأورو-متوسطة للمنصة اللوجستية (LOGISMED) في تونس من خلال التركيز على تحسين شبكة الطرق الوطنية والجهوية.

9. سيقوم المشروع بدعم تحسين ظروف وسلامة شبكة الطرقات التابعة لملك الدولة العمومي الأمر الذي سيساهم في زيادة فرص الحصول على الخدمات الصحية والتعليم وفرص العمل، بما يمكّن من المساهمة في تحقيق الهدفين الإنمائيين التوأمين و هما خفض الفقر المدقع وتعزيز الرخاء المشترك فضلا عن إحراز تقدم في الوصول إلى التعليم والصحة و الأهداف الإنمائية للألفية. و سيكون العمال الفقراء العاملون في قطاعي الزراعة و الصناعة بدون أجر ثابت هم أكثر المستفيدين من تحسن أحوال الطرق ومن إمكانية الوصول إليها، و من المرجح أن يؤدي ذلك إلى زيادة فرص العمل في المناطق الأقل نموا في البلاد.

II. الأهداف التنموية المقترحة

الأهداف التنموية المقترحة (من مقترح مشروع البنك الدولي)

9. أهداف التنمية المقترحة هي تعزيز وصول المناطق المتخلفة إلى المزيد من المناطق المتقدمة من خلال ممرات نقل بري محسنة و أكثر أمانا.

النتائج الرئيسية (من مقترح مشروع البنك الدولي)

10. يُنتظر أن تكون النتائج الرئيسية للمشروع المقترح على النحو التالي:

1. تخفيض تكاليف النقل على ممرات الطرق المحسنة (نسبة مائوية)

2. تخفيض الوقت المستغرق في السفر على ممرات الطرق (دقيقة)

3. الحد من عدد حوادث المرور على الطرق المحسنة من قبل البرنامج (الحوادث سنويا)

4. زيادة طول شبكة الطرق الوطنية والجهوية ذات الحالة الجيدة والمقبولة (نسبة مائوية)

III. الوصف الأولي

وصف التصوّر

12. سيقوم المشروع المقترح بدعم جزء من برنامج تحديث ممرات الطرق الوطنية و الجهوية، وتحسين السلامة المرورية على هذه المقاطع وتعزيز المؤسسي لوزارة التجهيز و البيئة.

13 . مبلغ القرض المقترح هو 100 مليون دولار أمريكي من مجموع برنامج يقدر ب 260 مليون دولار. و يشتمل البرنامج المقترح على ما يلي:

أ. مكون تحسين الطرق. سيقوم المشروع المقترح بتطوير حوالي 136 كم من قطاعات الطرق الوطنية والجهوية القائمة ذات الممر الواحد إلى طرق ذات ثلاثة ممرات. و يُنتظر أن يؤدي تحسين الطرق إلى دعم استثمارات القطاع الخاص في المناطق المتخلفة المعنية و يشتمل هذا المكون على: (i) 49 كم من الطريق الوطنية رقم 12 بين سوسة والقيروان، (ii) حوالي 65 كيلومترا من الطريق الوطنية رقم 4 بين الفحص وسليانة (و التي سيقوم البنك بتمويل 10-6 كم فقط منها) ، و (iii) 22 كم من الطريق الجهوية رقم 133 الرابطة بين زغوان وتونس. وسوف تشمل الأعمال المدنية توسيع ورفع مستوى قطاعات الطرق عند الضرورة، ورفع مستويات الجسور، وتحسين تقاطعات الطرقات، وإشارات المرور وتنفيذ اجراءات السلامة الأخرى. و سوف يتم تمويل المقطع المحدد على الطريق الوطنية رقم 4 بقرض من البنك سيتم تأكيده خلال مرحلة الإعداد.

ب. مكون التطوير المؤسسي. سيقوم المشروع بتعزيز القدرة المؤسسية لوزارة التجهيز و البيئة لتحسين إدارة شبكة الطرق الوطنية والجهوية من خلال دعم تدخلات محددة ذات صلة باستراتيجيتها الخاصة بهذا القطاع. و تشمل الجوانب المحتملة، التي سيتم تأكيدها خلال مرحلة الإعداد، ما يلي:

(i) استراتيجية لإدارة وصيانة وتمويل شبكة الطرق، (ii) منهجية لتحديد نوع التدخل على الطرق، مع الأخذ بعين الاعتبار الظروف المحلية ، من أجل تحسين كفاءة الاستثمار في الطرق ("دليل الهياكل")، و (iii) استراتيجية خاصة بالقطاع العام. و سيتضمن المشروع أيضا تمويل شراء معدات لمراقبة واختبار جودة الأشغال والمركبات للإشراف على الطرق.

IV. السياسات الوقائية التي يمكن تطبيقها

يقع تحديها لاحقا	لا	نعم	السياسات الوقائية التي تم تفعيلها من قبل المشروع
		×	التقييم البيئي- منشور سياسة العمليات/إجراءات البنك / OP 4.01 BP
	×		الموائل الطبيعية - منشور سياسة العمليات/إجراءات البنك / OP BP 4.04
	×		الغابات- منشور سياسة العمليات/إجراءات البنك OP / BP4.36
	×		إدارة الآفات - منشور سياسة العمليات/إجراءات البنك OP 4.09
	×		الموارد الثقافية المادية - منشور سياسة العمليات/إجراءات البنك OP/BP 4.11
×			السكان الأصليون - منشور سياسة العمليات/إجراءات البنك OP/BP 4.10

		×	إعادة التوطين القسرية- منشور سياسة العمليات/إجراءات البنك OP / BP 4.12
		×	سلامة السدود- منشور سياسة العمليات/إجراءات البنك OP / BP 4.37
		×	المشاريع المقامة على الممرات المائية الدولية- منشور سياسة العمليات/إجراءات البنك OP / BP 7.50
		×	المشاريع المقامة في المناطق المتنازع عليها- منشور سياسة العمليات/إجراءات البنك - OP 7.60/BP

V. التمويل (بالمليون دولار أمريكي)

100.00	التمويل الإجمالي للبنك:	260.00	التكلفة الجملية للمشروع:
		100.00	فجوة التمويل:
	المبلغ		مصدر التمويل
60.00			المقترض
100.00			البنك الدولي للإنشاء و التعمير
160.00			المجموع

VI. نقاط الإتصال

البنك الدولي

الإتصال: فيكرام كوتاري

الصفة: خبير اقتصادي أول في البنية التحتية

الهاتف: 5360+4226 / 2

البريد الإلكتروني: vcuttaree@worldbank.org

المقترض/ الحريف/ المستلم

الإسم: الحكومة التونسية

الإتصال:

الصفة:

الهاتف:

البريد الإلكتروني:

وكالات التنفيذ

الإسم: وزارة التجهيز

الإتصال: غازي الشريف

الصفة: المدير العام للجسور و الطرقات

الهاتف: 21671252514

البريد الإلكتروني: ghazi.cherif@mehat.gov.tn

VII. للمزيد من المعلومات يرجى الاتصال ب:

دار المعلومات

البنك الدولي

1818 شارع H ، نيويورك

واشنطن، العاصمة 20433

الهاتف: (202) 4500-458

الفاكس: (202) 1500-522

على شبكة الإنترنت: <http://www.worldbank.org/infoshop>