

## وثيقة معلومات مشروع (PID)

## مرحلة التقييم

التقرير رقم: PIDA21668

|  |  |
|--|--|
| 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 | 21 أبريل 2015  |
| تاريخ اعتماد/ كشف وثيقة معلومات المشروع  | 24 أبريل 2015  |
| التاريخ التقديري لاكتمال التقييم         | 24 أبريل 2015  |
| التاريخ التقديري لموافقة مجلس الإدارة    | 8 يوليو/جويلية 2015  |
| قرار مراجعة التقييم ( من مذكرة القرار)   |  |

## I . سياق المشروع

## السياق العام للبلاد

تواجه تونس حاليا تحديات اقتصادية كبيرة. و هي تنتمي إلى البلدان ذات الدخل الأعلى من المتوسط، حيث يبلغ متوسط النمو السنوي فيها 5 % (1997-2007) مما يضعها من بين أسرع الدول المتنامية في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا. و رغم أن مستوى الفقر قد تراجع إلى النصف تقريبا بين عامي 2000 و 2010، فإنه لا يزال عند 15.5 % على الصعيد الوطني. و علاوة على ذلك، فقد تدهور الأداء الاقتصادي بشكل حاد عام 2011، مع انكماش الناتج المحلي الإجمالي في حدود 1.9 % و ارتفاع نسبة البطالة إلى 18 % في ذلك العام مقارنة ب 13٪ في العام السابق. وبعد التعافي من الركود عام 2012،

بلغت نسبة النمو عام 2013 2.5 % ، وهي وتيرة كافية للتصدّي للبطالة و الفقر، و لكنّ التوقعات تبقى غير مؤكدة.

و تشهد التنمية في تونس تفاوتاً بين الجهات، من خلال استحواد أكبر ثلاث مدن و هي - تونس و صفاقس و سوسة - على ما يعادل 85 % من الناتج المحلي الإجمالي، كما أنّ معظم الصناعات والخدمات تقع على الساحل الشرقي. و تبلغ معدلات الفقر 30 % في المناطق الأكثر حرماناً، و لا سيما في مناطق غرب البلاد التي يغلب عليها الطابع الريفي . و لم تستفد المناطق النائية و المناطق الداخلية، التي تركز اقتصاداتها على الفلاحة و الزراعة المختلطة ، من النمو الإقتصادي بنفس الطريقة التي استفادت منها المناطق الساحليّة. كما أنّ الخدمات العامة و الفرص الاقتصادية متخلفة عن المناطق الساحلية، رغم أنّ هذه الأخيرة تحتوي على جيوب فقر.

و ازدادت هذه الفوارق قوة في السنوات العشر الماضية، و كان الشعور العام هو أنّ المناطق الساحلية قد تلقت حصة غير متناسبة من الاستثمار العام (أكثر من 65 % منذ عام 2000). و يبلغ حجم الفقر المدقع في تونس الكبرى حالياً 1.4 % مقارنة ب 14.3 % في الوسط الغربي، و تمثل هذه النسبة الأخيرة أكثر من ثلاثة أضعاف المعدل الوطني. و يقترب المستوى الإجمالي للفقر في الوسط الغربي من 30 %، وهو أعلى مستوى في تونس. وبالمثل، فإن معدل البطالة في المناطق الغربية (حوالي 20% مقابل 16% في المستوى الوطني) هو تقريباً ضعف المستوى في المناطق الساحلية. و صنّفت دراسة حول التنمية الجهويّة، أجرتها وزارة التنمية الجهويّة و التخطيط عام 2012، زغوان، سليانة و القيروان من بين أفقر الولايات في تونس.

و يعتبر تطوير المناطق المتخلفة هدفاً ذا أولوية عليا لدى الحكومة. و قد قررت الحكومة التونسية إيلاء أولوية قصوى لتقليص الفوارق الجهويّة و الاستثمار في البنية التحتية الجهويّة للرفع من مستوى الربط و تطوير المناطق المتخلفة في البلاد التونسيّة، و هي مناطق الشمال الغربي و الوسط الغربي، و الجنوب الغربي. و تعتبر البنية التحتية الأساسية غير الكافية مثل الطرق في ولايات سيدي بوزيد و سليانة و القصرين و بعض مناطق الجنوب مسؤولة عن تباطؤ معدل التنمية الاجتماعية و الاقتصادية، مقارنة مع المناطق الساحلية.

و رفعت الثورة من حجم التوقّعات لدى المواطنين بأنّ الحكومة سوف تحقق تقدماً في مقاومة الفقر و البطالة. و كانت الرغبة الشعبية المعبر عنها من أجل المزيد من تبادل المنافع الاقتصادية، و وضع سياسات تهدف إلى تحسين الآفاق الاقتصادية لفقراء البلاد من نقاط الإحتجاج الرئيسيّة في الثورة. و في الواقع، فإنّ الفقر، و البطالة، و التفاوت المتزايد بين المناطق كان من بين العوامل التي ساهمت في اندلاعها. و في ظل الظروف السائدة في تونس ما بعد الثورة، فإنّ تحسين البنية التحتية العامة و خاصة منها الطرق التي تربط المناطق المتأخرة بمراكز النمو، يعتبر من أولويّات الحكومة و المواطنين و ذلك لدفع القطاع الخاص إلى قيادة النمو. و قد أظهر هذا القطاع استعداداً للاستثمار في المناطق المتخلفة إذا كان من الممكن تحسين الربط و تخفيض تكاليف النقل. و لم يتغيّر الانتخابات الرئاسية و البرلمانية الأخيرة الضغط لمعالجة اختلال التوازن بين المناطق المتخلفة و المناطق الأكثر تقدماً و دعم الاستثمار الذي يقوده القطاع الخاص و خلق فرص العمل.

و تعتبر المناطق التي استخدمها الطرق التي سيتمّ تحسينها من خلال هذا المشروع من بين تلك التي نالت النصيب الأقلّ من منافع النمو الاقتصادي الذي شهدته تونس في الماضي. و تقع مناطق الوسط الغربي و الشمال الغربي في قلب مشكلة التفاوت الجهوي في تونس. وبالفعل، فقد بدأت الثورة التونسية في عام 2010 من ولاية سيدي بوزيد، الواقعة إلى الجنوب من ولاية سليانة، في الوسط الغربي. و منذ ذلك الحين، كان الوسط الغربي و الشمال الغربي من بين أكثر المناطق المضطربة في البلاد، من خلال التعبيرات المتكرّرة عن الإحباط العام. و لا زال نظام ما بعد الثورة عاجزا عن معالجة الصعوبات الاقتصادية التي تعاني منها هذه المناطق. و تربط الطريق الوطني رقم 12 سوسة، و هي واحدة من المراكز الاقتصادية الساحلية الرئيسية في البلاد إلى جانب تونس و صفاقس، بالقبروان في منطقة الوسط الغربي. و هي أفقر المناطق في تونس، مع معدل بطالة يزيد عن 15٪. و معدل فقر يبلغ 32 % عام 2013 - بعد الثورة بعامين. و بلغت فجوة الاستهلاك عام 2013 بين تونس الكبرى الوسط الغربي 56 % . أما ولاية سليانة في الشمال الغربي ، و هي نقطة النهاية من قسم الطريق الوطني عدد 4، و التي ستحظى بتحسينات من خلال هذا المشروع، و تحتلّ المرتبة الثانية بعد الوسط الغربي على مستوى البطالة (أكثر من 20 %) و حجم الفقر (بنسبة 26 %)، فإنّ فجوة الاستهلاك فيها تبلغ 27 % مقارنة مع تونس الكبرى.

### السياق القطاعي و المؤسسي

يلعب قطاع الطرق في تونس دورا حيويا في الاقتصاد. وهو يمثل حوالي 7 % من الناتج المحلي الإجمالي، و 15 % من الاستثمار العام والخاص و يشغلّ 4.5 % من القوة العاملة. و في تونس، تستقطب شبكة الطرقات كامل تنقلات الأشخاص تقريبا وأكثر من 80 % من نقل البضائع. و هي تتألف من 19524 كم من الطرق المصنفة (الطرق المصنّفة - تحت مسؤولية وزارة التجهيز والإسكان، و التهيئة الترابية) بما في ذلك 356 كم من الطرق السريعة، و 6745 كلم من الطرق الوطنية، و 6495 كم من الطرق الجهوية، و 5928 كم من الطرق المحلية. و يجري تصنيف 1905 كم إضافية من الطرق، و هناك 50000 كم من الطرق الريفية (غير مصنّفة). و تتلقى الطرق المحلية أقل مستوى من الصيانة و تعكس حالتها هذا الأمر، و ذلك ب 50 % فقط من الطرق في حالة مقبولة أو مرضية. و تمثل الممرات المزدوجة 9 % و 5 % فقط من شبكات الطرق الوطنية و الجهوية على التوالي. و على مدى العقد الماضي، سجلت حركة السير متوسط معدل نمو سنوي يُقدّر ب 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، و ارتفاع المخاطر / خطورة الحوادث.

وتدار البنية التحتية للطرقات في تونس من قبل وزارة التجهيز والإسكان و التهيئة الترابية. و تتولّى الإدارة العامة للجسور و الطرقات بالوزارة مسؤولية إدارة شبكة الطرقات المصنّفة و جزء من شبكة الطرق الريفية. و تستند أولويات هذه الإدارة على برامج الاستثمار و هي مبنية على 5 محاور هي: (i) الصيانة المستمرة و الدورية ، (ii) تحسين الطرق التي يتمّ تحديدها، (iii) إعادة تأهيل و تحديث الهياكل التي يتمّ تحديدها (مثل الجسور)، (iv) إعادة تأهيل و تحسين الطرق الريفية، و (v) السلامة على الطرقات. و يوجد فرع جهوي لهذه الإدارة (إدارة جهوية ) في كل ولاية ، مع معداته الخاصة

ومسؤوليات الصيانة المناطة بعهدته. و يتحمّل مركز التجارب و تقنيات البناء ، و هو هيئة عامة غير إدارية تقع تحت مسؤولية وزارة التجهيز والإسكان و التهيئة الترابية ، مسؤولية البحث الفّني وتحديد المعايير الفنية لتقنيات المواد والبناء. و هو يلعب دورا مركزيا في مراقبة واختبار حالة شبكة الطرق، و لكنه يعاني من تقادم معدّاته.

وتكشف البنية التحتية للطرق أيضا عن تفاوت بين المناطق المتخلفة والمناطق الساحلية. وعلى الرغم من أن المتوسط الوطني لكثافة الطرق هو 12 كيلومترا على كلّ 100 كم 2، فإنّ المناطق الساحلية الشرقية ذات الكثافة السكانية تتجاوز هذا الرقم مقارنة بالمناطق المتخلفة. 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. كما تعاني المناطق المتخلفة الفقيرة من طرقات ذات ظروف فقيرة و غير آمنة وحركة مرور بطيئة ناتجة عن الطرق ذات الإتجاه الواحد والشاحنات الثقيلة التي تحمل المنتجات الزراعية والمواد الخام. و على العكس من ذلك، فإنّه من المتوقع أن يلعب الربط بالطرقات دورا هاما في تحسين الوضع الاقتصادي لأفقر المناطق في تونس. ويعتبر مدّ الطرقات في اتجاه مراكز النمو خطوة رئيسية لزيادة استثمارات القطاع الخاص في هذه المناطق.

و رغم ما تبذله تونس من مجهودات على مستوى سلامة الطرقات مقارنة ببلدان أخرى في المنطقة ، فإنها لا تزال تفقد حوالي 4.5% من الناتج المحلي الإجمالي في الإصابات الناتجة عن حوادث الطرقات. و بين عامي 2008 و 2011، انخفض عدد الحوادث القاتلة / الإصابات ب: -5.7% ، -8.3% ، -3.3% ، و-5.1% ، على التوالي. ومع ذلك، فقد تمّ الإعلان عن 1208 حالة وفاة على الطرق ، بينما قدرّت منظمة الصحة العالمية عدد الوفيات ب 1974. 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 والجهوية. و يتأثر الرجال بشكل غير متناسب بهذه الحوادث . ففي عام 2007، على سبيل المثال، قدرت منظمة الصحة العالمية أن 82 % من جميع الوفيات نتيجة حوادث الطرقات تمّ تسجيلها عند الذكور. و رغم أنّ هذا الرقم يشمل المشاة، فإنّ النساء يمكن أن يكنّ ممثلات على نحو غير متكافئ بين وفيات المشاة نظرا لأنهنّ أقل قدرة على الحصول على المركبات ذات الأربع عجلات. وعلى الطريق الوطنية عدد 12 وحدها، بلغ عدد الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق 64 حالة وفاة بين عامي 2008 و 2012. و وصل عدد الإصابات المعلن عنها جزاء حوادث الطرق خلال نفس الفترة إلى 384. وقد وقع إحراز تقدم مبدئي في مجال السلامة على الطرق على المستوى الاستراتيجي والمؤسسي في السنوات الأخيرة مع مساعدة من المؤسسات المالية الدولية الأخرى و لكن لا تزال هناك ثغرات هامة تحتاج إلى المعالجة. و يمكن لتونس أيضا أن تستفيد من البرنامج الحالي للبنك الدولي للمساعدة الفنية الإقليمية المتعلق بالسلامة على الطرق.

و منذ قيام الثورة، كانت الأولوية في تونس لتنفيذ البرنامج 12 للإستثمار في الطرق بدعم من المؤسسات المالية الدولية، ولكن تمويل الصيانة لم يواكب الإستثمارات. و كانت المؤسسات المالية الدولية العاملة في قطاع الطرق هي بنك الإستثمار الأوروبي (EIB) والبنك الإفريقي للتنمي والصندوق العربي للتنمية الاجتماعية والاقتصادية (AFSED). كما قام بنك اليابان للتعاون الدولي (JBIC) وصناديق الكويت أيضا بتمويل الطرق السريعة مع شركة تونس للطرقات السيارة. وعلى الرغم من الارتفاع الكبير في الأموال

المستثمرة في السنوات القليلة الماضية (بمعدل 100-150 مليون دولار أمريكي سنويا)، فإن ميزانية الصيانة (بمعدل 41 مليون دولار في السنوات الخمس الماضية) خلال الفترة نفسها لم تتطور إلا بشكل تدريجي، حتى أنها شهدت انخفاضا بنسبة 14 % عام 2014. ووفقا لسيناريوهات البنك الدولي التي تمت صياغتها أثناء إعداد المشروع، فإن الحد الأدنى السنوي للميزانية التي من شأنها أن تكفل حالة مستقرة للشبكة هو 125 مليون دولار أمريكي. و وافقت الحكومة على زيادة كبيرة في ميزانية الصيانة المستمرة والدورية لعام 2015 (من 1.32 مليون دولار أمريكي إلى 35 مليون دولار أمريكي عام 2014). و من شأن هذه الزيادة أن تعالج القضية بصفة وقتية ولكن ينبغي بذل الجهود لضمان (i) تخصيص اعتمادات كافية من الميزانية للصيانة في السنوات القادمة، (ii) الدعم المستمر من المؤسسات المالية الدولية لسد الفجوة في البنية الأساسية و (iii) تحسين كفاءة الإنفاق والإدارة العامة لشبكة الطرق لتعظيم القيمة مقابل المال.

و يتم حاليا تحديد ميزانية الصيانة والاستثمار الخاصة بشبكة الطرقات التابعة لملك الدولة العمومي باستخدام نظام عفا عليه الزمن ينتج عنه تخصيص الموارد دون المستوى الأمثل. و تستند المخصصات حاليا على تقديرات الجهاز الفني متبوعة بالمفاوضات، ولكن دون وجود دعم تحليلي من أدوات صنع القرار مثل (الحلول التكنولوجية HDM-4). إنَّ عدم وجود قاعدة بيانات شاملة خاصة بالطرق وأداة تحليلية لتقييم الحالة العامة أدى إلى قرارات استثمارية دون المستوى الأمثل تعتمد بالأساس على تقييمات ذاتية، و هو ما جعل المناطق المتخلفة تعاني من الآثار السلبية الناجمة عن هذا الواقع. و تسعى وزارة التجهيز و الإسكان و التهيئة الترابية الآن إلى تلبية هذه الحاجة، بدءا من المساعدة التقنية التي أصبحت ممكنة من خلال هذا المشروع، و ذلك لتحسين كفاءة الاستثمار العام في قطاع الطرق. ومع ذلك، فإنَّ الإدارة الأكثر فاعلية لأصول الطرق تعتمد على وجود بيانات حديثة وموثوق بها (حول حركة المرور وحالة الطرق) وعلى أداة لدعم اتخاذ القرارات على منصة خاصة بتكنولوجيا المعلومات للاستفادة من البيانات. أما ما يتعلَّق بالبيانات السابقة، فإنَّ الإحصائيات المتعلقة بحركة المرور أصبحت متاحة منذ نهاية 2014، وبالتالي فإن الأولوية الآن هي ل (i) إسناد وزارة التجهيز و الإسكان و التهيئة الترابية بأداة لدعم اتخاذ القرارات تكون مناسبة لتنزيل البيانات المذكورة و دعم اتخاذ القرارات الاستثمارية الأكثر كفاءة، بالتوازي مع التدريب المناسب. (ii) بدء الجمع المنتظم للبيانات المتعلقة بوعورة شبكة الطرق الوطنية والجهوية على الأقل؛ و (iii) التأكّد من أنّ وزارة التجهيز و الإسكان و التهيئة الترابية من خلال مختبر مركز التجارب و تقنيات البناء التابع لها تمتلك المعدات المناسبة لقياس حالة شبكة الطرق وإجراء مراقبة جودة الأعمال المدنية.

وتوجد إمكانية أمام القطاع الخاص للعب دور أكبر في الحفاظ على شبكة الطرقات التابعة لملك الدولة العمومي بطريقة أكثر كفاءة ولتغيير الطريقة التي يتم بها تخصيص الموارد المالية في هذا القطاع. ويشمل النظام الحالي لتنفيذ الصيانة مشاركة القطاع الخاص التي تعتبر مقيدة وتنطوي على نقل القليل من المخاطر. أما في الممارسة العملية، فإنَّ عملية الصيانة وإعادة التأهيل الدورية تتم في إطار التعاقد من الباطن مع القطاع الخاص ولكن مع محدودية نقل المخاطر أو استخدام آليات مبتكرة مثل العقود القائمة على الأداء التي يمكن أن تؤدي إلى انخفاض تكلفة إدارة شبكة الطرقات التابعة لملك الدولة العمومي على المدى الطويل من خلال مشاركة أقوى للقطاع الخاص. و يمكن أن تعتمد زيادة الكفاءة في استثمارات القطاع العام على دور أقوى للقطاع الخاص. و قد تكون هناك فرص لتوظيف عقود أكثر

كفاءة على أساس الأداء في القطاع الخاص و ذلك لإعادة التأهيل والصيانة من أجل تحسين كفاءة نظام الصيانة وخفض التكاليف على المدى الطويل لإدارة شبكة الطرقات التابعة لملك الدولة العمومي.

و تعترف وزارة التجهيز و الإسكان و التهيئة الترابية بوجود حاجة دائمة لوضع استراتيجية وطنية لقطاع الطرق. و قد تمّ إجراء آخر تفكير استراتيجي بشأن الترتيبات المؤسسية والموارد البشرية والمعدات اللازمة لإدارة شبكة الطرقات التابعة لملك الدولة العمومي عام 1984. و يوجد الآن إجماع داخل هذه الوزارة ولدى المؤسسات المالية الدولية الأخرى حول ضرورة إعداد استراتيجية لتطوير الطرق و ذلك لدعم الاستثمار في المستقبل. و وفقا لذلك، تقوم الوزارة/ و الإدارة العامة للجسور و الطرقات بإعداد مشروع رؤية لقطاع الطرق للتعرف على الأولويات الكبرى للاستثمار والمساعدة التقنية، و ذلك بدعم من البنك الدولي. وستقوم الوزارة بعد ذلك بالتعامل مع المؤسسات المالية الدولية والصناديق العربية، والجهات المانحة الثنائية لمناقشة تمويل البنية التحتية والمساعدة التقنية في المناطق التي لا تغطيها حاليا المشاريع / المنح الحالية. و قد تمّ اتباع نفس المقاربة في قطاع المياه، و قد تلقت دعما قويا من المؤسسات المالية الدولية والجهات المانحة. أما القضايا القطاعية الرئيسية التي لا تزال بحاجة إلى المعالجة فهي: (i) استكمال استراتيجية تطوير الطرق مع مراجعة أكثر عمقا للإصلاحات المؤسسية ودور القطاع الخاص، (ii) تنفيذ توصيات السلامة على الطرق، و (iii) دعم تمويل الإستثمارات والمساعدة التقنية المتبقية ذات الأولوية العالية. و يقوم البنك الإفريقي للتنمية حاليا بدعم الحكومة من خلال منحة كبيرة لدعم الإصلاحات المؤسسية في مجال السلامة المرورية.

و لا تقتصر تونس من أجل تلقّي المساعدة التقنية، التي كانت تقليديا أكثر تركيزا على دعم استثمارات الطرق الفردية أكثر من معالجة قضايا القطاع بشكل أوسع. ومع ذلك، فإن السياسة البيئية هي الآن أكثر ملائمة لمعالجة القضايا المؤسسية التي تتطلب التنسيق على المستوى الوطني، و تسعى وزارة التجهيز و الإسكان و التهيئة الترابية و الإدارة العامة للجسور و الطرقات الآن للقيام بدور أكثر نشاطا في تحديد الاحتياجات ومواءمتها مع الدعم المتأني من المؤسسات المالية الدولية. و قام بنك الاستثمار الأوروبي (EIB) بتمويل دراسة حول السلامة في الطرق وقع الإنتهاء من إعدادها في مايو/ماي 2014. و يركّز دعم بنك الاستثمار الأوروبي لقطاع النقل في الدول التي تمرّ بمرحلة انتقالية (TRANSTRAC)، بتمويل من صندوق التحوّل لمنطقة الشرق الأوسط و شمال إفريقيا، على (i) تكييف وتوحيد طلبات تقديم العروض، (ii) إعداد تقييم للسلامة على الطرق و خطة عمل (بالتنسيق مع الاتحاد الأوروبي)، و (iii) دراسات جدوى حول ممرات الطرق المتقاطعة. وفيما يتعلق بالسلامة على الطرق، فقد تم تحديد الفجوات المؤسسية التالية باعتبارها في حاجة إلى المساعدة التقنية: (i) عدم وجود هيئة مركزية مسؤولة عن السلامة على الطرق تكون متمّعة بالسلطة الكافية على الوزارات الثلاث المعنية بمجال السلامة المرورية، (ii) عدم وجود أي هيكل مسؤول عن وضع استراتيجية وطنية للسلامة على الطرق، و (iii) عدم وجود مركز لإدارة المرور وجمع المعلومات المتعلقة به.

و سوف يسمح تدخل البنك الدولي من خلال هذا المشروع بتحسين ممرات الطرق الرئيسية لتعزيز الأوضاع الاقتصادية في المناطق المتخلفة بطريقة تحترم السلامة البيئية والاجتماعية و تقدّم المساعدة التقنية المطلوبة. و تعتبر المقاربة العملية والدقيقة للبنك الدولي للعناية الواجبة على المستوى الاجتماعي والبيئي واحدة من المزايا الرئيسية التي سيتمّ تقديمها لتونس من خلال هذا المشروع. كما أنّ قدرة البنك الدولي على تقديم منحة من خلال صندوق تمويل مؤسسات الأعمال الصغرى و الصغيرة و المتوسطة

و الصندوق الاستئماني المتعدد المانحين لتقديم المساعدة التقنية لوزارة التجهيز و الإسكان و التهيئة الترابية / الإدارة العامة للجسور و الطرقات هي فائدة إضافية للحكومة. و في الواقع، فإنّ الحوار مع البنك الدولي يتضمن مراجعة أوليّة للقطاع و قدرة على التقييم في سياق التحضير للمشروع، الأمر الذي قدّم إفادة للإدارة العامة للجسور و الطرقات على مستوى استراتيجية الجرد التي تعتمدها.

## II. الأهداف التنمويّة المقترحة

تتمثل الأهداف الإنمائية للمشروع في (i) الحد من تكاليف و وقت النقل و تحسين السلامة على الطرق في الممرات البرية المختارة بين المناطق المتأخرة و المناطق الأكثر تقدما في البلاد التونسية و (ii) تعزيز قدرات وزارة التجهيز في إدارة شبكة الطرقات التابعة لملك الدولة العمومي.

## III. وصف المشروع

اسم المكوّن

تحسين ممرّات الطرق

التعليقات (اختيارية)

سيقوم المشروع المقترح بتطوير حوالي 145.5 كم من قطاعات الطرق الوطنية و الجهويّة القائمة ذات الممرّ الواحد إلى طرق ذات ثلاثة ممرّات. ويشمل هذا المكوّن: (i) 56 كم من الطريق الوطنية رقم 12 بين سوسة و القيروان، (ii) حوالي 65 كيلومترا من الطريق الوطنية رقم 4 بين الفحص و سليانة، و (iii) 24.5 كم من الطريق الجهوية رقم 133 الرابطة بين زغوان و تونس. وسوف تشمل الأعمال المدنية توسيع و رفع مستوى قطاعات الطرق عند الضرورة، و رفع مستوى 17 جسرا، و تحسين 230 قناة، و 52 تقاطع طرقات، و إشارات المرور و تنفيذ إجراءات السلامة الأخرى.

اسم المكوّن

تحسين إدارة شبكة الطرق

التعليقات (اختيارية)

سيُدعم المشروع التحول في طريقة إدارة وزارة التجهيز لشبكة الطرق و خطة الاستثمار العام. و سيتألّف هذا المكوّن من مكونين فرعيين هما:

(أ) المكون الفرعي 2.1: سيدعم المشروع شراء معدات المراقبة لمساعدة وزارة التجهيز و الإسكان و التهيئة الترابية على تحسين إدارة شبكة الطرق الوطنية و الجهوية.

(ب) المكون الفرعي 2.2: سيدعم المشروع التعزيز المؤسسي لوزارة التجهيز و الإسكان و التهيئة الترابية ذلك أنها ستنتقل من النماذج الإدارية التقليدية في إدارة شبكة الطرقات التابعة لملك الدولة العمومي إلى نظام أخرى أكثر حداثة، مستند إلى الأدلة و مدعوم بتكنولوجيا المعلومات.

#### IV. التمويل (بالمليون دولار أمريكي)

|        |  |        |   |
|--------|--|--------|---|
|        |  | 245.11 | التكلفة الجملية للمشروع:                              |
|        |  | 0.00   | فجوة التمويل:   |
|        |  |        | بالنسبة إلى القروض/الإتمادات/و مسائل أخرى             |
| المبلغ |  |        | المقترض   |
| 44.20  |  |        | البنك الدولي للإنشاء و التعمير                        |
| 200.00 |  |        | الصناديق الإستثمارية القائمة بذاتها لوحدة نائب الرئيس |
| 0.91   |  |        | المجموع   |
| 245.11 |  |        |   |

#### V. التنفيذ

سيتم تنفيذ مشروع ممر النقل البري من قبل وزارة التجهيز و الإسكان و التهيئة الترابية و ذلك من خلال الإدارة العامة للجسور و الطرقات. وبشكل عام، يتكوّن موظفو الإدارة العامة للجسور و الطرقات من:

(أ) مهندسين: 71

(ب) مساعدي مهندسين وفنيين: 48

(ج) موظفين إداريين: 44

(د) عمال: 182

أنشأت الإدارة العامة للجسور و الطرقات وحدة داخلية لتنفيذ المشروع (PIU)، وهي مسؤولة عن جميع جوانب الإعداد و التنفيذ الشامل لهذا المشروع إضافة إلى مشاريع البنك المستقبلية. كما تم إنشاء هيكل مشابهة للمشاريع الممولة من قبل بنك الاستثمار الأوروبي و البنك الإفريقي للتنمية. و صدر قرار الوزير بإنشاء وحدة تنفيذ المشروع في 12 ديسمبر، 2014. ويرأس هذه الوحدة مدير وهي تتألف من سبعة (7) موظفين من وزارة التجهيز و الإسكان و التهيئة الترابية مع مسؤوليات محددة تتعلق بالمسائل الفنية، والمشتريات، والإدارة المالية، والضمانات البيئية و الاجتماعية. وقد استعانت الوزارة ببعض الاستشاريين لإعداد خطط الإدارة البيئية و الاجتماعية و برامج العمل الإقليمية بدعم من البنك. و قد تم توجيه الموظفين الرئيسيين المتخصصين في القضايا البيئية والاجتماعية / إعادة التوطين في الإدارة العامة للجسور و الطرقات خلال إعداد مشروع إلى وحدة تنفيذ المشروع للتعامل مع هذه القضايا، و تم إنشاء آلية للتظلم تحت المسؤولية الكاملة للإدارة العامة للجسور و الطرقات لتوفير قنوات متعددة للمواطنين المتضررين من مضاعفات المشروع لشرح مخاوفهم. وتمت المصادقة على دليل عمليات المشروع من قبل الإدارة ذاتها بعد إشعارها من قبل البنك بعدم الاعتراض.

و تتوزع الإدارات الجهوية للتجهيز و الإسكان على 24 ولاية وتضم كل واحدة منها مصلحة للصيانة والإدارة تكون مسؤولة عن المركبات / المعدات وأعمال الصيانة. وستتم إدارة الأعمال المدنية من قبل مدراء مشاريع مناسبين يقع اختيارهم من الإدارات الجهوية للتجهيز و الإسكان المناسبة . و سيكون هناك مدير مشروع واحد لكل طريق في كل ولاية تحتوي على أعمال مدنية، و ذلك على النحو التالي:

(أ) الطريق الوطنية عدد 12: مدير في كل من الإدارة الجهوية بسوسة و الإدارة الجهوية بالقبروان

(ب) الطريق الجهوية عدد 133: مدير في الإدارة الجهوية بزغوان

(ج) الطريق الوطنية عدد 4: مدير في كل من الإدارة الجهوية بزغوان و الإدارة الجهوية بسليانة

و تم إعداد التصميم التفصيلي للأعمال التي يتعين الاضطلاع بها من قبل شركة استشارية استعانت بها الإدارة العامة للجسور و الطرقات. و قام البنك بالمراجعة الأولية لتصاميم (الطريق الوطنية عدد 12/ الطريق الجهوية عدد 133/ الطريق الوطنية عدد 4 ) والتصاميم النهائية (للطريق الوطنية عدد 12/ الطريق الجهوية عدد 133) وقدم مجموعة من التوصيات تم الأخذ بها. وسيتم تنفيذ الأعمال المدنية من قبل مقاولي بناء تقوم إدارة المشروع باستخدامهم وفقا لطرق الشراء المقررة. و يقع الإشراف على الأعمال المدنية تحت مسؤولية الإدارة العامة للجسور و الطرقات، ولكن سيتم تنفيذه من قبل مقاول في مجال الإشراف الهندسي متعاقد مع وحدة إدارة المشروع، و يقوم برفع تقاريره إلى مديري المشاريع. و ستكون المخابر الجهوية للتجارب و تقنيات البناء مسؤولة عن مراقبة جودة الأعمال المدنية في مواقع العمل الفعلية.

كما تم تكليف لجنة مشتركة حالية بين الوزارات على مستوى رئاسة الحكومة لتنسيق وحل القضايا المتداخلة التي تؤثر على المشروع، بما في ذلك على سبيل المثال حيازة الملكية الخاصة، وسوف تشمل عضويتها ممثلين عن جميع الوزارات المعنية بالمشروع. و ستؤمن هذه اللجنة جميع حلول الوساطة لأي مشاكل تتطلب اتخاذ إجراءات منسقة من قبل وزارات متعددة.

## VI. السياسات الوقائية (بما في ذلك الإستشارات العامة)

| لا | نعم | السياسات الوقائية التي تم تفعيلها من قبل المشروع  |
|----|-----|---|
|    | ×   | التقييم البيئي - منشور سياسة العمليات/إجراءات البنك OP / BP 4.01                              |
| ×  |     | الموائل الطبيعية - منشور سياسة العمليات/إجراءات البنك OP / BP 4.04                            |
|    | ×   | الغابات - منشور سياسة العمليات/إجراءات البنك OP / BP 4.36                                     |
| ×  |     | 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 |

|   |  |   |
|---|--|---|
| x |  | المشاريع المقامة في المناطق المتنازع عليها - منشور سياسة<br>العمليات/إجراءات البنك - OP 7.60/BP |
|---|--|---|

## التعليقات (اختيارية)

### VII. نقاط الإتصال

#### البنك الدولي

الإتصال: فيكرام كوتاري

الصفة: حبير اقتصادي أول في البنية التحتيّة

الهاتف: / 5360+4226

البريد الإلكتروني: vcuttaree@worldbank.org

الإتصال: أندرو مايكل لوزوس

الصفة: أخصائي في مجال النقل

الهاتف: 473-6169

البريد الإلكتروني: alosos@worldbank.org

#### المقترض / الحريف / المستلم

الإسم: الحكومة التونسية

الإتصال:

الصفة:

الهاتف:

البريد الإلكتروني:

#### وكالات التنفيذ

الإسم: وزارة التجهيز و التهيئة الترابية و التنمية المستدامة

الإتصال: صلاح الزواري

الصفة: المدير العام للجسور و الطرقات

الهاتف: 21671252514

البريد الإلكتروني: [dgpc@mehat.gov.tn](mailto:dgpc@mehat.gov.tn)

**VIII. 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>