

**DOCUMENT INFORMATIF DE PROJET (PID)**  
**PHASE D'ÉVALUATION**

Rapport No.: PIDA21668

<b>Intitulé du projet</b>	TN-Projet des corridors de transport routier (P146502)
<b>Région</b>	MOYEN-ORIENT ET AFRIQUE DU NORD
<b>Pays</b>	Tunisie
<b>Secteur(s)</b>	Routes et autoroutes rurales et interurbaines (100%)
<b>Thème(s)</b>	Services d'infrastructure pour le développement du secteur privé (50%), Développement des exports et de la compétitivité (30%), Intégration régionale (20 %)
<b>Instrument de prêt</b>	Financement de projet d'investissement
<b>Numéro du projet</b>	P146502
<b>Emprunteur(s)</b>	Gouvernement de la République tunisienne
<b>Agence d'exécution</b>	Ministère de l'Équipement, de l'Aménagement du Territoire et du Développement Durable
<b>Catégorie environnementale</b>	B - Évaluation partielle
<b>Date de PID</b>	20 avril 2015
<b>Date de l'approbation du Conseil</b>	08 juillet 2015
<b>Décision de la revue de décision</b>	
<b>Autre décision</b>	

## I. Contexte du projet

### Contexte du pays

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 précédente. 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.

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.

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.

Le développement des régions en retard de développement est considéré comme un objectif prioritaire par le gouvernement. Le Gouvernement de Tunisie (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.

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.

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 du 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 2013, 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.

### **Contexte sectoriel et institutionnel**

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 19 524 km de routes classées (sous la responsabilité du Ministère de l'Équipement, de l'Aménagement du Territoire et du Développement Durable), comprenant 356 km d'autoroutes, 6745 km de routes nationales, 6495 km de routes régionales et 5928 km de routes locales. Par ailleurs, 1905 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.

Le secteur routier est géré par le Ministère de l'Équipement, de l'Aménagement du Territoire et du Développement Durable (MET). La Direction Générale des Ponts et Chaussées, DGPC, relevant du MET 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 MET, 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.

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 national soit de 12 km per 100 km<sup>2</sup>, 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.

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. 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. 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.

Depuis la révolution, la priorité de la Tunisie a été la mise en œuvre du 12<sup>ème</sup> programme d'investissement dans le secteur routier (2008-2012) 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 socio-économique (FADES). La Banque japonaise pour la coopération internationale (JBIC) et le Kuwait Funds financent également des autoroutes avec *Tunis Autoroutes*. Malgré des investissements en capitaux importants ces dernières années (100 à 150 millions par an en moyenne), le budget d'entretien (41 millions USD au cours des cinq années écoulées) n'a que progressivement augmenté au cours de la même période, accusant même une baisse de 14 pour cent en 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 35 millions en 2014 à 132 millions USD). Cette augmentation s'attaquerait temporairement au problème, mais l'effort devra être maintenu pour garantir : 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.

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 MET 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 ; par conséquent, la priorité est désormais : (i) de fournir au MET 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 MET 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.

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.

Le MET reconnaît qu'il y a 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 MET 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 MET/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 MET 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

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 MET 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.

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. La capacité de la Banque mondiale à fournir des subventions via le MDTF MNA pour l'assistance technique destinée au MET/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.

## II. Objectifs de développement du projet (ODP)

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'Aménagement du Territoire et du Développement Durable en matière de gestion des actifs routiers.

## III. Description du projet

### Nom de la composante

Amélioration des corridors routiers

### Commentaires

Le projet proposé contribuera à l'amélioration d'environ 145,5 km de tronçons routiers nationaux et régionaux à deux voies sur trois corridors routiers. Cette composante inclura : (i) 56 km de la route nationale 12 qui relie Sousse et Kairouan, (ii) environ 65 km de la route nationale 4 qui relie El Fahs et Siliana, et (iii) 24.5 km de la route régionale 133 qui relie Zaghouan à Tunis. Les travaux de génie civil comprendront l'élargissement et la réfection de tronçons de route, le cas échéant, la mise à niveau de 17 ponts et l'amélioration de 230 pontons, de 52 intersections, des panneaux de signalisation et la mise en œuvre d'autres mesures de sécurité routière.

### Nom de la composante

Amélioration de la gestion du réseau routier

### Commentaires

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'Aménagement du Territoire et du Développement Durable. Cette composante est divisée en deux sous-composantes:

- (a) Sous-composante 2.1 : Le projet financera l'acquisition d'équipements de contrôle pour assister le MET à mieux gérer le réseau national et régional.
- (b) Sous-composante 2.2 : Le projet appuiera le renforcement institutionnel du MET dans sa transition de modèles managériaux traditionnel de gestion des actifs routiers vers un système de gestion des actifs factuel, ayant pour support les technologies de l'information.

## IV. Financement du projet (en millions de dollars É-U)

Coût total du projet:	245,11	Total du financement Banque mondiale:	200,00
-----------------------	--------	---------------------------------------	--------

Lacune de financement:	0.00	
<b>Source du financement</b>		<b>Montant</b>
Emprunteur		44,20
Banque internationale pour la reconstruction et le développement		200,00
Fonds fiduciaires de la Vice-présidence du Moyen-Orient et l'Afrique du nord		0,91
Total		245,11

## V. Mise en œuvre

Le projet de corridors de transport routier sera mis en œuvre par le MET 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) ouvriers : 182

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 MET 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.

Des Directions régionales de l'équipement et de l'habitat du MET (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 :

RN 12 : Un au sein de la DREH Sousse et un au sein de la DREH Kairouan

RR 133: Un au sein de la DREH Zaghouan

RN 4: Un au sein de la DREH Zaghouan et un au sein de la DREH Siliana

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. 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.

Un comité interministériel existant au niveau de la Présidence du Gouvernement a été mandaté de superviser et coordonner les aspects transversaux du projet, y compris par exemple l'acquisition des terres privées, et ses membres seront tirés de tous les ministères concernés par le projet. Ce comité est disponible pour trouver des solutions aux problèmes nécessitant une action coordonnée de plusieurs ministères.

## VI. Politiques de sauvegarde (y compris la consultation publique)

Politiques de sauvegarde déclenchées par le projet	Oui	Non
Évaluation 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
Patrimoine culturelle physique OP / BP 4.11		X
Peuples autochtones OP / BP 4.10		X
Réinstallation involontaire OP / BP 4.12	X	
Sécurité des barrages OP / BP 4.37		X
Projets sur les voies navigables internationales OP / BP 7.50		X
Projets en zones contestées OP / BP 7.60		X

### Commentaires (facultatif)

## VII. Points de contact

### Banque mondiale

Contact: Vickram Cuttaree

Titre: Économiste sénior de l'infrastructure

Tél:

Email: [vcuttaree@worldbank.org](mailto:vcuttaree@worldbank.org)

Contact: Andrew Michael Losos

Titre: Spécialiste en transports

Tel: +1-202-473-6169

Email: [alosos@worldbank.org](mailto:alosos@worldbank.org)

### Emprunteur/Client/Réциpient

Nom: Gouvernement de la République tunisienne



Contact:

Titre:

Tél:

Email:

### **Agences d'exécution**

Nom: Ministère de l'Équipement, de l'Aménagement du Territoire et du Développement  
Durable

Contact: Slah Zouari

Titre: Directeur Général des Ponts et Chaussées

Tél: +21671252514

Email: dgpc@mehat.gov.tn

### **VIII. Pour plus d'informations contactez:**

InfoShop

The World Bank

1818 H Street, NW

Washington, D.C. 20433

Téléphone: +1-(202) 458-4500

Fax: +1-(202) 522-1500

Web: <http://www.worldbank.org/infoshop>