

DOCUMENT D'INFORMATION SUR LE PROJET (DIP)

STADE DE CONCEPT

Rapport N°.: DIPC2661

Nom du projet	TN - Projet de Corridors de Transport Routier (P146502)
Région	MOYEN-ORIENT ET AFRIQUE DU NORD
Pays	Tunisie
Secteur(s)	Routes et Autoroutes Interurbaines et Rurales (100%)
Thème(s)	Services d'infrastructure pour le développement du secteur privé (50%), le Développement des Exportations et de la Compétitivité (30%) et l'Intégration Régionale (20 %)
Identifiant projet	P146502
Emprunteur(s)	GOUVERNEMENT DE TUNISIE
Agence d'Exécution	Ministère de l'Equipement
Catégorie d'Evaluation Environnementale	B- Evaluation partielle
Date d'élaboration/d'actualisation du DIP	11-février-2014
Date d'approbation/communication du DIP	28-février-2014
Date prévisionnelle d'évaluation par le Conseil	17-mars-2015

I. Introduction et Contexte

Contexte du pays

1. Le modèle de développement économique adopté durant la dernière décennie par la Tunisie a engendré d'importantes disparités entre les régions côtières et le reste du pays (régions connaissant un retard de développement). L'impression générale est que les régions côtières continuent de bénéficier d'une part disproportionnée d'investissements publics (plus de 65% depuis 2000). Le taux de pauvreté dans la région du Grand Tunis se situe actuellement à quelque 1,4% contre 12,8% pour la population du centre-ouest, soit plus que le triple de la moyenne nationale. De même, le taux de chômage dans les régions de Tunisie occidentale est presque le double de celui des régions côtières.

2. L'amélioration de la qualité de la desserte des régions enclavées constitue une priorité absolue pour le gouvernement tunisien. Au lendemain de la Révolution du Jasmin, le Gouvernement de Tunisie décida de donner la priorité à la réduction des inégalités régionales et d'investir dans les infrastructures régionales dans le but d'améliorer la qualité de desserte et de développement des régions en retard de développement. Le manque d'infrastructure de base comme les routes, dans les Gouvernorats de Sidi Bouzid, Siliana et Kasserine et dans certaines régions du sud, est à l'origine de ce taux de développement socioéconomique plus lent que celui des régions côtières. Ces régions, qui s'adonnent

aux activités d'agriculture et d'élevage, et dans une moindre mesure, aux activités industrielles et tertiaires, affichent le taux de chômage le plus élevé du pays (quelque 20% contre 16% au niveau national).

Contexte Sectotiel et Institutionnel

3. 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 population active. En Tunisie, le réseau routier assure désormais la quasi totalité de la circulation des personnes et plus de 80% du transport de marchandises. Le réseau routier compte quelque 19 400 km de routes classées (sous la responsabilité du Ministère de l'Équipement et de l'Environnement) et 50 000 km de routes rurales. Le réseau routier classé est composé de 356 km d'autoroutes, 4 750 km de routes nationales, 6 500 km de routes régionales et 6 000 km de routes locales. Au cours de la dernière décennie, la circulation routière a connu une croissance annuelle moyenne de 6,1%. La circulation des poids lourds a évolué plus rapidement que la circulation moyenne globale, entraînant la réduction de la capacité du réseau routier, la dégradation accrue des chaussées et la hausse des risques/gravité des accidents.

4. L'infrastructure routière fait apparaître des disparités entre les régions enclavées et les zones côtières. Même si la densité moyenne du réseau routier national est de 113 km par kilomètre carré, elle est nettement plus élevée dans les zones côtières orientales que dans les régions enclavées, comme celles situées au nord et au centre-ouest de la Tunisie. Par exemple, l'autoroute côtière reliant le port de Bizerte situé dans la partie nord-ouest de la Méditerranée à la ville de Sfax (deuxième grande ville de Tunisie) par Tunis représente 80% du réseau autoroutier total du pays. Les routes à deux voies représentent seulement 9% et 5% respectivement des réseaux routiers national et régional.

5. Même si la Tunisie affiche de meilleurs résultats que d'autres pays moins performants de la région sur le plan de la sécurité routière, le nombre de tués sur les routes est en recrudescence et le pays perd environ 4,5% de son PIB en raison des blessures occasionnées par les accidents de la route. Selon l'Organisation Mondiale de la Santé, environ 1 208 décès occasionnés par la route ont été signalés, mais le nombre estimé par l'OMS est plutôt autour de 1 974 décès, soit 18,8 par 100 000 personnes. Ceci situe le nombre de décès pour 100 000 personnes à un niveau plus élevé que celui du Maroc (18,0) et celui de l'Égypte (13,2). Environ 43% des tués sont des conducteurs ou des passagers de véhicules quatre roues motrices, ce qui semble suggérer que ces accidents se produisent en dehors du périmètre urbain et rappelle la nécessité d'améliorer la sécurité routière sur les routes nationales et régionales.

6. Le secteur routier est placé sous la tutelle du Ministère de l'Équipement et de l'Environnement (MET). La Direction de la Route (Direction Générale des Ponts et Chaussées) est responsable de l'entretien du réseau routier national ainsi que d'une partie du réseau routier rural (routes classées). Il existe une délégation régionale de la Direction des Routes dans chaque Gouvernorat, dotée de son propre équipement et ayant la responsabilité de l'entretien des routes. La stratégie du MET s'articule autour des cinq axes suivants : (i) l'entretien courant et périodique, (ii) la mise à niveau de routes de choix, (iii) la réhabilitation et la mise à niveau d'ouvrages dédiés (tels les ponts), (iv) la réhabilitation et la mise à niveau des routes rurales, et (v) la sécurité routière.

7. Le MET repense actuellement sa stratégie en matière de réseau routier. Au niveau d'un grand nombre de corridors routiers, l'augmentation de la circulation et la hausse de la part des véhicules poids lourds a contribué à la détérioration du réseau routier, entraînant un coût du transport plus grand. Tous s'accordent sur la nécessité de mettre l'accent sur la durabilité et la viabilité financière globale du secteur et sur la nécessité d'atteindre un meilleur équilibre entre investissements et entretien. D'autres Institutions Financières Internationales (IFI) se sont engagées dans le secteur routier. Ainsi, au moment

où la BEI et JICA insistent sur les routes dans la région du Grand Tunis et sur des tronçons d'autoroutes, le Fonds Arabe pour le Développement Economique et Social (FADES) et la Banque Africaine de Développement (BAD) portent leur attention sur les routes rurales; et la BAD a été aussi impliquée sur les routes nationales et régionales. Après avoir financé de manière significative le secteur durant les quatre dernières années, la BAD est en train de réduire son engagement en Tunisie. Deux initiatives d'assistance technique axées sur la logistique, portées par la BEI, sont actuellement en cours d'exécution : l'Appui au Secteur du Transport pour les Pays en Transition (TRANSTRAC) et le Réseau Euro-méditerranéen des Plateformes Logistiques (LOGISMED). La Banque Mondiale était auparavant présente dans le secteur routier, mais n'a pour autant financé aucune opération pendant la dernière décennie.

Relation avec la Stratégie d'Aide-Pays (CAS)

8. Le projet proposé est conforme à la Note de Stratégie Intérimaire pour les exercices 2013-2014. Il appuiera l'axe 1, "Jeter 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 aux pôles de croissance (Tunis et région côtière). Le projet appuiera également l'axe 2 "la Promotion de l'Inclusion Sociale et Economique" en améliorant la mobilité, avec un impact positif sur les perspectives d'emploi et d'accès aux services. Le projet proposé viendrait également compléter les initiatives TRANSTRAC et LOGISMED en Tunisie en insistant davantage sur l'amélioration du réseau routier national et régional.

9. Le projet appuiera l'amélioration de l'état et de la sécurité du patrimoine routier, augmentant ainsi l'accès aux services de santé, d'éducation et de possibilités de travail, contribuant à l'atteinte du double objectif de développement de réduction de l'extrême pauvreté et de la promotion de la prospérité partagée, ainsi que les progrès accomplis sur la voie de la réalisation des Objectifs de Développement du Millénaire (ODM) pour l'éducation et la santé. Les travailleurs pauvres non salariés des secteurs agricole et industriel sont plus susceptibles de bénéficier des améliorations de l'état du et de l'accès au réseau routier, entraînant probablement plus d'occasions de travail dans les régions les moins développées du pays.

II. Objectif(s) de Développement Proposé(s)

Objectif(s) de Développement Proposé(s) (par les PCN)

9. Les Objectifs de Développement Proposés sont l'amélioration de l'accès des régions enclavées aux régions plus développées à travers des corridors de transport routier améliorés et plus sûrs.

Principaux Résultats (de la part des PCN)

10. Les principaux résultats attendus du projet proposé sont envisagés comme suit :

1. la réduction des coûts de transport des corridors routiers améliorés (pourcentage)
2. la réduction de la durée du trajet sur les corridors routiers (minutes)
3. la réduction du nombre d'accidents de la circulation suite au programme (accidents par an)
4. l'extension du réseau routier national et régional en bon état d'utilisation (pourcentage)

III. Description Préliminaire

Description du Concept

12. Le projet proposé appuiera une partie du programme de modernisation des corridors routiers nationaux et régionaux ainsi que le renforcement de la sécurité routière sur ces tronçons en plus du

renforcement institutionnel du MET.

13. Le montant du prêt proposé est de \$100 millions sur un programme de prêt total de \$260 millions. Le programme proposé englobe les actions suivantes :

a. **Composante Amélioration des Routes.** Le programme proposé contribuera à la mise à niveau d'environ 136 km de tronçons routiers nationaux et régionaux actuellement à voie simple sur trois corridors routiers. Il est prévu que l'amélioration des corridors routiers contribuera à l'augmentation des investissements du secteur privé dans les régions enclavées concernées. Cette composante inclura : (ii) 49 km sur la Route Nationale 12 entre Sousse et Kairouan, (ii) environ 65 km sur la Route Nationale 4 entre El Fahs et Silian (dont la Banque financera seulement 6-10 km), et (iii) 22 km de la Route Régionale 133 entre Zaghouan et Tunis. Les travaux de génie civil porteront entre autres sur l'élargissement et la réfection des tronçons de route le cas échéant, la mise à niveau de ponts et l'amélioration des intersections, des panneaux de signalisation et d'autres mesures relatives à la sécurité. Le coût du tronçon sélectionné de la RN4 à financer par le prêt accordé par la Banque sera confirmé lors de la phase de préparation.

b. **Composante Développement Institutionnel.** Le projet renforcera la capacité institutionnelle du MET pour la bonne gestion du réseau routier national et régional à travers l'appui aux interventions spécifiques liées à sa stratégie sectorielle. Les domaines potentiels, à confirmer lors de la préparation, englobent : (i) la stratégie pour la gestion, l'entretien et le financement du réseau routier, (ii) la méthodologie adoptée pour la détermination du type d'intervention sur la route, prenant en considération les conditions locales, afin d'améliorer l'efficacité des investissements routiers ("catalogue de structures"), et (iii) la stratégie pour le secteur public. Le projet financera également l'acquisition d'équipement pour le contrôle qualité, les tests des ouvrages de génie civil et des véhicules pour le contrôle des routes.

IV. Politiques de Sauvegarde Susceptibles d'Application

Politiques de Sauvegarde Déclenchées par le Projet	Oui	Non	À déterminer
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	
Ressources Culturelles Physiques 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	
Voies Navigables Internationales OP/BP 7.50		X	
Projets dans des zones contestées OP/BP 7.60		X	

V. Financement (en USD Millions)

Coût Total du Projet :	260.00	Financement Total de la Banque :	100.00
Déficit de Financement:	100.00		
Source de Financement			Montant
Emprunteur			60.00
La Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement			100.00
Total			160.00

VI. Point de Contact

Banque Mondiale

Contact: Vickram Cuttaree
Titre: Economiste Principal en Infrastructures
Tel: 5360+226 / 2
Email: vcuttaree@worldbank.org

Emprunteur/Client/Bénéficiaire

Name: GOUVERNEMENT DE TUNISIE
Contact:
Titre:
Tel:
Email:

Agences d'Exécution

Name: Ministère de l'Equipeement
Contact: Ghazi Cherif
Title: Directeur Général des Ponts et Chaussées
Tel: 21671252514
Email: ghazi.cherif@mehat.gov.tn

VII. Pour plus d'informations, contacter :

The InfoShop
The World Bank
1818 H Street, NW
Washington, D.C. 20433
Telephone: (202) 458-4500
Fax: (202) 522-1500
Web: <http://www.worldbank.org/infoshop>