



BANQUE AFRICAINE DE DÉVELOPPEMENT

PROJET : PROJET DE CONSTRUCTION DE LA LIAISON AUTOROUTIÈRE GABÈS-MEDENINE-RAS JEDIR TRONÇON MEDENINE-RAS JEDIR

PAYS : TUNISIE

RAPPORT D'ÉVALUATION DU PROJET

Date : Janvier 2011

Equipe d'évaluation	Chef d'équipe :	P. MORE NDONG, Ingénieur des Transports, OITC.2,
	Membres de l'équipe :	M. BENARD, Économiste des transports, OITC.1, M. YARO, Spécialiste en Gestion Financière, ORPF.2, W. C.F. DAKPO, Chargé des acquisitions, ORPF.1, S. LARBI, Jeune Professionnel, OITC.2, S. BAIOD, Consultant - Environnementaliste, H.KANE, Consultant - Socio économiste, A. HILAL, Consultant - Analyste financier.
	Directeur régional :	J. KOLSTER, ORNA
	Directeur pour le secteur :	G. MBESHERUBUSA, OITC
	Chef de Division sectorielle :	A. OUMAROU, OITC.2
Pairs- évaluateurs	A. CHARAF-EDDINE, Économiste	ORNA, poste 2614
	P. DJAIGBE, Analyste financier	ONEC.1, poste 3961
	A. MOHAMED, Économiste des Transports	OITC.2, poste 2774
	A. EKPO, Économiste	OSGE.1, poste 2602

TABLE DES MATIÈRES

I. ORIENTATION STRATEGIQUE ET JUSTIFICATION DU PROJET.....	1
1.1. Liens du projet avec la stratégie et les objectifs du pays.....	1
1.2. Justification de l'intervention de la Banque.....	2
1.3. Coordination des bailleurs de fonds.....	2
II. DESCRIPTION DU PROJET.....	3
2.1. Objectifs et composantes du projet.....	3
2.2. Solution technique retenue et solutions de substitution étudiées.....	4
2.3. Type de projet.....	5
2.4. Coûts estimatifs du projet et dispositifs de financement.....	5
2.5. Zone et bénéficiaires visés par le projet.....	6
2.6. Approche participative pour l'identification, la conception et la mise en œuvre du projet.....	7
2.7. Prise en considération de l'expérience du Groupe de la Banque et des leçons tirées dans la conception du projet.....	8
2.8. Principaux indicateurs de performance	9
III. FAISABILITE DU PROJET.....	9
3.1. Performance économique et financière	9
3.2. Impact environnemental et social	11
3.3. Sécurité routière	13
IV. EXECUTION.....	14
4.1. Dispositions en matière d'exécution.....	14
4.2. Suivi – évaluation des activités du projet.....	16
4.3. Gouvernance	17
4.4. Durabilité	17
4.5. Gestion des risques	18
4.6. Développement des connaissances.....	20
V. CADRE JURIDIQUE.....	20
5.1. Instrument légal.....	20
5.2. Conditions associées à l'intervention de la Banque	20
5.3. Conformité avec les politiques de la Banque	20
VI. RECOMMANDATION.....	20
APPENDICE I	: INDICATEURS SOCIO-ECONOMIQUES COMPARATIFS DE LA TUNISIE
APPENDICE II	: TABLEAU DU PORTEFEUILLE DE LA BANQUE EN TUNISIE
APPENDICE III	: PRINCIPAUX PROJETS FINANCES PAR LA BANQUE ET D'AUTRES BAILLEURS DE FONDS EN TUNISIE
APPENDICE IV	: CARTE DE LA ZONE DU PROJET

ANNEXES TECHNIQUES

Equivalences monétaires

Septembre 2010

1 UC	=	1,19	EUR
1 EUR	=	1,86	TND
1 UC	=	2,22	TND

Année fiscale

1er janvier - 31 décembre

Poids et mesures

1 tonne métrique	=	2 204 livres
1 mètre (m)	=	3,28 pieds
1 millimètre (mm)	=	0,03937 pouce
1 kilomètre (Km)	=	0,62 mile
1 hectare (ha)	=	2,471 ares

Sigles et abréviations

AI	:	Autoroute n°1 – reliant Tunis à la frontière libyenne
AFD	:	Agence française de développement
ANPE	:	Agence nationale de protection de l'environnement
APD	:	Avant-projet définitif
BAD	:	Banque africaine de développement
BCT	:	Banque centrale de Tunisie
BEI	:	Banque européenne d'investissement
BB	:	Béton bitumineux
BM	:	Banque mondiale
CEV	:	Coûts d'exploitation des véhicules
CIM	:	Commission interne des marchés
CRC	:	Commission de reconnaissance et de conciliation
CRDA	:	Centre de Régional du Développement Agricole
DCGT	:	Direction centrale des grands travaux
DGPC	:	Direction générale des ponts et chaussées
DREHAT	:	Direction régionale de l'équipement et de l'habitat
DURGP	:	Direction des unités de réalisation de grands projets
EIES	:	Etude d'impact environnemental et social
EPIC	:	Entreprise à caractère industriel et commercial
ES	:	Enduit superficiel
FADES	:	Fonds arabe pour le développement économique et social
GB	:	Grave bitume
GC	:	Grave concassée
INS	:	Institut national de statistiques
JICA	:	Agence japonaise de coopération internationale
MENA	:	Moyen orient et Afrique du Nord
MDE	:	Ministère des domaines de l'Etat
MPCI	:	Ministère de la planification et de la coopération internationale
MTE	:	Ministère du Transport et de l'Equipement
MUC	:	Millions UC (Unité de compte de la Banque)
NTIC	:	Nouvelles technologies de l'information et de la communication
PEFA	:	Programme d'évaluation de la gestion des finances et des politiques comptables publiques
PGES	:	Plan de gestion environnemental et social
PIB	:	Produit intérieur brut
PK	:	Point kilométrique
PL	:	Poids lourds

POGAR	:	Programme de gouvernance de la région arabe
PNUD	:	Programme des nations unies pour le développement
PRC	:	Plan de réinstallation et de compensation
RN	:	routes nationales
SMT	:	Stratégie à moyen terme
STA	:	Société Tunisie autoroutes
TND	:	Dinar tunisien
TRIE	:	Taux de rentabilité interne économique
TRIF	:	Taux de rentabilité interne financière
UE	:	Union européenne
UC	:	Unité de compte de la Banque africaine de développement
UGP	:	Unité de grands projets
UMA	:	Union du Maghreb Arabe
VANE	:	Valeur actuelle nette économique
VANF	:	Valeur actuelle nette financière
VP	:	Véhicule particulière
ZIE	:	Zone d'influence élargie
ZIP	:	Zone d'influence du projet

FICHE DE PROJET

Fiche du client

Emprunteur	:	<i>Société Tunisie Autoroutes</i> avec la garantie de l'État Tunisien
Titre du Projet	:	Projet de construction de la liaison autoroutière Gabès-Médenine- Ras Jédir : Tronçon Médenine-Ras Jédir
Lieu d'implantation	:	Gouvernorats de Gabès et de Médenine
Organe d'exécution	:	<i>Société Tunisie Autoroutes (STA)</i>

Plan de financement

Source	Montant HT (€)	Instrument
BAD	137,34 millions	Prêt/projet
JICA	136,47 millions	Prêt/projet
Gouvernement de la République Tunisienne/STA	180,97 millions	Budget de l'État
Coût total	454,78 millions	

Importantes informations économiques et financières

Monnaie du Prêt	Euro (EUR)
Type d'intérêts pour le prêt	Flottant
Marge du taux d'intérêt	60 pb + marge sur coût variable de la Banque
Commission d'engagement	Na
Autres frais	Na
Echéance	Semestrielle
Maturité	20 ans
Différé d'amortissement	60 mois
VAN (scénario de base)	TND 2 204 Millions
TRIE (scénario de base)	24,8 %
VANF (scénario de base)	TND 200 Millions
TRIF (scénario de base)	5,84%

Durée – principales étapes (attendues)

Examen de la note conceptuelle	Novembre, 2010
Approbation du projet	Juin, 2011
Signature	Janvier, 2012
Mise en vigueur	Juin, 2012
Date limite du dernier décaissement	31 Décembre 2016
Date de clôture du prêt	31 Décembre 2017
Début du remboursement	Janvier 2018

LISTE DES ANNEXES TECHNIQUES

N°	<u>TITRE</u>	<u>Nombre de pages</u>
1.	Résumé du coût par composantes et par source de financement	1
2.	Résumé du coût par catégories et par source de financement	1
4.	Acquisition des biens, travaux et services	4

LISTE DES TABLEAUX

N°	<u>TITRE</u>	<u>Page</u>
1.1	Répartition du financement dans le sous-secteur routier	3
2.1	Composantes du projet	4
2.2	Solutions de substitution envisagées et causes du rejet	4
2.4.1	Résumé du coût estimatif par composante de l'ensemble du projet	5
2.4.2	Résumé du coût estimatif par composante du projet cofinancé par la BAD	6
3.1	Résumé de l'analyse économique	10
3.2	Résumé de l'analyse financière	11
4.1	Calendrier de suivi-évaluation	16
4.2	Récapitulatif des risques	19

RÉSUMÉ DU PROJET

Aperçu général du projet

1. Le présent projet, d'un coût estimatif total de HT de €454,78 millions, porte sur la construction de la liaison autoroutière Gabès-Médénine-Ras Jédir. Il est cofinancé par la Banque, sous forme d'un prêt BAD d'un montant de €137,34 millions ; l'Agence japonaise de la coopération internationale (JICA), par un prêt d'un montant de €136,47 millions, déjà approuvé par le gouvernement japonais ; et le gouvernement tunisien/*Société Tunisie Autoroutes* (STA), pour €180,97 millions. Le projet porte sur l'aménagement de 195,020 km de route en 2x2 voies entre Gabès et Ras Jédir (frontière tuniso-libyenne). Le prêt de la Banque contribuera au financement de la construction du tronçon Médénine-Ras Jédir. Les activités du projet commenceront dès l'approbation du prêt prévue dans le courant du deuxième trimestre 2011 pour s'achever en décembre 2015.

2. La zone d'influence directe du projet se situe dans le sud-est de la Tunisie, une des régions qui connaissent les plus forts taux de pauvreté et de chômage du pays. Elle inclut les villes telles que Ben Gardane, Tataouine, Medenine, Zarzis et autres. La réalisation de cette opération permettra de créer, dans cette zone, environ 2 000 emplois directs, dans la phase de construction et 160, pendant l'exploitation. En outre, un très grand nombre d'emplois indirects seront induits par le présent projet. A titre d'exemple, il est estimé que la construction de la liaison autoroutière faciliterait à moyen terme la création d'environ 30 000 emplois dans le seul secteur touristique. Cette opération contribuera à l'atteinte des objectifs du programme prioritaire du Gouvernement tunisien qui vise, entre autres, la réduction des disparités régionales, notamment par le désenclavement des zones qui n'avaient pas jusqu'à présent bénéficié des investissements effectués dans le secteur routier ; et la lutte contre le sous-emploi, principalement des jeunes diplômés etc. Ce projet, inscrit dans le onzième plan de développement économique et social de la Tunisie et dont le processus d'instruction a commencé en novembre 2010, a été confirmé par le Gouvernement après la révolution de Janvier 2011.

Evaluation des besoins

3. Les projections des trafics routiers ont montré qu'à l'horizon 2015, année de mise en service programmée de la totalité de la liaison autoroutière Gabès-Médénine-Ras Jédir, plusieurs sections de la route nationale numéro 1 (RN1), principale voie empruntée actuellement par les usagers allant de Gabès à Ras Jédir, seront saturées. Si aucune mesure compensatoire n'est prise, cette situation devrait entraîner une importante dégradation des conditions de circulation sur cette route. Compte tenu du fort potentiel agricole, industriel et touristique de cette région, du niveau élevé et en constante augmentation des échanges commerciaux et touristique entre la Libye et la Tunisie, relevé au cours de la dernière décennie, le gouvernement tunisien a opté pour la construction de la liaison autoroutière objet du présent projet comme alternative à la route RN1.

4. Ce projet a pour objectif sectoriel l'amélioration du fonctionnement général et l'efficacité du système de transport afin de contribuer à la croissance des échanges nationaux et internationaux de la Tunisie. Plus spécifiquement, sa réalisation facilitera la circulation des biens et des personnes entre Gabès et la frontière tuniso-libyenne et assurera une meilleure accessibilité aux principaux pôles de développement situés dans le Sud-est du pays. De plus, en reliant Gabès à la frontière tuniso-libyenne, il permettra de réaliser un des deux maillons manquant, sur le territoire tunisien, de l'autoroute Trans-maghrébine et contribuera ainsi à l'intégration régionale des cinq pays formant le Maghreb Arabe (UMA). Les tronçons de cette autoroute constituent également des maillons principaux du corridor n°1 du réseau routier trans-africain qui vise, à terme, la réalisation de la liaison Dakar-Le Caire.

Valeur ajoutée pour la Banque

5. La contribution de la Banque à la réalisation de ce projet lui permettra d'assister le gouvernement tunisien dans la mise en œuvre de son programme autoroutier, notamment la construction de l'autoroute Trans-maghrébine qui est l'un de ses projets prioritaires. Elle contribuera à la mise en œuvre, par la Tunisie, de son programme prioritaire en vue de faire face à la crise socioéconomique actuelle, en complément d'autres interventions de la Banque actuellement en cours de préparation.

Gestion des connaissances

6. L'établissement des indicateurs d'impact clés avant le démarrage du projet et l'évaluation d'impact à la fin du projet, permettront de produire des informations utiles sur les résultats et les effets de ce projet. Ces connaissances seront gérées à partir d'une base de données au niveau de la Société Tunisie Autoroutes, elles seront diffusées dans les rapports annuels, sur les sites Web du Ministère du Transport et de l'Équipement (MTE), et de la Banque.

Cadre logique du projet axé sur les résultats

Pays et titre du projet : **Projet de Construction de la Liaison Autoroutière Gabès-Médenine-Ras Jédir**

But du projet : **Améliorer les conditions de circulation entre Gabès et la frontière tuniso-libyenne et l'accessibilité aux principaux pôles de développement de la région du Sud-est.**

	CHAÎNE DES RÉSULTATS	INDICATEURS DE PERFORMANCE			MOYENS DE VÉRIFICATION	RISQUES/ MESURES D'ATTÉNUATION
		Indicateur (y compris les ISC)	Situation de référence	Cible		
IMPACT	Contribuer au développement du tourisme, au renforcement de l'intégration sous-régionale et à la croissance des échanges nationaux et internationaux de la Tunisie.	Nombre de nuitées (activité touristique) et volume des échanges commerciaux.	(i) Nombre de nuitées en 2010 : - Tunisie : 31,6 Mo ; - Région Sud-est : 8,2 Mo. (ii) Volume d'échanges en 2010 : - Total : €23,6 milliards ; - Libye : €1,6 milliards.	(i) Nombre de nuitées en 2015 : - Tunisie : 35,0 Mo ; - Région Sud-est : 9,4 Mo. (ii) Volume d'échanges en 2015 : - Total : €28,1 milliards ; - Libye : €1,8 milliards.	Statistiques annuelles fournies par l'Institut National de la Statistique (INS).	<u>Hypothèses</u> Rétention des grandes orientations du XII ^{ème} Plan Quinquennal par le nouveau Gouvernement.
	(i) Les coûts de transport réduits	(i) Temps de parcours ; (ii) Coûts d'exploitation des véhicules (CEV) ;	(i) En 2010, temps de parcours = 4 heures ; (ii) En 2010, CEV=0,869 TND/km	(i) En 2015, temps de parcours sera 2 heures ; (ii) En 2015, le CEV sera réduit de 33% environ (0,580 TND/km) ;	1. Résultats des enquêtes de circulation et comptages routiers par le Ministère du Transport et de l'Équipement.	<u>Hypothèses</u> 1. Poursuite du programme de mise à niveau dans le sous-secteur des infrastructures routières. 2. Instauration et maintien d'un climat sociopolitique stable, permettant la libre circulation des biens et des personnes sur les axes desservis.
EFFETS	(ii) Les conditions de circulation entre Gabès et la frontière tuniso-libyenne sont améliorées et sécurisées ;	(iii) Nombre d'accidents de la route (par million de véh-km) et niveau de mortalité sur le tronçon du projet (nombre de décès/accident) ;	(iii) En 2010, nombre d'accidents de la route = 0,19 accidents/million de véh-km ; et 0,42 décès/accident ;	(iii) En 2015, le nombre d'accidents sera de 0,12 accidents/million de véh-km ; le nombre de tués par accident, 0,27 tués ;	2. Statistiques annuelles fournies par l'Institut National de la Statistique (INS).	
	(iii) L'accessibilité aux principaux pôles de développement du Sud-est est améliorée.	(iv) Nombre de pôles économiques desservis par une autoroute.	(iv) En 2010, nombre de pôles économiques desservis par une autoroute est considéré nul	(iv) En 2015, le nombre de pôles économiques desservis par une autoroute sera 4.	3. Statistiques fournies par l'observatoire national de la sécurité routière.	

	CHAÎNE DES RÉSULTATS	INDICATEURS DE PERFORMANCE			MOYENS DE VÉRIFICATION	RISQUES/ MESURES D'ATTÉNUATION
		Indicateur (y compris les ISC)	Situation de référence	Cible		
PRODUITS	(i) (a) 195,020 km d'autoroute (104,2 km financés par la Banque) ; et (b) 5 postes de péage construits entre Gabès et Ras-Jédir (2 financés par la Banque) ; (ii) (a) 5 postes de péage équipés ; (b) 4 bâtiments d'exploitation construits et équipés ; et (c) 2 centre d'entretien construits et équipés.	(i) (a) Linéaire d'autoroute construit ; et (b) nombre de postes de péage construits ; (ii) Nombre de poste de péage équipé, de bâtiments et centres d'entretien construits et équipés ; (iii) Nombre d'emplois créés durant la période des travaux.	N/A	(i) (a) 100 km d'autoroute construits en 2013 et 195,020 km en 2015 ; et (b) 2 postes de péages construits en 2013 et 5 en 2015 ; (ii) (a) 5 postes équipés; (b) 4 bâtiments d'exploitation; et (c) 2 centres d'entretien construits et équipés en 2015 ; (iii) 2 000 emplois directs seront créés durant la période des travaux.	Rapports d'avancement des travaux, et d'achèvement des travaux.	<u>Risques</u> <ol style="list-style-type: none"> 1. Instabilité sociopolitique et économique dans le pays et en Lybie ; 2. Baisse du trafic international due à la situation politique en Lybie ; 3. Retard dans l'exécution des travaux par suite de la libération tardive des emprises ; 4. Augmentation des coûts du projet dû à la flambée des intrants. <u>Mesures d'atténuation</u> <ol style="list-style-type: none"> 1. Stabilité du Gouvernement de transition, baisse des mouvements sociaux et appui des partenaires techniques et financiers au programme économique et social transitoire ; 2. La situation politique actuelle en Lybie est conjoncturelle, de plus le trafic généré par la Lybie et qui se reporterait sur l'autoroute du projet est faible (6,6 % du trafic total) ; 3. Un montant de 22,74 millions € a été budgétisé pour les compensations nécessaires. En outre, la libération des emprises nécessaires sera une condition du prêt ; 4. Provision d'un montant de 22,27 Mo € (soit 5,4% des coûts de base plus variation de masse).
	COMPOSANTES				RESSOURCES	
ACTIVITÉS CLÉS	(i) Travaux de génie civil : (a) construction de 195,020 km d'autoroute entre Gabès et Ras-Jédir ; (b) construction des gares de péage et (c) contrôle et surveillance des travaux ; (ii) Installations de mise à péage ; (iii) Indemnisation des populations affectées par le projet ; (iv) Gestion et suivi de l'exécution du projet : (a) suivi de l'exécution par la <i>Société Tunisie Autoroutes</i> ; (b) Audit annuel des comptes du projet par un cabinet d'audit privé ; et (c) suivi de la mise en œuvre des mesures relatives à la mitigation de l'impact environnementales et social et à la sécurité routière, du projet (non budgétisé).			(i) 404,93 Mo € [Part BAD : 128,43 Mo €] ; (ii) 27,11 Mo € [Part BAD : 8,91 Mo €] ; (iii) 22,74 Mo € [Part BAD : 0].		

RAPPORT ET RECOMMANDATION DE LA DIRECTION DU GROUPE DE LA BANQUE AU CONSEIL D'ADMINISTRATION CONCERNANT LE PROJET DE PRÊT À LA SOCIÉTÉ TUNISIE AUTOROUTES POUR LA CONSTRUCTION DE LA LIAISON AUTOROUTIÈRE GABES-MEDENINE-RAS JEDIR : TRONÇON MEDENINE-RAS JEDIR

La Direction soumet le présent rapport et recommandation concernant une proposition de prêt de €137,34 millions à la *Société Tunisie Autoroutes* pour contribuer au financement de la construction du tronçon Médenine-Ras Jédir dans le cadre du projet de la liaison autoroutière Gabès-Médenine Ras Jédir.

I. ORIENTATION STRATÉGIQUE ET JUSTIFICATION DU PROJET

1.1. Liens du projet avec la stratégie et les objectifs du pays

1.1.1 L'autoroute objet du projet se situe dans la région sud-est de la Tunisie qui, malgré un potentiel économique diversifié, peine à gagner en compétitivité et souffre du manque chronique d'opportunités d'emplois. Cette région abrite les gouvernorats de Gabès et Médenine dans lesquels l'activité économique est axée principalement sur les secteurs agricole et industriel (transformation du phosphate, agroalimentaire, matériaux de construction, textile). La région se caractérise aussi par ses activités à vocation touristique et des services, notamment sur l'île de Djerba qui a permis de hisser la renommée de la région au rang international. De plus, le potentiel de développement de cette région n'est pas indépendant de sa proximité avec la Libye. Ce pays constitue en effet le deuxième partenaire commercial de la Tunisie après l'Union Européenne (UE), avec un volume d'échanges bilatéraux représentant près de 1,5 milliards d'Euros en 2009, soit 5% du volume total des échanges commerciaux de la Tunisie. Depuis 2003, la Tunisie s'est également positionnée comme destination favorite des touristes libyens, attirant chaque année environ 1,8 millions de touristes. Réciproquement, la Libye représente la première destination des touristes tunisiens devant la France, l'Italie et l'Algérie, avec 1,24 millions d'entrées tunisiennes en Libye 2009. Aussi bien pour les échanges commerciaux que pour l'écrasante majorité des touristes, la voie de transport privilégiée est la route nationale n°1 (RN1) qui relie Tunis à la frontière libyenne.

1.1.2 L'augmentation constante des échanges commerciaux et du tourisme avec la Libye et avec les régions du Nord-est par lesquelles transite la production industrielle de la région du Sud-est destinée à l'exportation, n'a pas été suivie d'une adaptation de la capacité et du niveau de service sur la RN1. Les conditions de circulation sur cette route stratégique se dégradent continuellement, entraînant une augmentation des coûts de son entretien et d'exploitation des véhicules, un recul de la sécurité routière, une dégradation de l'environnement et une augmentation de la pollution atmosphérique. Il est également à relever que les projections du trafic prévoient la saturation de cette route, sauf mesure compensatoire, à l'horizon 2015. C'est dans ce cadre que le Gouvernement tunisien a opté pour la construction de la liaison autoroutière Gabès-Médenine-Ras Jédir. Ce projet est cohérence avec la politique des transports de la Tunisie, basée notamment sur la modernisation, le renforcement et le développement du réseau d'infrastructures de transport. Cette politique prône l'extension du réseau autoroutier tout au long de la prochaine décennie, accordant la priorité à la réalisation de l'autoroute Trans-magrébine dont le présent projet est une partie intégrante. Suite aux consultations de la Banque, les différents Ministères concernés ont confirmé la validité des objectifs de cette politique ainsi qu'une partie importante des programmes et investissements y afférents.

1.1.3 De plus, la Révolution tunisienne, intervenue entre décembre 2010 et janvier 2011, a eu pour conséquence de confronter la Tunisie à une importante demande sociale, exacerbée par le rapatriement d'un grand nombre de travailleurs tunisiens fuyant la crise politique en cours en Libye et une situation économique caractérisée par une baisse de l'activité et des investissements dans les secteurs clés ainsi que des exportations des biens et services. Pour relever ce défi, le Gouvernement de transition tunisien a récemment lancé un vaste programme économique et social à court terme. Ce programme porte sur cinq priorités à savoir (i) la sécurité ; (ii) l'emploi ; (iii) l'appui de l'économie et son financement ; (iv) le développement régional ; et (v) les actions sociales. De par

sa nature structurante, le présent projet, qui a été initié en 2010, viendra en appui aux autres interventions de la Banque, actuellement en cours d'instruction, visant à contribuer efficacement à la mise en œuvre ce programme. Il permettra en particulier de créer un grand nombre d'emplois directs et indirects dans sa zone d'influence directe qui se situe dans la région sud-est de la Tunisie, incluant les villes telles que Ben Gardanne, Tataouine, Médenine, Zarzis et autres, de laquelle sont parties les contestations qui sont à l'origine de cette Révolution. De plus, ce projet fait partie des plans de développement de la *Société Tunisie Autoroutes* (STA), établis avant la crise.

1.2. Justification de l'intervention de la Banque

1.2.1. La longue et enrichissante expérience acquise par la Banque dans le financement de projets routiers tant en Tunisie qu'ailleurs sur le continent justifie qu'elle continue cet engagement. De plus, la réalisation de la liaison autoroutière Gabès-Médenine-Ras Jédir est en conformité avec la stratégie à moyen terme (SMT) de la Banque pour la période 2008-2012, dont le troisième des 9 principaux engagements est "d'accorder la priorité à l'infrastructure, à la gouvernance, au développement du secteur privé, à l'enseignement supérieur, à l'enseignement technique et à la formation professionnelle". En effet, la SMT prévoit d'orienter une part significative de des nouveaux engagements de La Banque vers l'infrastructure, en particulier de transport, d'énergie et des nouvelles technologies de l'information et de communication (NTIC).

1.2.2. De même, en reliant Gabès à la frontière tuniso-libyenne, le présent projet permettra de réaliser un des deux maillons manquant, sur le territoire tunisien, de l'autoroute Trans-maghrébine. L'autre maillon manquant est le tronçon allant de la frontière algérienne à la ville d'Oued Zarga (150 km). L'autoroute Trans-maghrébine est inscrit dans la stratégie d'intégration sous-régionale de la Banque actuellement en cours d'élaboration. Il contribuera ainsi à l'accélération de l'intégration régionale des cinq pays formant le Maghreb Arabe (UMA). En effet, le projet de l'Autoroute Trans-maghrébine vise à rapprocher les cinq pays du Maghreb Arabe en établissant un corridor autoroutier liant Nouakchott en Mauritanie à Tobrouk en Libye et Le Caire en Egypte. L'intégration régionale représente l'un des piliers de la SMT de la Banque et est l'objectif ultime de l'UMA dont le traité constitutif signé en 1989 vise à instituer une union économique dans la sous-région du Maghreb. De fait, cette autoroute constituera un nerf essentiel pour l'économie de la région permettant ainsi d'intensifier les échanges inter et intra maghrébins, conformément aux objectifs d'adoption d'une politique et un marché communs. Les tronçons de cette autoroute constituent aussi des maillons principaux du corridor n°1 du réseau routier transafricain qui vise, à terme, la réalisation de la liaison Dakar-Le Caire.

1.3. Coordination des bailleurs de fonds

1.3.1. Le Plan Quinquennal de développement économique et social, constitue, en Tunisie, le principal cadre de référence pour les interventions du Gouvernement et de ses partenaires au développement. Sous la responsabilité du Ministère du Planification et de la Coopération Internationale (MPCI), des mécanismes de coordination et de synergie sont mis en place à l'occasion du lancement officiel de chaque Plan Quinquennal de développement pour canaliser et coordonner les financements extérieurs. En dehors de ces périodes, la coordination s'effectue de manière ad-hoc et selon les secteurs. En effet, quelques tentatives de formalisation du cadre de coordination ont été initiées, mais n'ont pas réellement montré leur efficacité jusqu'à ce jour. Il s'agit notamment de tentatives de mise en place de Groupes de coordination thématiques, initiées en 2005, sous la houlette de l'UE. Néanmoins, les modalités pratiques de coordination s'effectuent sous forme d'échanges d'informations et de consultations entre les partenaires concernés par les secteurs/interventions similaires.

1.3.2. Dans le secteur des transports, jusqu'à la fin du 10^{ème} plan (2002-2006), les interventions de la Banque étaient concentrées sur la modernisation des infrastructures ferroviaires et l'aménagement/renforcement des routes du réseau classé. Les interventions des autres partenaires financiers étaient réparties dans les programmes de reformes du secteur des transports (notamment

dans les services de transport routier, ferroviaires et maritimes), les projets de voiries structurantes des grandes villes et d'autoroutes (Banque Européenne d'Investissements - BEI, JICA), le programme de pistes rurales et comblement de lacunes du réseau routier régional (Fonds Arabe de Développement Economique et Social - FADES). Dans le cadre du 11^{ème} plan (2007-2011), compte tenu des résultats positifs tangibles obtenus dans la réalisation des projets précédents, les interventions ont été étendues au programme de voiries structurantes, au programme de pistes rurales (aménagement de 760 km de pistes¹) et à l'extension du programme autoroutier.

1.3.3. L'harmonisation entre les bailleurs de fonds est très avancée lorsqu'il s'agit de cofinancements. Les appuis budgétaires représentent un cas unique de programme totalement harmonisé avec les deux autres co-financiers (Banque mondiale - BM et UE). Ils sont fondés sur des matrices de mesures communes, des conditions de décaissement communes, des missions conjointes et de fait, des positions concertées. Le projet PISEAU II est un autre exemple de réussite de coordination des bailleurs dans le cadre d'un projet, puisque les procédures en matière d'acquisition ont été harmonisées avec les deux autres co-financiers (BM et Agence Française de Développement - AFD) et ce, sur la totalité du cycle du projet. Au même titre, la BAD et l'UMA ont signé en 2000, un protocole d'Accord visant à établir un cadre et un instrument de coopération entre les deux institutions et à promouvoir les activités axées sur l'intégration et le développement économique des États membres de l'UMA, notamment dans le domaine des infrastructures de base.

Tableau 1.1 – Répartition du financement dans le sous secteur routier

Secteur		Importance					
		en % PIB		en % des Exportations		en % de Main d'Œuvre	
		2010		2010		2010	
Secteur des transports		14%		-		17%	
Parties prenantes - Dépenses publiques annuelles du sous-secteur routier/Autoroutier en Tunisie (moyennes en Millions de TND)							
				Bailleurs de fonds			
Années	Monnaie	Total	Gouv.	BAD	BEI	FADES	JICA
2002 - 2006	en Mo DT	659,2	162,4	212,2	155,5	91,2	37,9
	en%	100%	24,6%	32,2%	23,6%	13,8%	5,7%
2007-2010	en Mo DT	1584,1	525,8	747,3	131,5	126,5	53,01
	en%	100%	33,2%	47,2%	8,3%	8%	3,3%
Niveau de la coordination des bailleurs de fonds en Tunisie							
Existence de groupes de travail thématiques						Non	
Existence d'un programme sectoriel global						Oui	
Rôle de la BAD dans la coordination des bailleurs de fonds						-	

II. DESCRIPTION DU PROJET

2.1. Objectifs et composantes du projet

Objectifs du projet

2.1.1. L'objectif sectoriel du projet est d'améliorer le fonctionnement général et l'efficacité du système de transport afin de contribuer à la croissance des échanges nationaux et internationaux de la Tunisie ainsi qu'au renforcement de l'intégration sous-régionale. Plus spécifiquement, le projet a pour but de faciliter la circulation des biens et des personnes entre Gabès et la frontière tuniso-libyenne et assurer une meilleure accessibilité aux principaux pôles de développement situés dans le Sud-est du pays.

Composantes du projet

2.1.2. Pour atteindre ces objectifs, les actions du projet ont été regroupées dans les composantes résumées dans le tableau ci-après.

¹ Composante incluse au projet routier VI – approuvé en septembre 2010

Tableau 2.1 – Composantes du projet

Nom de la composante	Coût estimatif (millions €)	Description des sous composantes
A. Travaux de construction de l'autoroute Gabès-Médénine – Ras Jédir	397,04	A.1. Aménagement d'une autoroute en 2x2 voies totalisant 195,020 km y compris le dédoublement, par la mise en 2x2 voies, sur 18,700 km de la Route Nationale 1 (RN1) et les gares de péages ;
	7,89	A.2. Contrôle et surveillance des travaux.
B. Installations de mise à péage	24,93	B.1. Construction de bâtiments, acquisition et installation des équipements nécessaires à la mise à péage ;
	2,18	B.2. Contrôle et surveillance.
C. Libération de l'emprise du projet	22,74	Acquisition des terrains bâtiments et déplacement de réseaux
Total général	454,78	

2.1.3. La liaison Gabes-Ras Jédir fait partie de l'autoroute A1, qui permettrait de relier Tunis à la frontière libyenne. Cette autoroute est déjà construite de Tunis à Sfax. Les travaux de construction du tronçon Sfax-Gabes, cofinancés par le gouvernement tunisien/STA et la BEI, sont actuellement en cours d'exécution.

2.2. Solution technique retenue et solutions de substitution étudiées

2.2.1 Lors de la conception du présent projet, différentes solutions ont été examinées de manière à s'assurer de leur viabilité au regard des aspects technique, économique et environnemental. Ainsi, sur le plan géométrique, la solution retenue comprend : 2x2 voies, avec en section courante un profil en travers de (i) deux chaussées de 7,00 m chacune ; (ii) deux bandes d'arrêt d'urgence de 3,00 m de largeur ; (iii) deux bandes dérasées à gauche de 1,00 m chacune ; et (iv) une bande médiane de 10,00 m entre les bandes dérasées à gauche. Pour rétablir les communications routières existantes, en plus de six échangeurs, il est prévu la construction de 64 ouvrages d'art, soit en moyenne un rétablissement tous les 2,100 km sur toute la longueur du projet.

2.2.2 Le corps de chaussée retenu comprend : (i) une couche de roulement en béton bitumineux ; (ii) une couche de base en grave-bitume ; (iii) une sous-couche de base en grave reconstituée humidifiée ; et (iv) une couche de fondation en grave non traitée. La bande d'arrêt d'urgence est revêtue par un enduit superficiel bicouche. Les solutions de substitution étudiées et les raisons de leur rejet sont résumées dans le tableau (2.2) ci-après.

Tableau 2.2 – Solutions de substitution envisagées et causes du rejet

Solution de substitution	Brève description	Cause du rejet
Solution n°1 – géométrique : 2x3 voies, avec en section courante deux chaussées de 11,00 m et deux bandes d'arrêt d'urgence de 3,00 m	Cette solution comporte deux voies supplémentaires	Les projections de trafic ont montré que durant sa durée de service, la capacité offerte par cette solution restera largement au dessus de la demande. De plus, sa rentabilité économique est faible et son coût plus élevé.

Solution n°2 – corps de chaussée : (i) couche de roulement en béton bitumineux ; (ii) couche de base en grave bitume (en deux couches) ; et (iii) couche de fondation en grave reconstituée humidifié.	Cette solution comporte une double couche de base en grave bitume.	Rentabilité économique faible et coût plus élevé
Solution n°3 - corps de chaussée : (i) couche de roulement en béton bitumineux ; (ii) couche de base en grave bitume ; (iii) sous-couche de base en en grave reconstituée humidifié ; et (iv) couche de fondation en grave alluvionnaire	Cette solution comprend une couche de fondation en grave alluvionnaire issu des de lits de rivières.	Cette solution a été rejetée pour cause des dégâts importants que pourraient causer l'exploitation de la grave alluvionnaire sur l'environnement.

2.3. Type de projet

L'instrument de financement retenu pour ce projet est de type "prêt projet". Cet instrument paraît le plus approprié pour le financement du programme d'investissement de la *Société Tunisie Autoroutes*.

2.4. Coûts estimatifs du projet et dispositifs de financement

Coûts par composante du Projet

2.4.1 Le coût total du projet, y compris les imprévus physiques et les aléas financiers, hors taxes, est estimé à TND 847,46 millions, équivalent à UC 382,02 millions ou €454,78 millions. Le coût de la section Médenine-Ras Jédir, cofinancé par la Banque et le Gouvernement tunisien/STA, est estimé à TND 381,36 millions, équivalent à UC 171,91 millions ou €204,65 millions. Ces coûts ont été établis sur la base d'études détaillées réalisées en mai 2009 et de prix unitaires moyens de marchés de travaux similaires en cours d'exécution sur la section Sfax-Gabès et actualisés en 2011. Les imprévus physiques ont été estimés en moyenne à 6,4% du coût de base des travaux de génie civil. La provision pour la hausse des prix a été estimée en moyenne à 5,4% et en fonction du calendrier de réalisation des travaux. Les tableaux 2.4.1 et 2.4.2, ci-après, récapitule le coût total hors taxes et par composante.

Tableau 2.4.1 – Résumé du coût par composantes de l'ensemble du projet

Composantes	Million TND			Million EUR			Million UC		
	Devisé	ML	Total	Devisé	ML	Total	Devisé	ML	Total
A. Travaux de construction de la liaison autoroutière	426,47	246,30	672,78	228,86	132,18	361,04	192,24	111,03	303,27
A.1. Travaux	417,32	242,34	659,66	223,95	130,05	354,00	188,12	109,24	297,36
A.2. Contrôle et surveillance des travaux	9,15	3,96	13,11	4,91	2,13	7,04	4,13	1,79	5,91
B. Installations de mise à péage	28,47	16,57	45,04	15,28	8,89	24,17	12,83	7,47	20,30
B.1. Réalisations des installations	25,83	15,59	41,42	13,86	8,37	22,23	11,64	7,03	18,67
B.2. Contrôle et surveillance	2,65	0,98	3,62	1,42	0,53	1,95	1,19	0,44	1,63
C. Libération d'emprise	-	42,37	42,37	-	22,74	22,74	-	19,10	19,10
Coûts de base	454,95	305,24	760,19	244,14	163,81	407,95	205,08	137,60	342,68
Imprévus physiques	29,06	16,70	45,76	15,60	8,96	24,56	13,10	7,53	20,63
Aléas financiers	26,22	15,28	41,51	14,07	8,20	22,27	11,82	6,89	18,71
Total Général	510,23	337,23	847,46	273,81	180,97	454,78	230,00	152,01	382,02

Tableau 2.4.2 – Résumé du coût par composantes cofinancées par le prêt BAD

Composantes	Million TND			Million EUR			Million UC		
	Devise	ML	Total	Devise	ML	Total	Devise	ML	Total
A. Travaux de construction de la section autoroutière	213,50	90,23	303,72	114,57	48,42	162,99	96,24	40,67	136,91
A.1. Travaux	207,81	88,80	296,61	111,52	47,66	159,17	93,67	40,03	133,71
A.2. Contrôle et surveillance des travaux	5,69	1,42	7,11	3,05	0,76	3,82	2,57	0,64	3,21
B. Installations de mise à péage	14,80	6,55	21,36	7,94	3,52	11,46	6,67	2,95	9,63
B.1. Réalisations des installations	12,82	6,06	18,87	6,88	3,25	10,13	5,78	2,73	8,51
B.2. Contrôle et surveillance	1,99	0,50	2,48	1,07	0,27	1,33	0,90	0,22	1,12
C. Libération d'emprise	0,00	16,95	16,95	0,00	9,10	9,10	0,00	7,64	7,64
Coûts de base	228,31	113,72	342,03	122,52	61,03	183,55	102,92	51,26	154,18
Imprévus physiques	14,88	6,31	21,19	7,98	3,38	11,37	6,71	2,84	9,55
Aléas financiers	12,74	5,40	18,14	6,84	2,90	9,73	5,74	2,43	8,18
Total Général	255,92	125,43	381,36	137,34	67,31	204,65	115,37	56,54	171,91

Sources de Financement

2.4.2 Le projet est financé de façon parallèle par la BAD et la JICA. Le prêt BAD, d'un montant total de €137,34 millions, représente 30,20% du coût total HTVA du projet et 67% des composantes cofinancées par la Banque et le Gouvernement tunisien/STA.

2.4.3 Le prêt BAD permet de couvrir entièrement la part en devise du coût de la section Médenine-Ras Jédir. De manière spécifique, le financement de la Banque couvre pour ladite section autoroutière :

- (i) 70% des coûts HTVA pour la catégorie travaux (sauf les clôtures et le raccordement des gares de péage aux réseaux) ;
- (ii) 70% des coûts HTVA pour la fourniture et la pose des équipements de mise à péage ;
- (iii) 80% des coûts HTVA pour les services de contrôles et surveillance des travaux et installations de mise à péage.

2.4.4 Le prêt de la JICA, d'un montant de €136,47 millions, représentant 30,01 % du coût total HTVA du projet, est destiné au financement d'une partie des travaux et du contrôle et de la surveillance des travaux de la section Gabès-Médenine.

2.4.5 La contribution du Gouvernement tunisien/STA, d'un montant de €180,97 millions, représente 39,79 % du coût total HTVA de l'ensemble du projet. Elle prend en charge : une partie du coût (i) des travaux d'aménagement de toute la liaison autoroutière ainsi que d'équipements de péage ; (ii) du contrôle et de la surveillance des travaux ; et l'intégralité des coûts relatifs (iii) à la libération de l'emprise du projet.

2.5. Zone et bénéficiaires visés par le projet

2.5.1 L'autoroute à construire s'insère dans un programme plus vaste, à savoir la Trans-maghrébine qui vise à relier Tunis à Tripoli, ce qui en fait un projet à caractère régional. Compte tenu du fait que ce corridor concerne aussi les Gouvernorats de Sfax, Mahdia, Monastir, Sousse, Nabeul et Tunis, déjà reliés à l'axe de l'autoroute, on gardera à l'esprit que la zone d'influence élargie (ZIE) touche une population de plus de cinq millions d'habitants sur une population globale du pays de 10,4 millions de personnes en 2009.

2.5.2 La Zone d'influence directe du Projet (ZIP) concerne les gouvernorats de Gabès, Médenine et Tataouine. Elle couvre 55 222 km², soit 34,05% de la superficie totale de la Tunisie (162 155 km²). Elle compte 26 délégations et 22 communes. La Zone d'influence directe du projet se situe

donc dans la région sud-est de la Tunisie, incluant les villes telles que Ben Gardane, Tataouine, Médenine, Zarzis et autres, de laquelle sont parties les contestations ayant entraîné les émeutes qui sont à l'origine de la Révolution. La population de la ZIP est estimée en 2009 à 957 400 habitants et ses traits caractéristiques sont : (i) une faible densité (18 hab/km² contre une moyenne nationale de 66,3 hab/km²), marquée par une forte disparité suivant les Gouvernorats ; (ii) une population devenue majoritairement urbaine (71,1% contre une moyenne nationale de 64,9%) ; (iii) une prédominance d'adultes ; (iv) un taux de masculinité inférieur à la moyenne nationale (48,7% d'hommes). En effet, on constate une féminisation plus forte de la population dans la ZIP au cours de la décennie précédant 2004, et cette tendance va en s'accroissant.

2.5.3 Les Gouvernorats du sud-est tunisien enregistrent un développement socio-économique moins rapide que celui enregistré dans les zones côtières du sahel. Ces gouvernorats connaissent les taux de chômage les plus élevés du pays, soit en moyenne 18% environ contre 15% au niveau national. Ce taux est notamment de 18,2% à Tataouine, 15,3% à Médenine et 19,8% à Gabès. Il s'agit en fait du chômage (i) des femmes, avec un taux de 28,2% qui s'écarte sensiblement de la moyenne de 18,6% enregistrée au niveau national ; et (ii) des jeunes diplômés, qui prend de plus en plus d'ampleur, les incitant ainsi à quitter leurs zones d'origine pour s'installer dans les villes de Gabès et Médenine à la recherche d'une situation meilleure. La population la plus exposée au chômage demeure celle qui à un niveau d'instruction correspondant au 2nd cycle de base (secondaire), pour 41,6%, suivie du supérieur avec 29,9%, du 1er cycle de base (primaire) pour 26% et à peine 2,4% des analphabètes. Pour deux raisons essentielles, il est attendu que ces chiffres soient revus à la hausse compte tenu de la récente évolution de la situation sociopolitique dans la région : (i) le nombre de licenciements opérés dans le secteur privé, suite au ralentissement économique, estimé depuis janvier 2011 à 10 000 emplois et qui pourrait atteindre 80 000 ; et (ii) le flux des travailleurs tunisiens rapatriés de la Libye, estimé aujourd'hui à près de 30 000 personnes et qui pourrait avoisiner 80 000. C'est pourquoi le programme d'urgence élaboré par le Gouvernement de transition comporte, entre autres priorités, la création des emplois et la mise en œuvre d'autres actions sociales.

2.5.4 La population active de la ZIP est majoritairement occupée par les activités de services (commerce et hôtellerie) dans le Gouvernorat de Médenine, le secteur industriel et les travaux publics dans le Gouvernorat de Gabès et les activités agro-pastorales dans celui de Tataouine. Bien qu'inégalement réparti, le principal secteur d'activité économique est celui des services. A Tataouine, ce secteur occupe 29,1% de la population active, 29,6% à Gabès et 46,5% à Médenine. La moyenne nationale pour le pays étant de 30,1%. Les infrastructures touristiques de la ZIP sont essentiellement concentrées dans le Gouvernorat de Médenine. Celui-ci abrite 137 des 163 hôtels recensés en 2009 dans le Sud-est.

2.5.5 Le projet permettra d'améliorer le taux d'équipement en infrastructures et contribuera au désenclavement de ces localités reculées, et viendra en appui aux programmes du développement rural intégré et à l'amélioration des conditions de vie par les effets d'entraînement escomptés des activités (agropastorales, industrielles, touristiques et artisanales, etc.). Le projet aura un impact positif sur la mobilité des populations dans la ZIP, et grâce à l'amélioration des conditions de sécurité et de sûreté et des gains de temps sur les différents parcours. Cette mobilité accrue profitera à toutes les couches de la population de la ZIP, notamment pour la facilitation de l'accès aux établissements de santé, d'éducation et administrations et le développement du tourisme et des échanges interrégionaux et internationaux.

2.6. Approche participative pour l'identification, la conception et la mise en œuvre du projet

2.6.1 La responsabilité de l'organisation de l'approche participative revient au Maître d'ouvrage, le Ministère du Transport et de l'Équipement (MTE). Cette procédure débute dès la phase de conception du projet et se poursuit jusqu'à sa livraison définitive. Conformément aux textes réglementaires tunisiens et aux dispositions qui prévalent pour les projets d'infrastructures, des

consultations publiques ont été réalisées dans le cadre du présent projet. Elles se sont déroulées sous forme d'entretiens avec toutes parties prenantes, notamment les services techniques, les opérateurs économiques, les groupements socioprofessionnels, les populations riveraines, les autorités administratives au niveau des Gouvernorats et délégations ainsi que les représentants des populations (Omdas).

2.6.2 Les personnes consultées ont exprimé leur acceptation et la concrétisation du projet autoroutier. Les entretiens leur ont permis de s'impliquer au-delà de la simple collecte d'informations et ont exprimé entre autres, leurs attentes face aux dédommagements. Divers moyens de communication ont été mis à contribution pour bien informer les personnes affectées par le projet, y compris la diffusion d'annonces par voie radiophoniques concernant la tenue de l'information publique au siège des Gouvernorats, la diffusion d'annonce de l'information publique ayant déjà été constatée.

2.6.3 L'équipe du projet a également eu des concertations avec d'autres bailleurs intervenants dans le secteur, notamment la JICA. Le cofinancement avec la JICA du présent projet est issu de cette concertation. Par ailleurs, la démarche participative sera également poursuivie au cours de la phase d'exécution du projet, notamment lors des réunions de coordination du projet auxquelles assistent tous les intervenants au projet.

2.7. Prise en considération de l'expérience du Groupe de la Banque et des leçons tirées dans la conception du projet

2.7.1 Depuis le début de ses opérations en Tunisie en 1968, le Groupe de la Banque a approuvé 110 opérations pour un montant cumulé d'engagements nets de UC 3 966 millions. Dans le secteur des transports, la Banque a financé, à ce jour, 18 opérations pour un montant total de UC 940 millions et décaissé à hauteur de UC 608 millions. Parmi ces projets, 12 sont achevés et clos, avec des rapports d'achèvements établis, 4 sont en cours et 2 ont récemment été approuvés. Le Portefeuille actuel comprend 22 opérations, y compris les études économiques et sectorielles, pour des engagements nets d'environ UC 866,81 millions. La revue du portefeuille, intervenue en 2008, a montré que le portefeuille était particulièrement performant, et en amélioration. En effet, avec une note globale de 2,7 points sur une échelle de 3 en 2008, contre 2,53 en 2006, la performance du portefeuille est très satisfaisante, et est jugée parmi les meilleures de la Banque.

2.7.2 Dans le sous-secteur routier, la Banque a déjà financé six projets. Trois sont achevées, les deux avant derniers (4^{ième} et le 5^{ième}), approuvés respectivement en 2005 et 2008, sont en cours d'exécution avec des taux d'avancement de 95% et 50%. Et s'agissant du dernier approuvé en septembre 2010, les acquisitions sont encours. La mise en œuvre de ces précédentes opérations de la Banque en Tunisie a révélé des aspects susceptibles d'être améliorés tels que les délais de décaissement et des avis de non objection sur les dossiers de passation des marchés qui ont notamment été soulevées par les autorités. Une des solutions adoptée a été de prévoir dans le cadre de ce projet, la revue a posteriori de marchés passés suite à des appels d'offres nationaux.

2.7.3 Par ailleurs, Suite à la flambée des prix des principaux intrants (bitume, carburant et l'acier, etc.) intervenue sur la période 2006-2007, le projet d'aménagement du réseau routier classé - phase 3, a enregistré du retard dans son exécution pour cause de résiliation de nombreux marchés ou de renoncements des entreprises à participer aux appels d'offres. Pour atténuer cet impact négatif sur l'exécution des deux projets qui ont suivi, sur une requête de l'organe d'exécution, la Banque a accepté de modifier à titre exceptionnel le cahier des charges type par l'introduction de la clause de révision de prix pour tous les marchés résultant des appels d'offres internationaux et dont les délais d'exécution excèdent 12 mois au lieu de 18 mois. Cette modification a eu pour avantage de : (i) réduire la spéculation sur les prix proposés par les entreprises ; (ii) ne pas faire supporter aux entreprises les surcoûts imprévisibles liées à la flambée des prix des intrants qu'elles ne contrôlent pas ; et (iii) réduire le nombre de marchés résiliés et améliorer l'exécution des projets.

2.8. Principaux indicateurs de performance

2.8.1. Les indicateurs de performance identifiés et les résultats attendus à l'achèvement du projet sont ceux figurant dans le cadre logique axé sur les résultats. Ce sont principalement, pour les effets : (i) la réduction du temps de parcours ; (ii) la réduction des CEV pour les usagers ; (iii) la réduction du nombre d'accidents de la route et du niveau de mortalité ; (iv) le nombre de pôles économiques reliés par une autoroute. Pour les impacts escomptés à moyen et longs termes, les indicateurs de performance clé sont le niveau d'activités touristiques et le volume des échanges commerciaux nationaux et internationaux de la Tunisie.

2.8.2. Pour ce qui est des effets immédiats du projet, les indicateurs chiffrés y afférents seront collectés par la *Société Tunisie Autoroute* qui dispose d'une expérience avérée dans la collecte de ces données et est bien outillée pour cette tâche. Concernant les données sur les indicateurs d'effets et d'impacts, il sera mis à contribution la Garde Nationale et l'Observatoire National de la sécurité routière, pour tout ce qui est des informations en rapport avec les accidents et les autres seront vérifiées au moyen de données statistiques collectées au niveau de l'institut national de la statistique (INS) et du Ministère du Transport et de l'Équipement (MTE).

III. FAISABILITÉ DU PROJET

3.1. Performance économique et financière

Performance économique

3.1.1 L'évaluation économique repose sur une méthode coûts-avantages qui dresse un bilan entre d'une part, les différents avantages engendrés à la fois par les économies sur les coûts d'exploitation des véhicules, et par le gain en temps de parcours et en sécurité et, d'autre part, les coûts de construction de l'autoroute et le différentiel des coûts d'entretien (courant et périodique) entre la situation de référence et la situation avec projet. La période d'analyse économique est de 20 ans à partir de l'année de mise en service des tronçons autoroutiers, soit de 2015 à 2035.

3.1.2 Les éléments de coûts intervenant dans les dépenses d'investissement et les avantages occasionnés par le projet, sont les suivants : (i) les coûts d'investissement et d'entretien qui correspondent essentiellement aux coûts d'aménagement de l'autoroute, d'acquisition et de pose des équipements de mise à péage, d'acquisition de terrains et de bâtiments ainsi qu'aux dépenses d'entretien et de la maintenance de la chaussée et des dépendances, ainsi que d'exploitation ; (ii) les avantages du projet qui sont définis sous forme de gains sur le coût d'exploitation des véhicules et de gains de temps, et pour la collectivité sous forme des gains en sécurité.

3.1.3 Les coûts d'exploitation des véhicules (CEV) ont été regroupés en deux catégories de véhicules (véhicules légers, VL et poids lourds, PL). Ils sont calculés en fonction de trois catégories de coûts : (i) les coûts variables avec la vitesse ; (ii) les coûts variables avec l'état de la chaussée et ; (iii) les coûts fixes (assurances plus vignettes). Les coûts variables proportionnels au kilométrage, donc directement liés à la vitesse et aux conditions de circulation sont : le coût de la consommation de carburant, l'amortissement et l'intérêt sur le capital investi, les charges salariales pour les véhicules commerciaux et les frais généraux. Les coûts variables avec l'état de la chaussée sont les suivants : le coût de pneumatique, le coût d'entretien et de réparation et le coût de lubrifiant. Les CEV moyens au km utilisés s'élèvent pour les VL et poids lourds PL respectivement à 0,309 TND et à 1,096 TND.

3.1.4 L'évaluation du coût des investissements, au prix de 2010, permet d'obtenir un taux de rentabilité interne pour l'ensemble du projet de 24,8%. Une sensibilité sur une hausse simultanée des coûts d'investissement de 10 % et une baisse de 10 % des avantages (cas le plus défavorable) donne un Taux de Rentabilité Interne Economique pour l'ensemble du projet de 22,7%. Il ressort de ce qui précède que le niveau d'aménagement retenu de l'autoroute Gabès – Médenine – Ras Jédir est économiquement justifié.

Tableau 3.1 - Résumé de l'analyse économique

Valeur Actuelle Nette (VAN) en TND	2,204 milliards
Taux de rentabilité économique (TRE)	24,80%
Sensibilité du TRE (augmentation de 10% des coûts et avantages et diminution de 10% des avantages)	22,70%
Taux d'actualisation	12,00%
Valeur résiduelle de l'investissement après 20 ans pour les sections autoroutières	30,00%

Performance financière

Analyse financière rétrospective

3.1.5 L'analyse financière rétrospective de la STA est basée sur les rapports de certification des comptes 2006-2009 émis par des cabinets indépendants. Sur cette période la STA a connu une assez forte croissance de son activité, liée à la fois à l'augmentation du trafic sur l'ensemble du réseau autoroutier et à la mise en service du tronçon Tunis/Medjez/Oued Zarga en 2009. L'excédent brut d'exploitation a baissé d'une année à l'autre pour atteindre 6 millions de TND en 2009 contre plus de 10 millions en 2005 et représente 18% du chiffre d'affaires de 2009 au lieu de 38% en 2005. Le résultat net est de 0,9 millions de TND en 2005 et baissera également pour s'établir à -14 millions de TND en 2009. Cette situation peut être considérée comme normale du fait du lourd programme d'investissements en cours qui entraîne l'augmentation des amortissements dont la valeur a quasiment doublé entre 2008 et 2009 (6,6 à 12,4 millions de TND) et des intérêts des emprunts contractés qui ont également doublé entre 2008 et 2009 (3,2 à 7,1 millions de TND). L'analyse des bilans pour la même période montre une structure équilibrée. L'augmentation rapide du capital social de la STA (capital + avances sur capital), qui a plus que doublé au cours de la période (256 millions de TND en 2005 à 630 en 2009) traduit le soutien constant que l'Etat Tunisien apporte à la société. Ce qui a permis d'obtenir une diminution du ratio dettes/capitaux propres de 130% en 2007 à 63% en 2009.

Analyse financière prévisionnelle

3.1.6 Les résultats nets de la STA devraient s'améliorer en 2010 et devenir positifs en 2011 et 2012, grâce notamment à la suppression de la redevance d'exploitation de l'autoroute A1 à partir de 2011 et au placement des excédents de trésorerie dégagés par le versement par l'Etat de sa part contributive au financement des projets en cours. Cependant, compte tenu des nouveaux investissements prévus, les résultats nets de STA devraient être négatifs dès 2013 et atteindront -75 millions de TND en 2015. La situation devrait s'améliorer dès 2016 grâce à la montée en puissance progressive des nouveaux tronçons, mis en service, et devrait permettre à la société de dégager un résultat net positif à partir de 2022. La capacité d'autofinancement devrait nettement s'améliorer dès 2013 à plus de 53 millions de TND et atteindre plus de 107 millions de TND en 2020.

3.1.7 De manière générale, la situation financière de STA devrait connaître une amélioration régulière à mesure que les lourds investissements consentis dégageront davantage de bénéfices. L'importance des charges financières sera progressivement compensée par un excédent d'exploitation très largement positif et en forte progression du fait de la montée en puissance du trafic. Au cours de cette phase de développement, la STA pourra compter sur le soutien de l'Etat, son actionnaire principal, qui interviendra à la fois à travers la contribution de l'Etat et par le biais de la garantie apportée aux emprunts contractés par elle.

3.1.8 Les tarifs moyens globaux du péage appliqués actuellement sur l'ensemble du réseau autoroutier tunisien est de 0,025 TND par km et par véhicule léger et 0,053 TND par km et par véhicule lourd. Ce tarif n'a pas subi d'augmentation depuis 2003, année au cours de laquelle il avait été relevé de 15%. Il est prévu qu'une évolution de 15% tous les 3 ans soit appliquée à compter de 2013 et jusqu'à 2019. A partir de 2020, une augmentation moyenne de 10% tous les 3 ans est

prévue pour tenir compte de l'inflation. Tenant compte de cette tarification prévisionnelle, et du trafic prévisible, la recette moyenne par véhicule devrait progresser de 2,3 TND en 2011 à 3,11 TND en 2020.

Analyse de la performance financière du projet

3.1.9 La durée utilisée pour l'analyse est de 20 ans à partir de l'année de mise en circulation prévue en 2015. La durée de vie de l'ouvrage est égale à 35 ans, ce qui correspond à la durée de la concession accordée à STA. Une telle durée se justifie au regard d'expériences passées réalisées dans d'autres pays, notamment au Maroc, où il a été constaté que moyennant un entretien régulier (ce qui est le cas pour les ouvrages déjà exploités par STA) l'état des infrastructures autoroutières reste tout à fait satisfaisant même après plusieurs décennies. Le tarif de référence du péage utilisé est celui qui sera en vigueur en 2015. Les coûts d'exploitation comprennent les charges de personnel ainsi que les dépenses d'entretien calculés sur la base des coûts supportés pour des tronçons similaires. Les dépenses des grosses réparations sont estimées tous les 8 ans sur la base de l'historique d'exploitation de STA. Le taux de progression des salaires, et des coûts d'entretien est estimé à 3% par an. La valeur retenue correspond à la valeur actualisée des flux de trésorerie générés jusqu'à la fin la période de concession.

3.1.10 Le taux de rentabilité interne financière (TRIF) est l'indicateur de base retenu pour apprécier la performance financière du projet. En considérant le coût de l'investissement à prix courants et les recettes générées par le projet (péage et produits des concessions des commerces), et en supposant un taux d'actualisation réel de 4%, la valeur actuelle nette s'établit à 200 millions de TND. Le taux d'actualisation a été calculé sur la base du coût moyen des emprunts souscrits par STA. Le TRIF qui en résulte est de 5,84%. Ce taux peut être considéré comme normal pour des projets d'infrastructure. Etant donné que le taux de rentabilité économique indiqué ci-dessus est de 24,80%, le projet peut être considéré comme économiquement et financièrement viable.

Tableau 3.2 - Résumé de l'analyse financière

Valeur Actuelle Nette (VANF) en TND	200 millions
Taux de rentabilité financière (TRIF)	5,84%
Taux d'actualisation	4,00%

3.2. Impact environnemental et social

3.2.1 Le projet est classé en catégorie 1 du fait des propriétés foncières (non bâties, à vocation agricole et pastorale) qu'il affecte sur la section Médenine-Ras Jédir et de sa situation à proximité des lagunes côtières d'intérêt faunistique et floristique. La synthèse de l'analyse environnementale et sociale du projet, repose sur les documents transmis par le MTE, à savoir : (i) l'EIES complète élaborée en 2010 qui intègre un PGES ; (ii) le certificat de conformité environnementale ; et le Plan de réinstallation et de compensation (PRC) relatif aux compensations des personnes affectées par le projet sur la section Médenine-Ras Jédir, publié le 26 novembre 2010 sur le site web de la Banque.

Environnement

3.2.2 Les principaux effets environnementaux négatifs qui pourraient survenir sont (i) les effets de coupure ; (ii) le risque de découverte archéologique fortuite ; (iii) les nuisances de chantier, la production de déchets, les risques de pollution ; et (iv) les nuisances sonores et la pollution. En phase travaux, les mesures d'atténuation de ces impacts négatifs seront inscrites dans le cahier des charges des entreprises (fouilles archéologiques prospectives, bonnes pratiques environnementales pour l'organisation des travaux, l'implantation et l'équipement des bases vie). La réalisation de l'autoroute offre par ailleurs des impacts environnementaux positifs, puisqu'elle permet d'améliorer la qualité de l'air (émissions de monoxyde d'azote divisées par quatre dès la mise en service de l'autoroute et par 10 après 20 ans d'exploitation, par comparaison avec une situation sans projet induisant la saturation progressive de la route existante) et à diminuer le niveau de bruit lié au trafic de transit dans les agglomérations traversées par la route existante.

Changement climatique

3.2.3 La réalisation de l'autoroute entraînera une augmentation des émissions de gaz à effet de serre, notamment plus de 10 000 tonnes de dioxyde de Carbone (CO₂) émises sur 20 ans d'exploitation. Cependant, en éliminant l'effet de saturation du trafic sur l'itinéraire existant cette quantité restera nettement moindre que dans le cas "*sans projet*" où il serait enregistré plus de 384 000 tonnes de CO₂ émises sur la même durée d'exploitation. De plus, la conception du projet intègre des mesures d'atténuation des facteurs de changement climatique (plantation de bandes boisées sur près de 1600 ha le long du projet pour contribuer à l'absorption des émissions de CO₂ et lutter contre l'érosion éolienne). Par ailleurs, le projet est adapté à l'augmentation des risques hydrauliques liés à la variabilité et au changement climatique du fait que : (i) le positionnement et le calage altimétrique du projet le mettent à l'abri de tout risque de submersion marine résultant du relèvement du niveau de la mer ; (ii) le dimensionnement des ouvrages hydrauliques suit les meilleures pratiques de conception autoroutière (crue de période de retour cent ans pour les ponts, dalots et buses et vingt ans pour les ouvrages d'assainissement) ; et (iii) la définition des crues de projet tient compte des événements extrêmes (crues historiques enregistrées en 1969, 1973, 1979, etc.). Des mesures complémentaires seront adoptées vis-à-vis de : (iv) l'instabilité des lits des oueds caractérisant les zones arides traversées (ouvrages additionnels pour soulager en cas de crue la charge sur la digue autoroutière au-delà du lit apparent) ; (v) l'ensablement des ouvrages de drainage (consignes d'entretien courant de l'exploitant de l'autoroute).

Genre

3.2.4 La Tunisie tend à consacrer le principe de l'égalité entre les deux sexes et fait de la dynamisation du rôle des femmes l'une des composantes essentielles de son modèle de société. A titre d'exemple, le pays compte 18 000 femmes chefs d'entreprises et 1 500 chefs d'exploitation agricole. La proportion de femmes dans la population active a évolué de 24,3 % en 2005 à 28,7 % en 2010 et devrait atteindre 32 % en 2016. Le projet n'affectera pas la structure familiale des populations riveraines et ne perturbera pas la distribution des rôles au sein de celle-ci, particulièrement en ce qui concerne la femme qui en constitue l'élément principal dans cette région du pays. La meilleure accessibilité et les gains de temps réalisés seront valorisés au niveau des tâches domestiques et culturelles, mais aussi à travers d'autres secteurs d'activités (industries du textile, du tourisme, de l'artisanat et de l'agriculture). En phase de construction, les emplois créés sont escomptés être occupés en grande majorité par des hommes (90%), étant donné la nature des métiers qu'offre l'industrie de la construction routière, alors que ceux créés en phase d'exploitation pourront accueillir davantage de femmes (entre 60 et 70%), plus enclines à occuper des postes au sein des postes de perception du péage, aires de service (métiers de la restauration et services) et dans l'administration.

Social

3.2.5 En facilitant les déplacements sur l'axe qui relie la frontière libyenne et Gabès, le projet aura des répercussions sociales positives, notamment par : (i) l'accélération du désenclavement de larges zones rurales, permettant d'améliorer sensiblement l'accessibilité aux équipements socio-économiques et aux divers centres d'activités ; (ii) la création de nouvelles opportunités dans de nombreux secteurs de l'économie, entre autres le développement de l'agriculture par l'amélioration de l'écoulement des produits agricoles et agropastoraux (Gouvernorats de Gabès et Médenine), et la dynamisation des zones industrielles (Gabès) ; (iii) les programmes de création de zones franches industrielles et commerciales en cours dans le pays (port de Zarzis, non loin de Médenine, Abu Kammash à la frontière libyenne, non loin de Ras Jédir) ; et (iv) la diversification du produit touristique à savoir le tourisme écologique (parcs nationaux de Sidi Toui et Jebil), saharien (Djerba, Kébili), culturel et l'ancrage du tourisme de croisière (Zarzis, Djerba, Ben Guerdane) et par-là, la promotion de l'activité artisanale intimement liée au tourisme.

3.2.6 En outre, la réalisation du présent projet permettra de créer de 2000 emplois directs dans la phase de construction, soit pendant une période de trois années. Par ailleurs, durant la phase

d'exploitation d'autres emplois, dont le nombre estimé est de 160, seront créés. Tous ces emplois viendront s'ajouter à ceux déjà créés dans le cadre de projets financés antérieurement par la Banque ou à venir, contribuant ainsi à la réduction du taux de chômage dans la Zip. De plus, il est attendu un très grand nombre d'emplois indirects induits par le présent projet. A titre d'exemple, il est estimé qu'environ 30 000 emplois pourraient être créés à moyen terme dans le seul secteur touristique.

Réinstallation forcée

3.2.7 Sur la section Médenine–Ras Jédir, les propriétaires privés concernés sont au nombre de 846, pour une superficie totale de terrains de 883 ha. Ces expropriations foncières se feront sans déplacement de personnes tout au plus un recul d'une centaine de mètres au delà de la limite d'emprise. De plus, trois petits périmètres irrigués au sud de Ben Guerdane seront légèrement affectés par le projet, réduisant leur superficie aménagée de 5% seulement. Ces périmètres continueront de fonctionner et une compensation des surfaces perdues par une extension réalisée après la mise en service de la section autoroutière est envisagée. Le PRC est élaboré et fait référence à la section Médenine-Ras Jédir.

3.2.8 Pour l'aspect lié aux expropriations des biens situés dans l'emprise autoroutière, le cadre consultatif repose sur la loi n°2003-26 du 14 avril 2003 portant refonte de la législation relative à l'expropriation pour cause d'utilité publique. Le recensement détaillé des personnes concernées par les expropriations est entièrement effectué. Aussi, suite à la séance publique tenue le 23 septembre 2010 au siège du Gouvernorat de Médenine, le processus de libérations sont déjà engagées par le MTE. L'une de ses étapes importantes est la réalisation des expertises par une commission constituée par la Direction Générale des expertises du Ministère des Domaines de l'Etat (MDE), le MTE et le CRDA (Ministère de l'Agriculture). la Direction Générale des expertises est par la suite chargé de transmettre un rapport d'expertise consolidé au MDE. Cette administration, à son initiative, ouvrira les dernières enquêtes publiques conduites par les Commissions de Reconnaissance et de Conciliation (CRC), présidées par un magistrat (instituées par la loi n°2003-26). La clôture de ces enquêtes enclenchera l'étape finale d'indemnisation pour l'acquisition des biens. Les aspects d'occupation temporaire ou de location des terrains poursuivront le même processus jusqu'à la réception des travaux.

3.3 Sécurité routière

3.3.1 En vu d'assurer la sécurité des usagers et riverains du présent projet, des dispositions ont été prises ou prévues dans les phases de conception et d'exploitation de l'ouvrage. Elles portent tant sur les aspects liés à la prévention des accidents que ceux en rapport avec la prise en charge rapide des accidentés. Dans ce cadre, outre l'utilisation des normes internationales lors du dimensionnement géométrique de l'ouvrage, un cabinet de consultants a été commis afin de procéder à un audit externe de l'étude technique en rapport avec la sécurité routière. Cet audit a couvert les principaux aspects de la conception de l'autoroute ayant une incidence directe sur la sécurité routière tels que le respect des normes de conception (alignement, revêtement, vitesses maximales praticables, distances de visibilité, emplacement et conception des ouvrages d'art, etc.), ainsi que l'aspect signalisation routière et services aux usagers (aires de repos, stations services, protection civile, etc.). Par ailleurs, il est prévu que les plans d'exécution de l'ouvrage, à fournir par les entreprises, reçoivent également l'avis de non objection suite à un audit externe avant leur réalisation effective.

3.3.2 De même, et comme il est d'usage sur les tronçons autoroutiers actuellement en cours d'exploitation, la STA prévoit une visite d'audit de la sécurité routière de l'ouvrage avant sa mise en service. Lors de son ouverture effective, il sera confié à l'*Association pour la prévention de la sécurité routière* l'organisation et la réalisation d'une importante campagne de sensibilisation des usagers, riverains et des employés de la Société sur les bonnes pratiques liées à la sécurité routière. En phase d'exploitation et périodiquement, voire à titre spécifique, des campagnes de sensibilisation semblables seront organisées. L'*Observatoire national de la sécurité routière* interviendra afin d'identifier des points accidentogènes et préconiser des mesures correctives qui devraient s'imposer à la STA.

3.3.3 Ainsi, la mise en service de l'autoroute offrira une infrastructure plus sécurisée par sa conception (séparation des flux de trafic, élimination des carrefours dangereux et des traversées d'agglomérations) et par son exploitation, ce qui permettra de réduire le coût social de l'insécurité routière en diminuant les pertes en vies humaines, les blessés et les dégâts matériels résultant des accidents de la circulation.

IV. EXÉCUTION

4.1. Dispositions en matière d'exécution

Organe d'exécution

4.1.1 La STA est l'organe d'exécution du projet à travers sa Direction Centrale des Grands Travaux (DCGT) qui sera en charge de la gestion du projet dans tous les domaines d'exécution (acquisition, administration des marchés, suivi des travaux, préparation des rapports d'avancement et de gestion, coordination avec la Banque, etc.). Cette direction dispose en son sein d'Unités des Grands Projets qui ont fait leurs preuves dans l'exécution des sections d'autoroutes actuellement en exploitation à savoir Hamman Lif - Sfax, Tunis/Medjez El bab/Oued Zarga et Tunis Bizerte, ce qui est de nature à garantir le succès de l'exécution du présent projet. En outre, la STA fera appel au concours de bureaux de consultants pour assurer les missions d'assistance pour les contrôles technique, géotechnique et topographique ainsi que la surveillance des travaux.

4.1.2 Dans le cadre de la gestion du présent projet, la STA utilisera deux équipes de réalisation du projet. L'une sera en charge de l'exécution des travaux entre Médenine et Naffatia, subdivisée en deux lots, l'autre en charge de la section Naffatia-Ras Jédir, subdivisée en trois lots. Chaque lot sera géré par une équipe dirigée par un ingénieur résident et comprenant un ingénieur-chef ouvrages d'art, un ingénieur en terrassements, un ingénieur-chef de laboratoire, neuf techniciens supérieurs spécialisés et quatre topographes. L'ingénieur résident relève du chef de l'unité de réalisation du projet.

Dispositions en matière d'acquisitions des biens, travaux et services

4.1.3 Toutes les acquisitions de biens, services et travaux, financés par le prêt de la Banque dans le cadre du présent projet, seront réalisées en conformité avec les règles et procédures de la Banque en la matière, en utilisant les dossiers types de la Banque. La STA en général et son service des études en particulier ont fait l'objet d'une évaluation des capacités en matière de passation des marchés lors de la préparation du projet. Cette évaluation a permis de constater que le personnel de la STA n'est pas familier aux procédures d'acquisition de la Banque. A cet effet, il est proposé les mesures suivantes afin de renforcer les capacités de la cellule d'exécution du projet en matière d'acquisition : (i) la programmation d'une formation spécifique sur les règles et procédures de la Banque à l'attention du personnel de la STA ainsi que de certains membres de la commission interne des marchés (CIM) ; (ii) le recrutement à titre temporaire de personnel assistant l'équipe du projet actuelle ; (iii) la finalisation du manuel de procédures de la STA ; (iv) rendre effectif l'audit interne ; (v) utiliser les procédures nationales pour les appels d'offres nationaux (AON) en conformité avec les dispositions spécifiques détaillées en Annexe technique 3 du présent rapport ; (vi) formaliser le partenariat actuel avec la Direction générale des ponts et chaussées (DGPC) du MET qui dispose d'une grande expérience avec les règles et procédures de la Banque.

4.1.4 Les dispositions relatives à ces différentes acquisitions ainsi que les coûts estimatifs y afférents sont récapitulés dans le tableau à l'annexe technique n°4. Les modes de passation de contrats et marchés arrêtés pour les acquisitions prévues sont :

- **l'appel d'offres international** pour (i) les travaux de génie civil, répartis en cinq (5) lots, pour l'aménagement de la liaison autoroutière et des gares de péages ; et (ii) le lot fourniture et pose des équipements de mise à péage ;

- **l'appel d'offres national** pour les travaux, repartis par lot comme suit : (i) installation électrique et éclairage public ; (ii) construction des auvents métalliques pour gares de péage ; (iii) construction de bâtiments d'exploitation et centres d'entretien ; et (iv) aménagement paysager. Du fait que les montants en jeux sont peu élevés, la participation des candidats étrangers est peu probable, l'acquisition desdits travaux par voie d'appels d'offres nationaux se justifie. En effet, leurs coûts estimatifs sont respectivement de 0,95 million d'UC ; 0,57 million d'UC ; 1,34 millions d'UC et 0,38 million d'UC. De plus, des travaux de nature et de la taille similaires ont souvent été exécutés avec satisfaction par un tissu assez large d'entreprises locales. Ce qui permet d'espérer un niveau de compétition acceptable.
- **la consultation sur liste restreinte** de bureaux d'études spécialisés pour les contrôles technique, géotechnique, topographique ainsi que la surveillance de l'exécution des travaux et installation de mise à péage.

Décaissement

4.1.5 Le prêt sera décaissé sur la base de la liste des catégories de dépenses de services et travaux du projet. Les décaissements seront effectués suivant les procédures édictées dans le manuel des décaissements de la Banque. Pour maintenir une cadence satisfaisante d'exécution des travaux, les décaissements seront effectués sur un compte spécial ouvert dans une banque commerciale acceptable par la Banque.). Ce compte sera alimenté sur la base de prévisions de dépenses sur 6 mois au maximum à justifier pour son renouvellement, conformément à la procédure de la Banque régissant le fonctionnement du compte spécial.

Gestion financière et Audit

4.1.6 Les dispositifs de gestion des finances publiques sont utilisés dans la gestion administrative, financière et comptable des opérations d'investissements du secteur public financées par la Banque en Tunisie, en l'occurrence pour le suivi et le contrôle permanents des Entreprises Publiques à caractère Industriel et Commercial (EPIC) telles que la Société Tunisie Autoroutes. Cette société a acquis une expérience dans la gestion des ressources financières mises à sa disposition par des Partenaires Techniques et Financiers tels que le FADES, la BEI et la JICA. Elle possède deux Directions Centrales qui comprennent des Directions de gestion administrative, financière et comptable. Il existe également en son sein des structures de suivi et de contrôle. Toutes ces Directions de gestion, de suivi et de contrôle sont pourvues du personnel dont l'effectif est approprié et travaille dans de bonnes conditions.

4.1.7 La programmation annuelle des activités avec sa budgétisation existe mais le suivi et le contrôle budgétaires restent insuffisants. Les comptes bancaires sont logés dans une banque commerciale et la consolidation de leurs soldes périodiques en vue d'une position nette de trésorerie positive demeure une préoccupation permanente. Le logiciel comptable en place ne satisfait pas à tous les besoins d'information du projet, en l'occurrence le suivi d'exécution financière des composantes et des catégories de dépenses du projet. Le circuit de vérification et de validation d'un décompte des travaux est rassurant par les points de contrôle au niveau des services d'exécution technique, des services administratif et financier et des services de contrôle de gestion. Mais, il n'est toutefois pas formalisé. Deux commissaires aux comptes assurent l'audit financier annuel de la société.

4.1.8 Des dispositions devront être prises pour que la gestion financière du projet soit satisfaisante à travers la mise en place du dispositif ci-après : (i) la Direction des Etudes et des Affaires Administratives et Financières des Grands Travaux sera responsable de la gestion administrative, financière et comptable de toutes les composantes du projet. A cet effet, en collaboration avec la Direction Générale, elle devra assurer la mise en place des dispositifs de gestion tels que l'élaboration du manuel de procédures, le paramétrage du logiciel de comptabilité et la formation du personnel aux règles et procédures de la Banque ; (ii) elle tiendra une comptabilité financière du projet permettant l'identification et le suivi des dépenses par composante, par catégorie et par source de financement du projet ; elle établira les états financiers intérimaires et annuels ; (iii) un manuel des procédures administratives, financières et comptables sera élaboré afin de définir clairement les attributions de chacune des parties impliquées dans la mise en œuvre du projet ; il inclura également les plans de

comptabilité générale, budgétaire et analytique et la méthode comptable adoptée ; (iv) le paramétrage du logiciel permettra d'assurer la tenue de la comptabilité financière en vue de la production régulière et à temps des états financiers et rapports de gestion administrative ; (v) un Programme Annuel d'Activités accompagné de son budget permettra d'assurer la gestion budgétaire des ressources du projet ; il servira de cadre des prévisions annuelles de dépenses par composantes et par catégories de dépenses ; le chronogramme d'activités qu'il contiendra sera également exploité pour une gestion prévisionnelle de trésorerie du projet; (vi) un compte spécial sera ouvert à la Banque Centrale ; (vii) la direction d'audit interne devra vérifier, entre autres le bon fonctionnement du suivi et du contrôle budgétaire ; (viii) le contrôle externe du projet sera assuré par les commissaires aux comptes sur la base des TdR de la Banque en matière d'audit financier.

4.1.9 Etant donné le niveau important du risque fiduciaire global, le projet fera donc l'objet de deux supervisions sur site par an. Cette périodicité ainsi que le risque fiduciaire global du projet intégrant le risque de non contrôle, sera revue aussitôt après la mise en vigueur. La supervision s'attachera à vérifier que l'ensemble du système reste opérationnel tout au long de la vie du projet. Elle comprendra les visites sur sites, les revues hors site ainsi que le renforcement des capacités du personnel comptable et financier des différents organes de gestion du projet.

4.2. Suivi – évaluation des activités du projet

4.2.1 Le calendrier d'exécution schématisé du projet tient compte notamment de l'expérience pertinente de l'organe d'exécution en matière de gestion des délais de réalisation des travaux et de celle de la Banque dans le traitement des dossiers relevant de projets similaires précédents. Selon les prévisions établies, les activités du projet commencent dès l'approbation du prêt prévue à la fin du mois de mai 2011 pour s'achever en fin mars 2015. La date de clôture du prêt est fixée au 31 décembre 2016. Au niveau de la Banque, les activités prévues dès l'approbation du prêt feront l'objet d'un suivi rapproché conformément au calendrier du tableau 4.1 ci-après. Il convient de noter que ce calendrier a été élaboré à titre indicatif et pourra nécessiter un ajustement en fonction des dispositions prises en matière de ratification par le Gouvernement de transition d'union nationale et/ou le nouveau Gouvernement, une fois les élections législative et présidentielle passées.

4.2.2 Outre le calendrier de suivi des activités, l'organe d'exécution fournira régulièrement à la Banque, les rapports trimestriels d'avancement du projet, incluant le niveau de mise en œuvre des plans d'actions environnementale et social dans les formats type de la Banque et couvrant toutes activités du projet. Ces rapports incluront les indicateurs physiques, financiers, sociaux et environnementaux qui permettront de vérifier l'atteinte des résultats escomptés par le projet. En outre, le suivi-évaluation du projet se fera à travers les missions de supervision de la Banque conformément au manuel des opérations de la Banque.

Tableau 4.1 - Calendrier du suivi-évaluation

Période	Étapes	Activités de suivi/boucle de rétroaction
T2 - 2011	Information générale sur les acquisitions	Publication de la note d'information
T4 - 2011	Mission de lancement du projet	Rapport de retour de mission
T1 – 2012	Passation des marchés de travaux et de contrats de contrôle et surveillance achevée	Plan de passation des marchés et rapport d'avancement
T2 - 2012	Mobilisation des entreprises et bureau de contrôle	Rapports de retour de mission de supervision et d'avancement

T4 - 2012	20% des travaux achevés	Rapports de retour de mission de supervision et d'avancement
T4 - 2013	70% des travaux achevés	Rapports de retour de mission de supervision et d'avancement
T1 - 2015	Travaux achevés	Rapports de retour de mission de supervision et d'avancement
T1 - 2016	Fin de la période de garantie	Rapports de retour de mission de supervision et d'avancement
T1 - 2016	Achèvement du projet	Rapport d'achèvement du projet

4.3. Gouvernance

4.3.1 L'étude sur la gestion des finances publiques et des pratiques comptables du secteur public (PEFA) de la Banque mondiale de mars 2010, à laquelle la Banque a également participé, indique que le système tunisien des finances publiques est régi par un cadre légal et réglementaire très élaboré, dont la mise en œuvre est très satisfaisante. Cette étude attire, toutefois, l'attention du Gouvernement et des Partenaires Techniques et Financiers sur le champ et les délais de la vérification externe juridictionnel et sur l'absence de séances dédiées à la revue du rapport de la Cour des Comptes au niveau du Parlement. L'information financière demeure également une préoccupation à cause de la classification budgétaire non fonctionnelle et hétérogène, de l'absence des engagements des dépenses dans les rapports d'exécution budgétaire intérimaires et de l'absence des actifs et des passifs financiers de l'Etat au niveau des états financiers annuels.

4.3.2 En 2010, la Tunisie est classée au 59^{ième} rang sur 178 pays dans l'Indice de Perception de la Corruption de Transparency International avec la note de 4,3 sur une échelle allant de 0 (haut niveau de corruption perçue) à 10 (haut niveau d'intégrité perçue). L'indice de contrôle de corruption est 57,5 contre 48,3 en moyenne pour la région MENA, pour les indicateurs de gouvernance de la Banque mondiale. Le système de contrôle des ressources publiques est organisé en contrôles administratif, juridictionnel et parlementaire. Toutefois, les statistiques du programme de gouvernance dans la région arabe, POGAR du PNUD, mettent en exergue des domaines d'améliorations, comme la qualité de la régulation (contrôle des prix, contraintes au commerce extérieur et au développement des affaires) et la responsabilisation. La mise en place d'institutions démocratiques, suite à la période de transition actuelle, devrait faciliter une amélioration substantielle de la gouvernance et, par conséquent, la dialogue entre la pays et les partenaires techniques.

4.3.3 La STA est une société anonyme d'économie mixte au capital social majoritairement détenue par l'État Tunisien. Elle est administrée par un Conseil d'Administration (CA), composée de onze membres et deux représentants du contrôle d'État. La société est soumise à un contrôle externe assuré par deux commissaires aux comptes, recrutés par les services du Premier Ministère, et à des contrôles internes assurés par l'audit, l'inspection, le contrôle de gestion, la planification, et la commission des marchés.

4.4. Durabilité

Charges récurrentes

4.4.1 Les charges récurrentes du projet se résument principalement aux dépenses d'entretien et d'exploitation supplémentaires générés par la mise en service de la liaison autoroutière objet du présent projet. Ainsi, conformément aux tâches d'entretien/exploitation régulièrement inscrites et réalisées au programme de la Direction Centrale d'exploitation et d'entretien de la STA, et selon la

stratégie d'entretien adoptée, les dépenses en entretien courant pour le linéaire total de 188,520 km d'autoroute à aménager sont estimées en moyenne à environ 1 000 000 TND par an. La Direction Centrale d'exploitation et d'entretien élabore chaque année un programme d'entretien courant qui prend en compte les opérations simples telles que le curage des ouvrages hydrauliques et d'assainissement, le renouvellement de la signalisation horizontale et verticale, la réparation de dégradations de moindre importance relevées sur la chaussée, les espaces verts, le remplacement partielle des équipements de retenue et d'éclairage etc. Quant à l'entretien périodique, il consiste en la réalisation, tous les huit ans, du renforcement de la chaussée par l'application d'un nouveau tapis en béton bitumineux, ainsi que le rechargement et la mise en œuvre d'un enduit bicouche sur les bandes d'arrêt d'urgence. Le coût de l'entretien périodique du projet est estimé à un montant de 55 000 000 TND/8 ans. L'entretien périodique est considéré comme un investissement, dans ce cadre son financement est inscrit au budget d'investissement dont la gestion relève de la Direction Centrale des Grands Travaux.

Durabilité du projet

4.4.2 La durabilité du projet dépend, dans une large mesure, de la capacité technique et financière des services du gestionnaire de l'ouvrage à réaliser, régulièrement et à temps opportun, l'entretien courant et périodique, des conditions d'exploitation, mais aussi de la qualité de la conception technique et d'exécution des travaux.

4.4.3 Dans le cas du présent projet, il est prévu qu'aussitôt mise en service son entretien courant soit incorporé au programme d'activités de la Direction Centrale d'exploitation et d'entretien et assuré conformément à la stratégie d'entretien énoncé au paragraphe 4.4.1. Le montant estimé du coût total annuel moyen de l'entretien courant induit par le présent projet, tel qu'il est obtenu au paragraphe 4.4.1, représente 8,6% du montant du budget prévisionnel consacré à l'entretien pour l'année 2015. Il est inférieur au taux moyen d'augmentation du budget annuel consacré à l'entretien courant (10%) enregistré au cours des cinq dernières années (2005-2009). En outre, l'analyse de la performance financière du projet a été faite en considérant que la STA pourvoit sur fonds propre, sans recourir à des subventions complémentaires de l'état tunisien, au financement de l'entretien périodique. Par ailleurs, l'installation du système de pesage pour assurer le contrôle de surcharge des poids lourds, prévue sur le réseau autoroutier tunisien, devra contribuer à la préservation de celui-ci. L'acquisition, sur financement du budget d'investissement de la STA, dudit système est programmée courant premier semestre 2011. De plus, la structure de la chaussée retenue lors de la conception du projet est conforme aux normes techniques requises et est adéquate pour assurer une durée de vie normale, au regard du trafic prévisionnel, des conditions topographiques et climatologiques. En outre, les dispositions prises pour assurer le contrôle, la surveillance et le suivi de l'exécution des travaux rassurent sur leur bonne qualité. Toutes ces dispositions augurent de la pérennité des investissements à réaliser.

4.5. Gestion des risques

4.5.1 *L'instabilité sociopolitique et économique* constitue un risque pour la bonne exécution du présent projet. En effet la révolution en Tunisie et la crise politique que connaît la Lybie ont bouleversé de manière subite et pour le moins imprévisible la stabilité du pays, pour la première, et remis en cause de nombreux acquis sociaux et économiques pour lesquels la Tunisie avait été jusque-là reconnue. Après quelques jours de flottement politique, le Gouvernement de transition d'unité nationale mis en place connaît une stabilité certaine et les mouvements sociaux ont baissé. Cette situation et l'engagement de plusieurs partenaires techniques et financiers de la Tunisie, notamment la Banque, l'Union Européenne et la Banque mondiale, à apporter leur soutien à la mise en œuvre du programme économique et social à court terme du Gouvernement transitoire permettent d'atténuer le risque lié au risque sociopolitique et économique.

4.5.2 *La baisse du trafic international* est un risque pour la viabilité du présent projet. En effet, l'instabilité politique en Libye induit une baisse sensible du trafic routier à destination ou en provenance de ce pays. Ce risque peut être atténué par le fait que la situation actuelle est communément admise comme étant transitoire et pourrait s'améliorer avant 2015, l'année prévue pour la mise en circulation du projet. De plus, le trafic généré par la Libye et susceptible de se reporter sur l'autoroute du projet est faible au regard du trafic total projeté dont il représente environ 6,6%.

4.5.3 *Le retard probable dans la libération de l'emprise du projet* est aussi un risque de dérapage dans l'exécution du projet. A cet effet, lors de la réalisation des études d'APD du projet, des enquêtes parcellaires ont été effectuées pour identifier les terrains et bâtiments situés sur l'emprise du projet. Le recensement détaillé des personnes concernées par les expropriations est entièrement effectué et le processus de détermination du coût réel des ces biens est déjà en cours. Toutefois, un montant estimatif des coûts d'acquisition des terrains et bâtiments a été déjà été budgétisé et les crédits nécessaires ont, en conséquence, été dégagés par le Gouvernement. Les dispositions ainsi arrêtées sont de nature à minimiser le risque lié au retard dans l'exécution des travaux. Il convient de noter que ces dispositions ont été appliquées sans problèmes par la DGPC puis vérifiées par la Banque dans le cadre des projets précédents. La DGPC est également chargée de la mise en œuvre des opérations de libération de l'emprise du présent projet.

4.5.4 Un autre risque pour le projet est la *flambée éventuelle des intrants (bitume, carburants, acier etc.)* telle qu'enregistrée entre 2006 et 2007, correspondant à la période d'exécution du projet d'aménagement du réseau routier classé – phase III. Pour atténuer l'impact négatif de ce risque, l'estimation des coûts est basée sur les marchés passés après la flambée de 2006-2007 et une provision, d'un montant de 22,27 millions €(soit 5,4% des coûts de base plus variation de masse) pour la prise en compte de la fluctuation des prix, a été incluse dans le coût total du projet.

Tableau 4.2 - Récapitulatif des risques

Risque	Probabilité d'occurrence	Mesures d'atténuation
Instabilité sociopolitique et économique	Elevée	<ul style="list-style-type: none"> - stabilité actuelle du Gouvernement et baisse des mouvements sociaux ; - appuis des partenaires techniques et financiers au programme économiques et social du Gouvernement.
<i>La baisse du trafic généré par la Libye</i>	Moyen	<ul style="list-style-type: none"> - Situation actuelle en Libye est communément admise comme transitoire ; - Trafic généré par la Libye est faible, il représente 6,6% du trafic total attendu sur l'autoroute du projet.
Retard probable dans la libération de l'emprise du projet	Moyen	<ul style="list-style-type: none"> - démarrage du processus dès la phase études ; - inscription d'une provision pour les compensations dans le budget de l'Etat avant l'approbation du projet.
Flambée éventuelle des intrants	Très élevée	<ul style="list-style-type: none"> - calcul des coûts sur la base des prix unitaires récents sur des projets similaires ; - provision suffisante pour prise en compte de la fluctuation des prix.

4.6. Développement des connaissances

Les principales connaissances attendues de l'exécution du présent projet et leçons tirées seront gérées à partir d'une base de données relationnelle au niveau de la *Société Tunisie Autoroutes*. Cette base de données facilitera effectivement la gestion de toutes les connaissances accumulées sur les activités, les réalisations, les principaux résultats et les leçons tirées de ce projet. Des résumés pourront être publiés sur les sites Internet de la STA, du MTE, et de la Banque.

V. CADRE JURIDIQUE

5.1 Instrument légal

L'instrument dont la Banque se sert pour contribuer au financement de la présente opération est un prêt BAD accordé à la *Société Tunisie Autoroutes* et garanti par l'État Tunisien. Il sera à taux d'intérêt flottant avec un différé d'amortissement de cinq ans et la maturité de vingt ans.

5.2 Conditions associées à l'intervention de la Banque

A. Conditions préalables à l'entrée en vigueur du prêt

L'entrée en vigueur de l'accord de prêt sera subordonnée à la réalisation par l'Emprunteur des conditions prévues à la section 12.0.1 des Conditions Générales applicables aux accords de prêt et de garantie.

B. Autres Conditions

Procéder, au plus tard avant le démarrage des travaux aux indemnisations appropriées pour la libération effective des emprises du projet conformément au plan de réinstallation et de compensation.

5.3 Conformité avec les politiques de la Banque

Ce projet est conforme à toutes les politiques applicables du Groupe de la Banque.

VI. RECOMMANDATION

La Direction recommande que le Conseil d'administration approuve la proposition de prêt d'un montant de €137,34 millions à la *Société Tunisie Autoroutes*, sous garantie de l'Etat tunisien, pour l'objet et selon les conditions énoncées dans le présent rapport.

I. INDICATEURS SOCIO-ECONOMIQUES COMPARATIFS DE LA TUNIS

	Year	Tunisia	Africa	Developing Countries	Developed Countries
Basic Indicators					
Area ('000 Km ²)		164	80 976	80 976	54 658
Total Population (millions)	2009	10,3	1 008	5 629	1 069
Urban Population (% of Total)	2009	66,9	39,6	44,8	77,7
Population Density (per Km ²)	2009	62,8	3,3	66,6	23,1
GNI per Capita (US \$)	2008	3 290	1 428	2 780	39 688
Labor Force Participation - Total (%)	2009	37,1	41,2	45,6	54,6
Labor Force Participation - Female (%)	2009	27,2	41,2	39,8	43,3
Gender -Related Development Index Value	2005	0,750	0,525	0,694	0,911
Human Develop. Index (Rank among 182 countries)	2007	98	0,514	n.a	n.a.
Popul. Living Below \$ 1 a Day (% of Population)	2006	...	50,8	25,0	...
Demographic Indicators					
Population Growth Rate - Total (%)	2009	1,0	2,3	1,3	0,7
Population Growth Rate - Urban (%)	2009	1,6	3,4	2,4	1,0
Population < 15 years (%)	2009	23,2	56,0	29,2	17,7
Population >= 65 years (%)	2009	6,7	4,5	6,0	15,3
Dependency Ratio (%)	2009	42,8	78,0	52,8	49,0
Sex Ratio (per 100 female)	2009	101,2	100,7	934,9	948,3
Female Population 15-49 years (% of total population)	2009	28,8	48,5	53,3	47,2
Life Expectancy at Birth - Total (years)	2009	74,2	55,7	66,9	79,8
Life Expectancy at Birth - Female (years)	2009	76,3	56,8	68,9	82,7
Crude Birth Rate (per 1,000)	2009	16,1	35,4	21,5	12,0
Crude Death Rate (per 1,000)	2009	5,9	12,2	8,2	8,3
Infant Mortality Rate (per 1,000)	2009	19,0	80,0	49,9	5,8
Child Mortality Rate (per 1,000)	2009	21,3	83,9	51,4	6,3
Total Fertility Rate (per woman)	2009	1,8	4,5	2,7	1,8
Maternal Mortality Rate (per 100,000)	2007	41,0	683,0	440,0	10,0
Women Using Contraception (%)	2006	60,2		61,0	75,0
Health & Nutrition Indicators					
Physicians (per 100,000 people)	2006	99,7	42,9	78,0	287,0
Nurses (per 100,000 people)*	2006	301,6	120,4	98,0	782,0
Births attended by Trained Health Personnel (%)	2006	...	50,5	63,4	99,3
Access to Safe Water (% of Population)	2006	94,0	64,0	84,0	99,6
Access to Health Services (% of Population)	2006	...	61,7	80,0	100,0
Access to Sanitation (% of Population)	2006	85,0	38,5	54,6	99,8
Percent. of Adults (aged 15-49) Living with HIV/AIDS	2007	0,1	4,5	1,3	0,3
Incidence of Tuberculosis (per 100,000)	2007	26,0	313,7	161,9	14,1
Child Immunization Against Tuberculosis (%)	2007	99,0	83,0	89,0	99,0
Child Immunization Against Measles (%)	2007	98,0	74,0	81,7	92,6
Underweight Children (% of children under 5 years)	2003	1,0	25,6	27,0	0,1
Daily Calorie Supply per Capita	2005	3 264	2 324	2 675	3 285
Public Expenditure on Health (as % of GDP)	2006	2,3	5,5	4,0	6,9
Education Indicators					
Gross Enrolment Ratio (%)					
Primary School - Total	2007	107,6	100,2	106,8	101,5
Primary School - Female	2007	106,1	91,7	104,6	101,2
Secondary School - Total	2007	90,2	35,1	62,3	100,3
Secondary School - Female	2006	91,1	30,5	60,7	100,0
Primary School Female Teaching Staff (% of Total)	2007	53,1	47,5
Adult Illiteracy Rate - Total (%)	2007	22,3	59,4	19,0	...
Adult Illiteracy Rate - Male (%)	2007	13,6	69,8	13,4	...
Adult Illiteracy Rate - Female (%)	2007	31,0	57,4	24,4	...
Percentage of GDP Spent on Education	2006	7,1	4,5		5,4
Environmental Indicators					
Land Use (Arable Land as % of Total Land Area)	2007	17,7	6,0	9,9	11,6
Annual Rate of Deforestation (%)	2006	...	0,7	0,4	-0,2
Annual Rate of Reforestation (%)	2006	...	10,9
Per Capita CO2 Emissions (metric tons)	2008	2,2	1,1	1,9	12,3

Sources : ADB Statistics Department Databases; World Bank: World Development Indicators; UNAIDS; UNSD; WHO, UNICEF, WRI, UNDP; Country Reports.

Note : n.a. : Not Applicable ; ... : Data Not Available.

II. TABLEAU DU PORTEFEUILLE DE LA BAD EN TUNISIE

(Montants en millions d'UC, au 30 avril 2011)

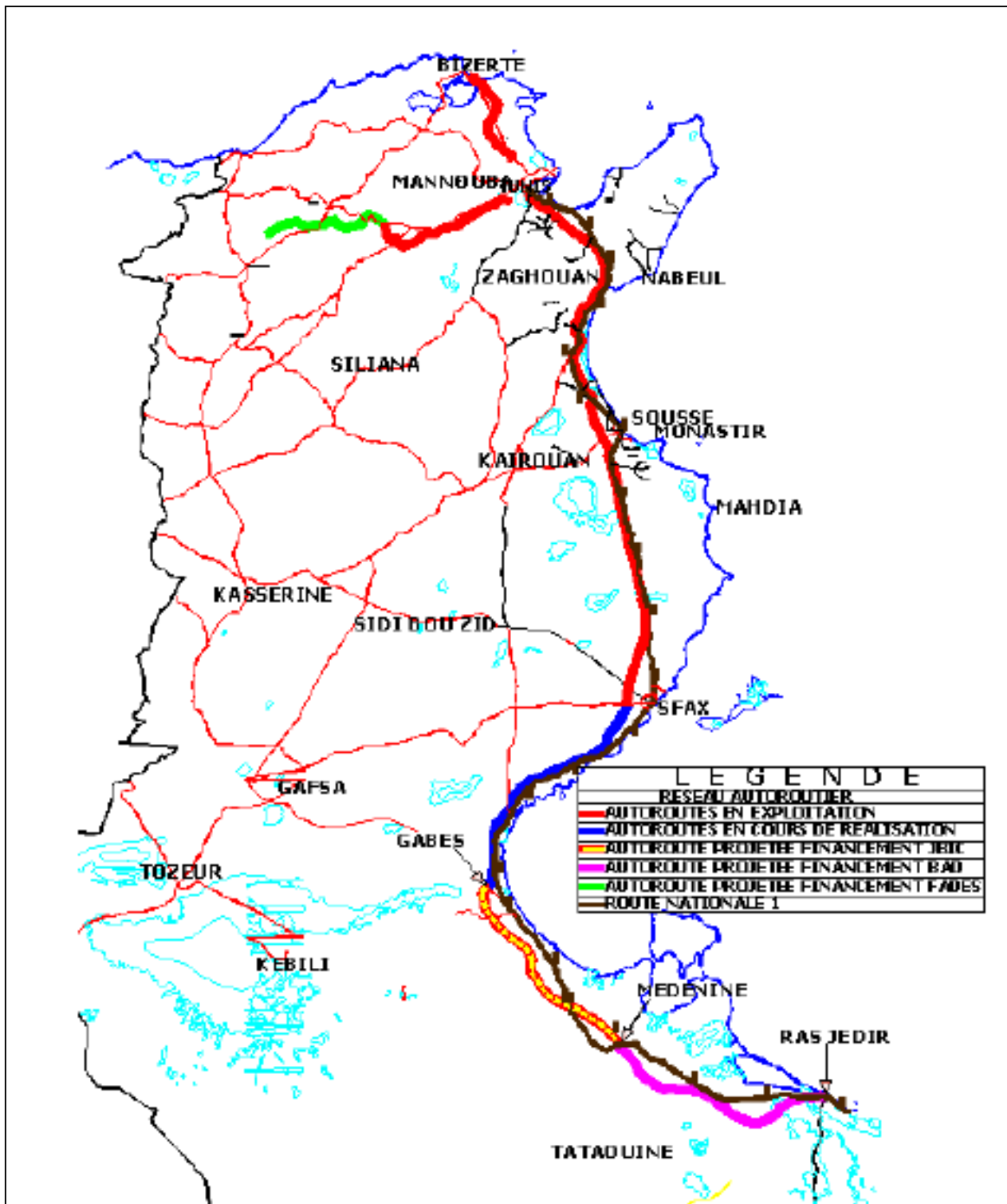
PROJETS	Montants approuvés	Décaissements (millions UC)	Décaissements (%)
	BAD	BAD	BAD
I - AGRICULTURE			
PDAL de Kairouan	15.68	7.99	50.96%
PISEAU II	20.06	3.29	16.38%
Sous Total I (2 projets)	35.74	11.28	32%
II - TRANSPORT			
Aménagement du réseau routier classé IV	144.48	144.48	100%
Modernisation ferroviaire II	65.18	46.08	70.70%
Programme routier V	152.64	65.67	43.02%
Aéroport ENFIDHA (OPSM)	59.48	59.48	100%
Projet Routier VI	206.64	0.00	0.00%
Sous Total III (5 projets)	628.42	315.71	50%
IV - EQUIPEMENT COLLECTIF			
Assainissement réseau distribution électricité VI	67.55	62.75	92.90%
Projet gazier d'Hasdrubal (OPSM)	95.24	95.24	100%
Assainissement Réseau Distribution électricité VII	41.65	4.88	11.72%
Sous Total IV (3 projets)	204.44	162.88	80%
VI - SOCIAL			
Projet d'appui à l'enseignement secondaire	49.43	32.75	66.25%
Sous Total VI (1 projet)	49.43	32.75	66%
VII – REFORMES ECONOMIQUES			
PAI	160.4	160.40	100%
Sous Total VII (1 projet)	160.4	160.40	100%
TOTAL GENERAL (12 projets)	1078.43	683.01	63%

ÉTUDES	Dons bruts	Décaissements (millions UC)	Décaissements (%)
	BAD	BAD	BAD
I. AGRICULTURE			
- Appui au Programme de renforcement des Groupements Agricoles	0.59	0	0
Sous-Total I (1 étude)	0.59	0	0
II. EQUIPEMENT COLLECTIF			
- Amélioration du taux de desserte en eau potable à Bizerte et Beja	0.46	0	0
- Dessalement de l'eau de mer à ZARAAT	0.62	0	0
- Protection contre les inondations des zones nord et est de Tunis	0.58	0	0
- Assai. 80 communes de -10.000 hab. et 6 communes de +10.000 hab.	0.58	0	0
- Système d'information nationale sur l'eau (SINEAU)	1.73	0	0
Sous-Total II (5 études)	3.97	0	0
III. SOCIAL			
- Maladies émergentes et ré-émergentes	0.58	0	0
- Développement de la Stratégie d'Exportation des Services de Santé	0.53	0	0
- Etude Stratégique sur le développement des industries culturelles	0.27	0	0
Sous-Total III (3 études)	1.38	0	0
IV. ECONOMIE			
- Appui à l'Institut tunisien de la compétitivité et des études quantitatives	0.2	0.1	50%
- Eval.de la performance système de microcrédits géré par la BTS	0.14	0	0
Sous-Total IV (2 études)	0.34	0.1	29%
V. TOTAL GENERAL (11 études et renforcement des capacités)	6.28	0.1	1.59%

III. PRINCIPAUX PROJETS FINANCES PAR LA BAD ET AUTRES PARTENAIRES DANS LE SOUS-SECTEUR

Prêt	Projet	Date signature	Entrée en vigueur	Montant Prêt	% décaissé	Coût Projet	Composantes du Projet
BAD VI	Projet Routier VI	15/11/2010	-	236 Millions €	0%	336 Millions €	Renforcement/Réhabilitation réseau classé – 23 gouvernorats (863 Km) Construction 12 ouvrages d'art Aménagement pistes rurales – 23 gouvernorats (760 Km)
BAD V : 2000130002980	Projet Routier V	22/10/2008	11/05/2009	174,33 Millions €	63,10%	549 Millions TND	Voiries Structurantes 7 gouvernorats Aménagement routes classées (374 Km) Renforcement routes classées (640 Km) Construction de 14 Ouvrages d'Art
BAD IV : 2000130000731	Projet d'Aménagement du Réseau Routier Classé - Phase IV	22/03/2006	20/09/2006	165 Millions €	100%	434 Millions TND	Aménagement routes classées (1256 Km)
BEI	Projet Autoroute Sfax - Gabès	11/12/2009	n/c	234 Millions €		817 Millions TND	155 Km, toutes composantes comprises
BEI V : 24.694/TN	Projet des Voiries Prioritaires V	27/11/2008	19/10/2009	110 Millions €		220 Millions €	7 Projets de Voiries du Grand Tunis 5 Projets de Voiries Structurantes Grandes Villes
BEI IV : 22.877/TN	Projet des Voiries Prioritaires IV	07/06/2004	15/01/2005	40 Millions €		80,2 Millions €	8 Projets de Voiries du Grand Tunis 4 Projets de Voiries Structurantes Grandes Villes
							Aménagement Pistes Rurales – 11 Gouvernorats (537 Km)
FADES	Projet autoroute Oued Zarga - Boussalem	09/05/2011	-	28 Millions KWD (190 TND)		430 Millions TND	70 Km, toutes composantes comprises

IV. CARTE DE LA ZONE DU PROJET



I. RESUME DU COUT DU TRONCON MEDENINE-RAS JEDIR PAR COMPOSANTES ET PAR SOURCE DE FINANCEMENT

TRONCON MEDENINE - RAS JEDIR

Composantes	Montant en millions d'EUR						Total
	BAD			Gouv de la Tunisie			
	Devises	ML	Total	Devises	ML	Total	
A. Travaux de construction de la section autoroutière	114,57	-	114,57	-	48,42	48,42	162,99
A.1. Travaux	111,52	-	111,52	-	47,66	47,66	159,17
A.2. Contrôle et surveillance des travaux	3,05	-	3,05	-	0,76	0,76	3,82
B. Installations de mise à péage	7,94	-	7,94	-	3,52	3,52	11,46
B.1. Equipements de péage	2,38	-	2,38	-	1,02	1,02	3,40
B.2. Installation électrique et éclairage public	1,32	-	1,32	-	0,57	0,57	1,89
B.3. Auvents métalliques	0,79	-	0,79	-	0,34	0,34	1,13
B.4. Bâtiments d'exploitation et centres d'entretien	1,85	-	1,85	-	0,79	0,79	2,65
B.5. Clôtures	-	-	-	-	0,21	0,21	0,21
B.6. Raccordements extérieurs des gares (électricité, eau, gaz et téléphone)	-	-	-	-	0,09	0,09	0,09
B.7. Aménagement paysager	0,53	-	0,53	-	0,23	0,23	0,76
B.9. Contrôle et surveillance	1,07	-	1,07	-	0,27	0,27	1,33
C. Libération d'emprise	-	-	-	-	9,10	9,10	9,10
Coût de base	122,52	0,00	122,52	0,00	61,03	61,03	183,55
Imprévus physiques	7,98	-	7,98	-	3,38	3,38	11,37
Aléas financiers	6,84	-	6,84	-	2,90	2,90	9,73
Total	137,34	0,00	137,34	0,00	67,31	67,31	204,65

II. RESUME DU COUT DU TRONCON MEDENINE-RAS JEDIR PAR CATEGORIES ET PAR SOURCE DE FINANCEMENT

TRONCON MEDENINE - RAS JEDIR

Catégories	Montant en millions d'EUR						Total
	BAD			Gouv de la Tunisie			
	Devises	ML	Total	Devises	ML	Total	
1 - Travaux	116,01	-	116,01	-	49,89	49,89	165,90
1.1. Construction de la section autoroutière	111,52	-	111,52	-	47,66	47,66	159,17
1.2. Installation électrique et éclairage public	1,32	-	1,32	-	0,57	0,57	1,89
1.3. Auvents métalliques	0,79	-	0,79	-	0,34	0,34	1,13
1.4. Bâtiments d'exploitation et centres d'entretien	1,85	-	1,85	-	0,79	0,79	2,65
1.5. Clôtures	-	-	-	-	0,21	0,21	0,21
1.6. Raccordement extérieurs des gares (électricité, eau, gaz et téléphone)	-	-	-	-	0,09	0,09	0,09
1.7. Aménagement paysager	0,53	-	0,53	-	0,23	0,23	0,76
2 - Services	4,12	-	4,12	-	1,03	1,03	5,15
2.1. Contrôle et surveillance	4,12	-	4,12	-	1,03	1,03	5,15
3 - Biens	2,38	-	2,38	-	10,12	10,12	12,50
3.1. Equipements de péage	2,38	-	2,38	-	1,02	1,02	3,40
3.2. Libération d'emprise	-	-	-	-	9,10	9,10	9,10
Coût de base	122,52	0,00	122,52	0,00	61,03	61,03	183,55
Imprévus physiques	7,98	-	7,98	-	3,38	3,38	11,37
Aléas financiers	6,84	-	6,84	-	2,90	2,90	9,73
Total	137,34	0,00	137,34	0,00	67,31	67,31	204,65

III. ACQUISITIONS DES TRAVAUX BIENS ET SERVICES

Récapitulatif des modes de passation des marchés

Catégories du projet	En millions d'EUR					
	AOI	AON	Autre*	Liste restreinte	Non financé par la Banque**	Total
1. Travaux						
1.1 Construction de la section autoroutière	178,43[125,01]					178,43[125,01]
1.2 Installation électrique et éclairage public		2,12[1,48]				2,12[1,48]
1.3 Auvents métalliques		1,27[0,89]				1,27[0,89]
1.4 Bâtiments d'exploitation et centres d'entretien		2,97[2,08]				2,97[2,08]
1.5 Clôtures					0,24	0,24
1.6 Raccordement extérieurs des gares (électricité, eau, gaz et téléphone)					0,10	0,10
1.7 Aménagement paysager		0,85[0,59]				0,85[0,59]
Total partiel 1	178,43[125,01]	7,21[5,04]			0,34	185,97[130,05]
2. Biens						
2.1 Equipements de péage et bornes téléphoniques	3,81[2,67]					3,81[2,67]
2.2 Libération d'emprises					9,10	9,10
Total partiel 2	3,81[2,67]				9,10	12,91[2,67]
3. Services						
3.1 Service contrôle et surveillance des travaux du tronçon 1				1,14[0,91]		1,14[0,91]
3.2 Service contrôle et surveillance des travaux du tronçon 2				0,97[0,78]		0,97[0,78]
3.3 Service contrôle géotechnique du tronçon 1				0,91[0,73]		0,91[0,73]
3.4 Service contrôle géotechnique du tronçon 2				0,74[0,59]		0,74[0,59]
3.5 Service contrôle et surveillance des travaux d'installations de mise à péage				1,19[0,95]		1,19[0,95]
3.6 Service contrôle technique				0,82[0,65]		0,82[0,65]
Total partiel 3				5,77[4,62]		5,77[4,62]
TOTAL	182,24[127,68]	7,21[5,04]		5,77[4,62]	9,44	204,65[137,34]

Légende

* "Autre" Signifie consultation de fournisseurs, et entente directe.

** "Non financé par la Banque", financé par d'autres sources de financement et acquis selon leurs propres procédures.

[] Les chiffres entre crochets [] sont les montants financés par le Groupe de la Banque.

◆ Règles, procédures et documents

Compte tenu des divergences existantes entre les procédures nationales et celles de la Banque, il a été retenu que les règles et procédures de la Banque s'appliqueraient. Toutes fois, pour les Appels d'offres Nationaux pour l'acquisition de Biens et Travaux, les parties ont convenu que les procédures nationales ne pourraient être utilisées que si les dispositions contraires aux principes des règles et procédures de la Banque et contenues dans la réglementation nationale sont revues comme suit :

- (a) tout soumissionnaire éligible du point de vue des règles de la Banque qui le souhaite doit être autorisé à soumissionner. Aucune restriction à la nationalité du pays de l'emprunteur ne sera applicable à l'origine des fournitures et les soumissionnaires étrangers ne feront pas l'objet d'exigence d'immatriculation ou de catégorisation particulière, de critères d'évaluation spécifiques injustifiées et d'obligation à s'associer avec un soumissionnaire national ;
- (b) Les entreprises nationales ne bénéficieront d'aucun traitement préférentiel ;
- (c) La participation des entreprises publiques Tunisiennes aux Appels d'offres ne sera possible que si elles peuvent établir : (i) qu'elles jouissent d'une autonomie juridique et financière ; (ii) qu'elles sont gérées selon le droit commercial ; et (iii) qu'elles sont indépendantes de l'entité ayant lancé ledit Appel d'offre ;
- (d) Les offres seront soumises à la discrétion des soumissionnaires soit en main propre ou par courrier avant la date limite de dépôt des offres. Les offres techniques et financières doivent être soumises simultanément et ouvertes en même temps le jour du dépôt des offres juste après l'heure limite ;
- (e) La séance d'ouverture des offres doit être publique et les montants des propositions lus à haute voix et consignés dans un procès verbal signé. Aucune modification d'offre ni de signature de documents contenues dans l'offre ne sera possible après l'heure limite de dépôt des offres ;
- (f) Aucune réserve clairement marquée dans l'offre ne pourra être levée par un soumissionnaire après l'heure limite de dépôt des offres ;
- (g) Les offres seront évaluées sur la base du prix et de tout autre critère (nécessairement ramené à des termes monétaires) contenu dans le DAO. Les marchés seront attribués au soumissionnaire qualifié ayant proposé un prix évalué le moins cher. Le prix proposé par l'attributaire ne pourra être négocié étant donné que le prix est un facteur d'évaluation ;
- (h) Le Dossier d'Appel d'offres National sera utilisé pour les AON à condition que l'esprit des principes cités ci-dessus soit traduit dans ledit document à la satisfaction de la Banque.

◆ Organe d'exécution

La Direction Centrale des Grands Travaux (DCGT) de la STA, plus spécifiquement son **Service Etudes d'Exécution (SEE)**, aura la responsabilité première de la passation des marchés du projet. La SEE a fait l'objet d'une évaluation de capacités lors de la préparation du projet. Ce service est animé par un Ingénieur qui a la responsabilité du montage et de la finalisation de tous les dossiers d'acquisitions dans le cadre de projets mis en œuvre par la STA. Cet Ingénieur n'a jamais eu l'opportunité de bénéficier d'une formation et/ou d'appliquer par le passé des procédures de passation des marchés de la Banque.

Au terme de l'évaluation des capacités et tenant compte des constats et conclusions principales découlant du diagnostic ci-dessus décrits **le niveau de risque en passation des**

marchés a été jugé élevé. Le plan d'action suivant a été proposé pour réduire les risques identifiés :

Actions proposées	Responsabilité	Délai
• La formation du personnel de la STA (ainsi que certains membres de la CIM) aux procédures de passation des marchés de la Banque.	Banque/STA	Séminaire prévu par ORPF pour les unités d'exécution des projets en Tunisie (jun/juil 11)
• Le Recrutement à titre temporaire de personnel additionnel pour le renforcement du SEE de la DCGT	STA	Année 2011
• La Finalisation du Manuel de procédures de la STA	STA	Année 2011
• Rendre effectif les missions d'audit interne	STA	dès l'Année 2011
• Utiliser les DAO types et les procédures de la Banque	STA	Continue
• Soumettre à une revue préalable de la Banque tous les AOI et les deux premiers AON de travaux	STA	Continue
• Prévoir lors des missions de supervision une revue à posteriori systématique de tous les contrats n'ayant pas été soumis à l'avis préalable de la Banque.	Banque	Durant les missions de supervision

◆ Travaux

(i) les travaux repartir par lot comme suit : construction de bâtiments d'exploitation et centre d'entretien ; d'éclairage public ; construction d'auvent métalliques ; et d'aménagement paysager dont les montants par Appel d'offres sont estimés à moins de **7,20 millions d'Euros** seront acquis par Appel d'offre National.

(ii) les travaux de construction d'autoroute dont le montant de l'Appel d'offres est estimé à **178,43 millions d'Euros** sera acquis par Appel d'offre International.

Malgré l'envergure desdits travaux et dû à leur caractère routinier (construction de routes sans une complexité spécifique), l'Appel d'offres relatif à la construction des travaux autoroutiers ne sera pas précédé par un processus de pré-qualification.

◆ Biens

Les biens programmés à acquérir dans le cadre du projet sont essentiellement des équipements de péages pour un montant total estimé à **3,81 Millions d'Euros**. Ces Biens et équipements dont les montants par lot sont estimés supérieurs à 0,75 Millions d'Euros seront acquis par Appel d'offre International.

◆ Services de consultants

La Banque financera dans le cadre du projet plusieurs contrats de services de consultant relatifs à la surveillance des travaux, au contrôle géotechnique et au contrôle technique pour un montant total estimé à **5,77 millions d'Euros**. Ces missions seront exécutées par des cabinets de consultants qualifiés, éligibles et retenues suite à un processus basé sur la méthode de sélection basée sur la qualité technique et le coût (SBQC) tel que décrit par les dispositions de la section II des règles et procédures de la Banque.

Compte tenu de sa spécificité, les contrats à prévoir dans le cadre d'une mission de surveillance des travaux devraient être de nature à permettre une facturation au temps passé.

Plan de passation des marchés

Réf	Description du contrat	Montant estimatif (Millions €/UC)	Méthode de passation des marchés	Pré-qualificatio? (O/N)	Préférence Nationale? (O/N)	Revue de la Banque (Prior /Post)	Date prévisionnelle de lancement du processus
1	Travaux de construction de l'autoroute Mednine – Ras Jedir	178,43/149,88	AOI (5lots)	N	N	Prior	26 Décembre 2011
2	Travaux d'installation électrique et éclairage public	2,12/1,78	AON	N	N	Post*	25 Mars 2014
3	Travaux de construction d'auvents métalliques	1,27/1,07	AON	N	N	Prior	24 Février 2014
4	Construction de bâtiments d'exploitation et centres d'entretien	2,97/2,49	AON	N	N	Prior	28 Octobre 2013
5	Travaux d'aménagement paysager	0,85/0,71	AON	N	N	Post*	25 Avril 2014
6	Mission de Suivi et assistance technique des travaux de construction de l'autoroute Mednine – ras Jedir - tronçon 1	1,14/0,96	SBQC	Short list	NA	Prior	21 Octobre 2011
7	Mission de Suivi et assistance technique des travaux de construction de l'autoroute Mednine – ras Jedir - tronçon 2	0,97/0,81	SBQC	Short list	NA	Prior	21 Octobre 2011
8	Mission de contrôle qualité des travaux- tronçon 1	0,91/0,77	SBQC	Short list	NA	Prior	04 Novembre 2011
9	Mission de contrôle qualité des travaux- tronçon 2	0,74/0,62	SBQC	Short list	NA	Prior	04 Novembre 2011
10	Mission d'études, suivi et assistance technique des travaux de mise à péage	1,19/1,00	SBQC	Short list	NA	Post	13 Octobre 2012
11	Mission de contrôle technique des travaux	0,82/0,68	SBQC	Short list	NA	Prior	20 Novembre 2011
12	Fourniture d'équipements de péages	3,81/3,20	AOI	N	N	Post	31 Janvier 2014

* : sauf s'il s'agit de l'un des deux premiers AON