

Public Disclosure Authorized

**RETURN TO  
REPORTS DESK  
WITHIN  
ONE WEEK**

**CIRCULATING COPY  
TO BE RETURNED TO REPORTS DESK**

**DOCUMENT DE BANQUE INTERNATIONALE POUR LA RECONSTRUCTION ET LE DEVELOPPEMENT  
ASSOCIATION INTERNATIONALE DE DEVELOPPEMENT**

**DOCUMENT A USAGE INTERNE**

**Report No. PT-5a**

Public Disclosure Authorized

**EVALUATION  
D'UN PROJET D'INFRASTRUCTURE TOURISTIQUE  
TUNISIE**

30 mai 1972

Département des projets touristiques

**TRADUCTION NON-OFFICIELLE  
A TITRE D'INFORMATION**

Ce rapport a été préparé à l'usage exclusif du personnel du Groupe de la Banque et à des fins officielles seulement. Il ne peut être publié, cité ou évoqué sans l'autorisation du Groupe de la Banque, lequel ne garantit en aucune manière son exactitude ou son caractère exhaustif.

## Tableau de conversion

### Equivalence des monnaies

Unité monétaire	=	dinar = 1000 millimes
1 dollar EU	=	0,483 dinar
1 dinar	=	2,07 dollars EU
1 million de dinars	=	2 070 000 dollars EU
1 deutsche mark (DM)	=	0,150 dinar
1 dinar	=	6,67 deutsche marks
1 million de dinars	=	6 670 000 deutsche marks

### Principales abréviations et sigles utilisés

COFITOUR:	Compagnie financière et touristique
CGTT:	Commissariat général du tourisme et du thermalisme
ONTT:	Office national du tourisme et du thermalisme
SNI:	Société nationale d'investissements
SONEDE:	Société nationale d'exploitation et de distribution des eaux
STEG:	Société tunisienne de l'électricité et du gaz
PTT:	Ministère des postes, téléphones et télégrammes
HAR:	Direction de l'hydraulique et des aménagements ruraux (Ministère de l'agriculture)
KfW :	Kreditanstalt fuer Wiederaufbau
BCEOM :	Bureau central d'études pour l'équipement d'outre-mer
SCET :	Société centrale pour l'équipement touristique

### Exercice financier

1er janvier- 31 décembre

TUNISIE

EVALUATION D'UN PROJET D'INFRASTRUCTURE TOURISTIQUE

TABLE DES MATIERES

	<u>Pages</u>
RESUME	i-iv
1. INTRODUCTION	1
2. GENERALITES	1
A. L'économie	1
B. Le secteur	2
3. LE PROJET	7
A. Généralités	7
B. Description	8
Travaux d'infrastructure	8
Planification matérielle	10
C. Estimation des coûts	11
Estimation des coûts	11
Affectation des fonds	14
Financement	15
Achats et contrats	16
Décaissements des fonds	16
D. Exécution	17
E. Organisation de l'exploitation	18
4. LE DEVELOPPEMENT DE L'INDUSTRIE HOTELIERE	19
5. JUSTIFICATION	23
A. Justification par le marché	23
Perspectives de développement du marché	23
Taux d'occupation	24
B. Justification économique	24
Taux de rentabilité	25
C. Les effets du projet sur la balance des paiements et l'emploi	25
6. ASPECTS FINANCIERS	26
7. RECOMMANDATIONS	28

---

Le présent rapport a été établi à partir des conclusions d'une mission d'évaluation du projet composée de MM. Odone, Athanassoglou, Boyd, Delvaux, Kulski (consultant), Menezes, Prevost, Ringskog, Sear, Soges et Thys. Pendant son séjour en Tunisie, M. Saad El-Fishawy a aidé la mission sur les problèmes de droit. L'évaluation sur documents de la partie "télécommunications" du projet a été faite par M. Bassole.

	<u>Page No.</u>
<u>APPENDICES</u>	
Tableaux 1 - 18	31
<u>DIAGRAMMES</u>	
Calendrier de la construction, des dépenses et des décaissements	1
Organigramme du Bureau du projet	2
<u>ANNEXES</u>	
ONTT	1
Description des zones du projet	2
Routes	3
Partie Relative aux Adductions d'eau	4
Partie Relative à l'Evacuation des Eaux Usées et à la Lutte contre la Pollution des Eaux	5
Partie Relative à l'Energie Electrique	6
Partie Relative aux Telecommunications	7
Justification Economique	8
<u>CARTES</u>	
Zones du Projet Touristique	3747
Zone du Projet Tunis Nord - Utilisation des Terrains	3748R
Zone du Projet Tunis Sud - Utilisation des Terrains	3749R
Zone du Projet Hammamet - Utilisation des Terrains	3750R
Zone du Projet Sousse - Utilisation des Terrains	3751R
Zone du Projet Djerba - Utilisation des Terrains	3752R
Zone du Projet Zarzis - Utilisation des Terrains	3753R
Zone du Projet Tunis Nord - Ouvrages d'Evacuation des Eaux Usées et de Lutte contre la Pollution des Eaux	3859
Zone du Projet Tunis Sud - Ouvrages d'Evacuation des Eaux Usées et de Lutte contre la Pollution des Eaux	3860
Zone du Projet Hammamet - Ouvrages d'Evacuation des Eaux Usées et de Lutte contre la Pollution des Eaux	3861
Zone du Projet Sousse - Ouvrages d'Evacuation des Eaux Usées et de Lutte contre la Pollution des Eaux	3862
Zone du Projet Djerba - Ouvrages d'Evacuation des Eaux Usées et de Lutte contre la Pollution des Eaux	3863
Zone du Projet Zarzis - Ouvrages d'Evacuation des Eaux Usées et de Lutte contre la Pollution des Eaux	3864



## TUNISIE

### EVALUATION D'UN PROJET D'INFRASTRUCTURE TOURISTIQUE

#### RESUME

i. Le présent rapport évalue un projet de mise en place de l'infrastructure nécessaire à six zones touristiques s'étendant sur 1.000 kilomètres le long des côtes de la Tunisie (Carte No 3747). L'ensemble des travaux d'infrastructure qui comprend la construction de routes, l'approvisionnement en eau, la mise en place de réseaux d'évacuation des eaux usées, d'électricité et des télécommunications, constitue le premier projet d'infrastructure touristique en Tunisie pour lequel l'aide financière du Groupe de la Banque Mondiale soit sollicitée. Cette aide complète le financement que le Groupe a déjà octroyé par l'intermédiaire de deux organismes, pour la reconstruction d'hôtels et autres installations d'accueil en Tunisie. Ces deux organismes sont la Compagnie financière et touristique (COFITOUR) créée en 1969 avec l'aide d'une participation de la SFI d'un montant de 9,9 millions de dollars, et la Société nationale d'Investissement (SNI) qui, pendant les quatre dernières années, a reprêté 14,5 millions de dollars de fonds de la Banque pour la construction d'hôtels.

ii. Depuis dix ans, le tourisme international se développe de manière impressionnante en Tunisie. Les arrivées de visiteurs étrangers sont passées de 46.000 à 640.000 de 1961 à 1971, soit un accroissement annuel de 30 %, ce qu'aucun autre pays méditerranéen n'a atteint jusqu'ici. Pendant cette même période, les recettes en devises procurées par le tourisme ont augmenté de 3 millions de dollars à un chiffre estimé à 110 millions de dollars et elles constituent maintenant le plus gros poste de recettes dans la balance des paiements de la Tunisie.

iii. Dépassant systématiquement les objectifs fixés dans divers plans nationaux de développement, la capacité d'hébergement en Tunisie s'est accrue au taux annuel de 26 % pendant la décennie écoulée, le nombre des lits passant de 4.000 en 1961 à environ 43.000 en 1971. Comme les salaires et les prix sont bas dans ce pays et que les taux annuels d'occupation des lits sont généralement élevés, l'industrie hôtelière tunisienne est en bonne position pour soutenir la concurrence de ses rivales méditerranéennes.

iv. Pendant les années 1960, le secteur public a apporté au tourisme une aide active mais parfois inefficace. Cette aide de l'Etat a pris des formes diverses allant de l'octroi de stimulants financiers et de capitaux pour la construction d'hôtels à la propagande touristique et à l'appui donné aux investisseurs hôteliers pour obtenir des terrains. Le gouvernement vient de prendre une série de mesures visant à renforcer ce secteur et a décidé d'atteindre, dès 1980, l'objectif de 1.500.000 visiteurs étrangers, fixé initialement pour l'année 1985. La réalisation de ce programme, qui suppose un taux de croissance annuel d'environ 9 %, semble possible si l'on table sur les tendances passées, sur les perspectives du marché potentiel et sur les avantages comparatifs dont bénéficie la Tunisie.

v. Pour l'exécution du projet, le gouvernement a choisi, comme convenant le mieux à l'implantation d'hôtels, six zones où se trouve déjà une forte proportion de la capacité d'hébergement et qui reçoivent un grand nombre de visiteurs étrangers. Ces zones diffèrent beaucoup par leur cadre naturel et par les installations touristiques que l'homme y a construites, mais elles ont en commun des plages superbes, des eaux claires le long des côtes, qui se prêtent admirablement à la natation, la pêche et la voile, et un bon climat, caractérisé par des hivers tempérés et des étés modérément chauds. Il est donc probable qu'elles continueront à attirer la majeure partie des visiteurs étrangers en Tunisie.

vi. Si les possibilités d'hébergement se sont rapidement accrues dans les six zones du projet, la mise en place de l'infrastructure a été plus lente et le retard va s'aggravant du nord au sud. L'engorgement des routes est fréquent au cœur de la saison, l'insuffisance des réseaux d'égouts provoque la pollution des plages et la pénurie d'eau s'aggrave dans les régions de Djerba et de Zarzis.

vii. Faute d'une planification matérielle rationnelle et d'un contrôle de la construction, le développement des moyens d'hébergement s'est fait sans plan cohérent dans les six zones touristiques. Les constructions en "alignement" ont proliféré le long de la côte, absorbant des surfaces de plage excessives et souvent rien n'a été réservé pour des espaces verts ou des parcs entre les hôtels.

viii. Le projet consiste en l'exécution dans les six zones d'un ensemble de travaux d'infrastructure (routes, adduction d'eau, égouts, fourniture d'électricité et de moyens de télécommunications) selon un plan d'aménagement soigneusement conçu. Les travaux envisagés auront deux objets: rattraper le retard actuel dans la mise en place de l'infrastructure et constituer une base rationnelle permettant un nouvel accroissement des moyens d'hébergement. Les infrastructures envisagées dans le projet sont de deux sortes: les grands réseaux desservant les zones ou leurs subdivisions et les branchements vers les différents hôtels. Les dimensions des grands réseaux ont été calculées de façon à trouver, aux moindres coûts, des solutions permettant de satisfaire la demande au moins jusqu'à la fin de l'année 1981. Les branchements, quant à eux, seront assez nombreux pour desservir les hôtels actuels et ceux qui seront construits durant la période d'exécution du projet (1973-1976).

ix. Dans leurs études, les consultants estiment que les six zones réunies offriront à leur "point de saturation" un maximum de 174.000 lits d'hôtel. Les limites de saturation de l'ensemble des zones et de chacune prise individuellement ont été calculées en fonction des normes acceptées sur le plan international pour l'occupation des plages et la densité de la construction. Dans chaque zone, le développement des ressources hôtelières se fera selon un plan particulier où il sera judicieusement tenu compte à la fois des normes de logement et de la qualité des ressources touristiques ainsi que des préférences supposées de la clientèle. Un choix rationnel de l'emplacement des superstructures et des infrastructures est primordial et le type d'aménagement "nucléaire" prévu pour l'avenir est à la fois plus économique et plus séduisant que l'alignement le long des côtes qui prédominait jusqu'ici.

x. Les perspectives favorables du marché, s'accompagnant d'un accroissement probable des économies externes et d'une exploitation plus profitable grâce à l'amélioration de l'infrastructure, devraient stimuler les investissements hôteliers dans les six zones du projet. Il faut ajouter que le gouvernement a accepté de simplifier et d'améliorer le système actuel de mesures destinées à favoriser l'investissement dans l'hôtellerie; il s'est engagé aussi à appliquer un contrôle plus rigoureux du prix des terrains et à développer les programmes de formation aux métiers de l'hôtellerie.

xi. Le coût du projet, y compris les imprévus, est estimé à l'équivalent de 55 millions de dollars. Les contrats de construction et de fourniture du matériel seront accordés sur appels d'offres internationaux, mais il sera fait appel aux entrepreneurs tunisiens pour les petits travaux de génie civil d'un coût total ne dépassant pas environ 7 millions de dollars. L'élément payable en devises du coût total du projet sera fonction du résultat des appels d'offre internationaux. Dans l'hypothèse où les entrepreneurs tunisiens obtiennent, ce qui paraît probable, quelque 50 % des contrats (en valeur) pour les grandes routes, les travaux d'évacuation des eaux usées et d'adduction d'eau, l'élément payable en devises du coût total du projet devrait être de l'ordre de 56 %, soit 30,8 millions de dollars. Le montant global du prêt de la Banque et du crédit de l'IDA sollicités par le Gouvernement tunisien serait au total de 24 millions de dollars. Une somme supplémentaire de 12,4 millions de dollars serait fournie par l'aide bilatérale allemande. Selon les calculs, le total de ces fonds devrait couvrir toutes les dépenses en devises, plus 23,1 % des coûts en monnaie tunisienne. Le solde des capitaux nécessaires, soit l'équivalent de 18,6 millions de dollars, serait fourni par l'Etat tunisien.

xii. Outre l'amélioration des services d'infrastructure pour les hôtels qui fonctionnent actuellement (dont bénéficiera aussi la population de ces zones), le projet est conçu de manière à permettre la construction de moyens d'hébergement supplémentaires totalisant 43.000 lits en 1981, ainsi que le développement d'autres installations touristiques, telles que magasins et restaurants. C'est pourquoi il a été tenu compte de ce programme d'investissement plus vaste dans l'évaluation économique du projet, les bénéfices nets étant mesurés par le montant des dépenses additionnelles des visiteurs dans les six zones du projet, diminué du coût d'exploitation des hôtels et autres installations touristiques. La durée de vie économique du programme d'investissement étant estimée à 25 ans, le taux de rentabilité interne du programme global devrait être de 16 %. Un taux de rentabilité individuel a été calculé pour chaque zone touristique. Ces taux vont de 11 % à 19 %. On a estimé que les recettes nettes en devises seraient de 14 millions de dollars en 1975 et de 97 millions de dollars en 1984, année où le programme aura été entièrement mené à bien.

xiii. L'Office national du tourisme et du thermalisme (ONTT) serait le maître d'ouvrages du projet et, en tant que tel, aura la responsabilité générale de l'exécution des travaux envisagés. Il aura la charge d'administrer les fonds réunis pour le projet, d'effectuer les versements et de coordonner l'activité des divers organismes publics qui seront chargés d'exécuter les divers éléments du projet; il s'agit du Ministère des travaux publics pour

les routes, du Ministère de l'agriculture pour l'évacuation des eaux usées, du Ministère des postes et télécommunications pour les télécommunications, de la SONEDE pour les réseaux d'adduction d'eau et de la STEG pour l'électricité. Une fois les travaux achevés, l'exploitation des divers éléments d'infrastructure sera confiée aux organismes compétents.

xiv. Ce projet justifie l'octroi d'un prêt de la Banque de 14 millions de dollars à échéance de 25 ans, y compris 5 ans de différé d'amortissement, et d'un crédit de l'IDA de 10 millions de dollars. L'emprunteur serait l'Etat tunisien.

## TUNISIE

### EVALUATION D'UN PROJET D'INFRASTRUCTURE TOURISTIQUE

#### I. INTRODUCTION

1.01 En 1968, le Gouvernement tunisien a indiqué qu'il souhaiterait obtenir un financement de la Banque pour un projet touristique. Une mission d'identification de la Banque a, au début de 1969, recommandé au gouvernement de préparer des études relatives à certaines régions côtières. En 1970, le Gouvernement tunisien, avec une aide bilatérale de l'Italie, a retenu par contrat les services d'Italconsult (bureau d'études italien) pour préparer les plans d'aménagement de sept zones côtières: Tunis Nord, Tunis Sud, Hammamet, Sousse, Djerba, Zarzis et Kerkennah. Ces plans ont été achevés à la fin du printemps de l'année 1971.

1.02 Les missions envoyées par la Banque, à la suite de ces études, ont recommandé l'abandon de la zone de Kerkennah, où l'absence d'une infrastructure de base aurait rendu trop coûteux l'aménagement touristique de cette zone, et elles ont demandé pour les autres zones l'exécution d'études de justification portant sur chacun des éléments du projet: égouts, adduction d'eau, routes, électricité et télécommunications. Ces études étaient prêtes lorsqu'une mission d'évaluation de la Banque se rendit en Tunisie en novembre 1971.

1.03 En raison de la complexité des travaux envisagés, qui portent sur tout le secteur du tourisme, la préparation du projet a duré environ trois ans. Pour la même raison, le personnel de la Banque participant à l'évaluation du projet a été exceptionnellement nombreux. La mission d'évaluation elle-même, composée de MM. Odone, Athanassoglou, Boyd, Delvaux, Kulski (consultant), Menezes, Prevost, Ringskog, Soges et Thys, a terminé ses travaux en Tunisie en décembre 1971. Avant cette date, M. Sear avait évalué l'élément "fourniture d'électricité" du projet. M. Bassole a évalué, sur documents, l'élément "télécommunications". Pendant son séjour en Tunisie, M. Saad El-Fishawy a aidé la mission à résoudre les problèmes d'ordre juridique.

1.04 Dans le cas où le projet serait retenu, ce serait le premier financement par la Banque et l'IDA d'une infrastructure touristique en Tunisie.

#### 2. GENERALITES

##### A. L'économie

2.01 Une analyse de l'économie tunisienne figure dans le rapport "Current Economic Position and Prospects of Tunisia" (EMA - 38 a) daté du 18 août 1971.

2.02 Les possibilités de développement de la Tunisie sont bonnes, et néanmoins le taux de croissance de la production réelle, pendant la dernière décennie, n'a été en moyenne que de 3,4 % par an. Ces derniers temps, la croissance a été freinée par deux années de grande sécheresse (1966 et 1967)

et de très graves inondations en 1969; une autre cause est l'intervention excessive de l'Etat dans d'importants secteurs de l'économie. Néanmoins, les industries extractives et le tourisme se sont rapidement développés, les premières grâce à la découverte récente de gisements de pétrole, et le tourisme bénéficiant de son potentiel intrinsèque et du fait qu'il est le seul secteur vraiment ouvert à l'initiative privée (Tableau 1). Le gouvernement ayant radicalement modifié sa politique en 1970, ce qui a permis à l'entreprise privée de s'introduire dans d'autres secteurs, les investissements privés dans le tourisme semblent s'être temporairement ralentis.

2.03 La croissance de l'économie s'est accompagnée d'un déficit grandissant au compte des transactions sur marchandises. Les recettes du tourisme ont de plus en plus contribué à le combler et elles constituent maintenant la principale source de recettes en devises. Comme les perspectives d'un développement rapide de ce secteur sont bonnes, il devrait continuer à renforcer la position de la balance des paiements et aider à fournir des emplois à l'important excédent de main-d'oeuvre dans le pays. De plus, comme les investissements dans l'hôtellerie se font dans les zones attirant les touristes, lesquelles se trouvent en majeure partie hors des zones urbaines et dans les provinces pauvres du sud, ce secteur pourrait contribuer de plus en plus à atténuer les disparités entre les régions pour ce qui est des revenus et de l'emploi.

#### B. Le secteur

2.04 Située au centre des bassins oriental et occidental de la Méditerranée, la Tunisie est, sur le continent africain, le point le plus proche du centre du marché touristique européen dans le triangle Londres-Francfort-Paris. Les 1.050 kilomètres de côtes du pays comptent quelques-unes des plus belles plages de la Méditerranée, bénéficiant d'un climat agréable pendant la majeure partie de l'année. Les vestiges du passé culturel de la Tunisie abondent dans tout le pays, ce qui ajoute encore aux attraits naturels du pays pour le touriste; on y trouve des ruines phéniciennes datant de la période où Carthage fut une grande puissance maritime, des aqueducs, des temples et des colisées bâtis par les Romains, des mosquées d'inspiration byzantine, des fortifications turques le long de l'ancienne côte barbaresque et, dans toutes les villes tunisiennes, les traditionnels souks arabes où sont vendus des produits très divers, fruits de l'imagination des artisans locaux. Pendant la décennie écoulée, cette richesse de ressources touristiques a rapidement attiré un nombre croissant de visiteurs étrangers.

2.05 Entre 1961 et 1971, les arrivées de touristes étrangers en Tunisie a augmenté au taux annuel de 30 %, leur nombre passant de 46.000 à 640.000 (Tableau 2), taux qu'aucun autre pays méditerranéen n'a atteint. L'augmentation du tourisme étranger a été constante pendant cette période, mais la demande s'est ralentie en 1969 et 1970 pour plusieurs causes: incertitude politique, inondations et choléra. Le taux de croissance moyen des arrivées durant ces deux années n'a été que de 11,5 %. La tendance à la hausse a repris en 1971, année où les arrivées de touristes étrangers ont augmenté de 50 % par rapport à 1970. La croissance de la demande du tourisme international a été encore plus rapide si on la mesure en nombre de nuitées, la durée du séjour de cette catégorie de touristes augmentant régulièrement pendant cette décennie pour atteindre la moyenne actuelle d'environ 10 jours.

Le faible revenu par habitant en Tunisie explique que la croissance du tourisme national ait été beaucoup plus lente. Le nombre des nuitées de touristes tunisiens en pourcentage du nombre total des nuitées dans les hôtels a rapidement baissé, de 27 % en 1963 à 7 % en 1970.

2.06 Le principal marché touristique pour la Tunisie est l'Europe occidentale d'où, en 1970, sont venus 80 % du nombre total de touristes, l'Allemagne, la France et le Royaume-Uni étant les trois sources les plus importantes (Tableau 3). Comme la Tunisie est située sur la rive opposée de la Méditerranée, face à l'Europe, environ 75 % des visiteurs sont arrivés par la voie aérienne, la majeure partie d'entre eux à l'aéroport de Tunis-Carthage et le reste aux aéroports de Djerba et de Monastir.

2.07 Selon les résultats d'une enquête par sondage effectuée par la "Compagnie financière et touristique" (COFITOUR) de mai à août 1971, les vacanciers en quête d'un climat tempéré et de plages attrayantes (et non pas les visiteurs pour affaires) constituent la majorité des visiteurs étrangers en Tunisie. Les conclusions de la COFITOUR sont confirmées par le fort pourcentage de visiteurs étrangers voyageant en vols "charter" ou en groupes organisés, et aussi par la concentration du trafic touristique dans les mois d'été où l'on a enregistré plus de 60 % du total des nuitées de visiteurs étrangers (Tableau 4).

2.08 Bien que le prix du logement et des services soit inférieur en Tunisie à ceux constatés dans d'autres pays méditerranéens, le coût relativement élevé du voyage par avion (même par vol "charter") à partir de l'Europe occidentale fait qu'un séjour de vacances en Tunisie coûte plus cher que dans des régions que le touriste peut atteindre en auto ou par le train (par. 5.03). Les visiteurs étrangers en Tunisie disposent de revenus plus élevés que ceux qui se rendent, par exemple, en Espagne, en Yougoslavie ou sur la côte italienne de l'Adriatique. En fait, l'enquête de la COFITOUR révèle que pendant la saison mai-août en 1971, 7 % seulement des visiteurs appartenaient aux classes laborieuses, le reste étant des membres des professions libérales ou employés de bureau.

2.09 Dépassant systématiquement les objectifs fixés dans divers plans nationaux de développement, la capacité d'hébergement en Tunisie s'est accrue au taux annuel de 26 % pendant la décennie écoulée, le nombre des lits d'hôtel passant de 4.000 en 1961 à environ 46.000 en 1971 (Tableau 5). Pendant cette période, ce sont surtout des hôtels de première catégorie ou de catégorie "touriste" qui ont été construits le long de la côte, presque entièrement (95 %) grâce à des investissements privés. Quelques villages de vacances ont été construits entre 1961 et 1971 mais leur proportion dans la capacité d'hébergement totale reste faible (environ 17 %). Les moyens supplémentaires (chambres chez l'habitant, terrains de camping, etc.) qui constituent une part substantielle de la capacité de logement dans d'autres pays méditerranéens font à peu près totalement défaut en Tunisie.

2.10 Tout compte fait, les perspectives de l'industrie hôtelière en Tunisie sont bonnes. Comme les salaires et les prix sont bas dans ce pays,

cette industrie est en bonne position pour soutenir la concurrence de ses rivales méditerranéennes. La pension complète va de 7 dollars dans la catégorie touriste à 20 dollars dans les hôtels de luxe. Pendant les mois d'été, les taux d'occupation dépassent généralement 80 % (Tableaux 7 et 8), ce qui semble confirmer qu'il doit exister une forte demande insatisfaite. De plus, l'industrie hôtelière tunisienne bénéficie des économies d'échelle que procure la taille toujours plus grande de l'hôtel moyen, qui est passée de 56 à 187 lits pendant la période considérée (Tableau 5). A l'heure actuelle, des hôtels construits il y a un an ou deux, aux prises avec les difficultés inhérentes à la période de démarrage, représentent plus de 32 % de la capacité totale d'hébergement en Tunisie. A mesure que dans l'avenir cette proportion baissera, aussi bien le taux d'occupation que la rentabilité de l'industrie hôtelière tunisienne devraient encore s'améliorer.

2.11 L'augmentation rapide de la capacité d'hébergement en Tunisie a fait que l'hôtellerie manque de personnel qualifié et que la qualité du service a baissé, particulièrement pendant les mois de pointe en été. Cette pénurie va nécessairement s'aggraver si l'on ne développe pas les programmes de formation en cours d'exécution.

2.12 Le secteur du tourisme contribue dans des proportions de plus en plus fortes à l'économie du pays. De 1961 à 1971, les recettes du tourisme sont passées de 3 millions de dollars à un chiffre estimé à 110 millions de dollars. L'augmentation continue de la moyenne des dépenses quotidiennes des visiteurs étrangers - de 9 dollars en 1961, elles sont passées à 17 dollars en 1971 - est la raison pour laquelle les recettes en devises procurées par le tourisme ont augmenté encore plus vite que les nuitées de visiteurs étrangers. Entrant pour 22 % dans le total des recettes au titre des exportations de biens et services, ces gains en devises provenant du tourisme constituent maintenant la plus importante source de devises pour la Tunisie (Tableau 9). Pour ce qui est de la main-d'oeuvre, une récente enquête fait apparaître qu'en 1971, quelque 13.000 personnes étaient employées par l'industrie hôtelière, soit environ 1 % du total de l'emploi. Ces chiffres ne donnent qu'une idée partielle des répercussions que le développement du tourisme a sur l'emploi puisque les hôtels ne représentent qu'une partie du secteur du tourisme. De plus, il n'y est pas tenu compte des effets indirects que la demande touristique peut avoir eu sur l'emploi dans d'autres secteurs.

2.13 Pendant les années 60, le secteur public a apporté au développement du tourisme une aide active, mais parfois inefficace. Pendant cette période, la structure initiale de l'organisation publique chargée du tourisme a été modifiée; d'un service semi-public (le Commissariat général du tourisme et du thermalisme, CGTT), l'organisme a pris rang de ministère, puis (en 1970) est devenu un organe autonome (l'Office national du tourisme et du thermalisme, ONTT), qui relève du Ministère de l'économie. La structure administrative de l'ONTT est décrite plus en détail dans l'Annexe 1.

2.14 Soucieux de faire mieux connaître la Tunisie sur le marché international du tourisme, l'ONTT et ses prédécesseurs ont soutenu les efforts



communs de l'industrie hôtelière et des agences de voyages en ouvrant des bureaux de tourisme dans plusieurs capitales d'Europe. En 1970, les dépenses de publicité et de propagande de l'ONTT se sont élevées à 700.000 dollars, soit 20 % du total de son budget de fonctionnement; à la fin de 1971, ce poste était passé à près de 1.000.000 de dollars.

2.15 Au cours des années, le gouvernement a pris les mesures suivantes pour stimuler les investissements dans le tourisme :

- i) prise en charge (par l'intermédiaire de l'ONTT) des petits travaux d'infrastructure, c'est-à-dire les branchements des réseaux d'infrastructure vers les hôtels;
- ii) entrée en franchise des équipements et matériaux importés pour la construction d'hôtels;
- iii) réduction de l'intérêt sur les emprunts hôteliers jusqu'à concurrence de 3 % des taux d'intérêt commerciaux (qui sont actuellement d'environ 9 %); et
- iv) exonération pendant cinq ans de l'impôt sur les bénéfices.

Ce système de stimulants présente un certain nombre de défauts dont la cause est que ces avantages ont été consentis l'un après l'autre, sans plan d'ensemble rationnel. Premièrement, on peut se demander si ces divers stimulants, pris dans leur ensemble, sont suffisants compte tenu des besoins réels, et s'il n'eût pas été possible d'obtenir un apport continu de capitaux privés pour l'hôtellerie par une série différente de stimulants moins susceptibles d'entraîner une mauvaise allocation des ressources, et moins coûteux pour l'Etat. Deuxièmement, les stimulants à l'investissement sont trop souvent accordés sans qu'il soit fait suffisamment de distinction entre les bénéficiaires; ils sont consentis à tous les hôtels, quels que soient leur emplacement ou leur catégorie. Troisièmement, la multiplicité des lois et règlements relatifs aux stimulants de l'investissement dans l'hôtellerie est telle que les investisseurs potentiels ont du mal à comprendre les avantages qui leur sont offerts et que les autorités tunisiennes éprouvent des difficultés à les administrer.

2.16 Le Gouvernement tunisien aide aussi les investisseurs dans l'hôtellerie à obtenir des terrains pour la construction d'hôtels. La législation fixe que toutes les cessions de terrains sur le territoire tunisien doivent être approuvées par les gouverneurs régionaux; si le propriétaire refuse de vendre un terrain au prix et pour l'objet recommandés par l'une de ces autorités régionales, il court le risque de se voir interdire la vente de son terrain pour toute autre utilisation. De cette façon, le secteur public est en mesure d'obtenir à des prix raisonnables (environ 1 dollar le m<sup>2</sup>) la vente de terrains pour la construction d'hôtels. Il n'est pas certain, toutefois, que ce moyen indirect et assez empirique de réglementer les ventes de terrains pourra être appliqué dans l'avenir à mesure qu'une demande hôtelière croissante rendra la concurrence plus vive le long de la côte.

2.17 La Société nationale d'investissements (SNI) et la Compagnie financière et touristique (COFITOUR) ont les premières organisé le crédit hôtelier et, à elles deux, elles ont jusqu'à présent fourni au total quelque 30 millions de dollars pour une quarantaine de projets hôteliers. Ces deux institutions obtiennent leurs fonds des secteurs public et privé de Tunisie, ainsi que des sources internationales, telles que le Groupe de la Banque Mondiale avec lequel elles ont des relations de travail. Les capitaux disponibles pour les prêts hôteliers ont jusqu'ici été suffisants. Mais la période de remboursement des prêts tunisiens (10 à 12 ans) est trop courte; elle est nettement inférieure à la durée de vie des hôtels et n'a rien de commun avec les échéances (15 à 25 ans) consenties par les institutions de crédit hôtelier dans d'autres pays méditerranéens, l'Italie, la Grèce et le Maroc par exemple.

2.18 Le gouvernement vient de réaffirmer l'intérêt qu'il prend au développement du tourisme et il faut se féliciter du remplacement du Ministère du tourisme par l'ONTT. Pouvant agir avec plus de souplesse dans la prise de décisions, l'octroi de capitaux et le recrutement du personnel, bénéficiant de cadres qualifiés aux niveaux supérieur et moyen, cette nouvelle organisation est bien mieux équipée pour s'acquitter des tâches multiples qu'impose le développement continu de ce secteur. Le 2 novembre 1971, le Conseil des ministres a approuvé une série de mesures qui prévoient, notamment, le doublement du bâtiment de l'aéroport Tunis-Carthage, l'exemption des droits de douane des voitures et autobus servant au transport des touristes, et la réduction du prix de l'essence pour les visiteurs étrangers "motorisés". Le 19 avril 1972, le Conseil des ministres a approuvé un projet de loi 1/ i) fixant le concept des zones prioritaires pour le développement du tourisme (la définition pratique des limites des zones touristiques fera l'objet de décrets ultérieurs); ii) posant le principe selon lequel la construction d'hôtels dans ces zones devra se faire en conformité des plans d'aménagement, et iii) créant une Agence foncière publique dont la principale fonction sera de faciliter les cessions de terrains par leurs propriétaires actuels aux investisseurs dans l'hôtellerie.

2.19 Sous l'effet de l'accroissement spectaculaire du tourisme en 1971, les autorités tunisiennes ont avancé à 1980 l'objectif de 1.500.000 visiteurs étrangers, fixé initialement pour 1985. Selon ces projections révisées, les arrivées de visiteurs étrangers devraient augmenter au taux annuel de 9 % environ. Les perspectives d'un nouveau développement de l'offre sur le marché touristique sont favorables et le potentiel touristique de la Tunisie est encore loin d'être entièrement exploité. Investisseurs et visiteurs devraient, grâce à l'exécution du projet, bénéficier de conditions bien meilleures. Si le gouvernement applique une politique dynamique, la croissance du secteur du tourisme devrait atteindre ou même dépasser les projections officielles.

1/ Projet de loi relatif à l'aménagement des zones touristiques et aux transactions immobilières à l'intérieur de ces zones.

### 3. LE PROJET

#### A. Généralités

3.01 Les six zones du projet, choisies par le gouvernement comme zones prioritaires pour le développement du tourisme aux termes du projet de loi mentionné au par. 2.18, constituent la majeure partie du secteur tunisien du tourisme. On y trouve, sur environ 170 km de côtes, près de 58 % de la capacité d'hébergement du pays et du trafic des visiteurs étrangers. Bien qu'elles diffèrent beaucoup par leur cadre naturel et par les installations touristiques que l'homme y a construites, ces six zones du projet ont en commun des plages superbes, des eaux claires le long de la côte qui se prêtent admirablement à la natation, la pêche et la voile, et un bon climat, caractérisé par des hivers tempérés et des étés modérément chauds. Compte tenu de la latitude de la Tunisie, les températures dans les six zones du projet se comparent favorablement, dans l'ensemble, à celles enregistrées dans les principales stations balnéaires du nord de la Méditerranée (Tableau 10) et la saison touristique y est plus longue. Les caractéristiques comparatives des six zones touristiques, qui sont décrites plus en détail dans l'Annexe 2, sont indiquées ci-après:

Tableau 1

Caractéristiques comparatives des six zones du projet

	1	2	3	4	5	6
	Superficie (ha)	Longueur de la côte (km)	Capacité d'héber- gement au point de saturation &/ (lits)	Capacités d'héberge- ment actuelles (lits)	4) en % de 3)	Taux moyen d'occupation des hôtels en 1971 (%)
nis N.	2.575	18,5	10.000	1.462	14,6)	
nis S.	4.750	26,0	20.000	1.538	7,7)	33
mmamet	8.000	31,0	50.000	12.363	24,7	48
usse	4.475	30,0	40.000	4.841	12,1	61
erba	9.600	42,0	30.000	4.538	15,1)	
rzis	<u>7.100</u>	<u>22,5</u>	<u>24.000</u>	<u>1.504</u>	6,3)	58
Total	<u>36.500</u>	<u>170,0</u>	<u>174.000</u>	<u>26.246</u>		<u>51,0</u>

Voir par. 3.11

3.02 Le développement de l'infrastructure dans les six zones du projet a en général pris un retard sur l'expansion de la capacité d'hébergement. Les insuffisances apparaissent particulièrement dans le cas des routes, des réseaux d'égouts et d'adduction d'eau et elles s'aggravent progressivement du nord au sud. Le réseau routier dans les six zones est de plus en plus insuffisant, face à l'accroissement de la circulation automobile; en outre, nombreuses sont les villes dans ces zones qui perdent de leur charme du fait que les poids lourds traversent leur centre, causant du bruit et polluant l'atmosphère. En règle générale, les hôtels ont dû, par leurs propres moyens, organiser l'évacuation des eaux usées en installant des fosses septiques; quant à ceux situés à proximité des centres urbains, ils ont à subir l'inconfort supplémentaire des effluents non traités des égouts municipaux qui viennent polluer le rivage. Le manque d'eau pose des problèmes, particulièrement dans les zones de Djerba et de Zarzis; il est indispensable d'accroître l'approvisionnement en eau, faute de quoi ces zones vont cesser de se développer malgré la richesse de leurs ressources touristiques.

3.03 Faute d'une planification matérielle rationnelle et d'un contrôle de la construction, le développement des moyens d'hébergement dans les zones du projet s'est fait sans programme cohérent. Dans la plupart des régions côtières, les hôtels ont été construits en ligne à proximité de l'eau, mode d'aménagement qui exige des surfaces de plage et de construction hors de proportion avec le nombre de touristes effectivement logés. Souvent rien n'a été réservé pour les espaces verts et les parcs entre les hôtels, comme il eût fallu le faire selon les normes modernes de l'écologie et de l'aménagement des stations balnéaires. En outre, ce type d'aménagement en bordure s'étend sur de grandes distances si bien que les propriétaires d'hôtels ont été enclins à créer leurs propres magasins et installations de loisirs alors que des centres communs auraient été un moyen plus économique de satisfaire la clientèle.

#### B. Description

3.04 Le projet consiste en l'exécution, dans les six zones, d'un ensemble de travaux d'infrastructure (construction de routes, de réseaux d'adduction d'eau et d'égouts, fourniture d'électricité et de moyens de télécommunications) selon un plan d'aménagement soigneusement conçu. Le projet comporte aussi l'exécution d'études en vue de développer les programmes actuels de formation du personnel hôtelier et d'un programme de propagande visant à susciter l'intérêt des investisseurs hôteliers pour les six zones du projet.

#### Travaux d'infrastructure

3.05 Les travaux envisagés ont deux objets: rattraper le retard actuel pour améliorer les services hôteliers dans les six zones et constituer une infrastructure de base rationnelle permettant un nouvel accroissement des moyens d'hébergement dans ces régions. Les infrastructures envisagées dans le projet sont de deux sortes: de grosses conduites, de grands collecteurs, etc. desservant les zones ou leurs subdivisions, et des branchements vers les différents hôtels. Les dimensions des réseaux principaux ont été calculées

de façon à satisfaire la demande présente et future aux moindres coûts; ils auront une capacité suffisante pour satisfaire la demande au moins jusqu'en 1981, dans toutes les zones du projet, à l'exception des besoins en eau des zones de Djerba et de Zarzis qui ne seront couverts que jusqu'en 1979 par les travaux effectués dans le cadre du projet. Les branchements prévus seront assez nombreux pour desservir les hôtels actuels et ceux qui seront construits durant la période d'exécution du projet (1973-1976). Les branchements nécessaires pour les hôtels construits dans la période 1976-1981, ainsi que les installations de dessalement qu'il faudra peut-être mettre en place pour les zones de Djerba et de Zarzis après 1979 pourraient faire l'objet d'un deuxième projet d'infrastructure en Tunisie.

3.06 L'élément routier comporte la modernisation ou la construction d'environ 113 kilomètres de routes principales, y compris deux grands ponts, et d'environ 83 kilomètres de routes secondaires. Les grandes routes sont celles qui relient les zones du projet au réseau routier national ou aux aéroports ou qui assurent de meilleures communications entre divers centres d'activité dans les zones. Les routes secondaires, ou voies de desserte, relient les hôtels et les installations touristiques au réseau routier. Les routes, dans les zones du projet, traversent, en général, des terrains plats ou faiblement vallonnés et leur construction ne pose pas de gros problèmes de génie civil. C'est pourquoi l'évaluation de l'élément "routes" du projet s'est faite sur la base d'études techniques préliminaires et non pas à partir des projets d'exécution qui sont la pratique normale de la Banque. Le tracé a été minutieusement choisi pour que les routes s'intègrent harmonieusement dans le paysage et, chaque fois que cela est possible, offrent des vues panoramiques. Elles ont été conçues de manière à contourner les villes, telles qu'Hergla, Taguerness, Aghir et Houmt Souk, dont le centre est ainsi protégé d'une circulation intense, du bruit et de la pollution atmosphérique. L'élément "routes" du projet est décrit plus en détail dans l'Annexe 3.

3.07 La Société nationale d'exploitation et de distribution des eaux (SONEDE), régie nationale des eaux en Tunisie, augmente actuellement la capacité des principales sources d'approvisionnement en eau pour les régions dans lesquelles sont situées les zones du projet; ce programme national est en voie d'exécution avec l'aide financière de la Banque et de l'IDA (Prêt 581-TUN et Crédit 209-TUN). La capacité supplémentaire ainsi fournie suffira à faire face à la demande d'eau des zones du projet Tunis Nord, Tunis Sud, Hammamet et Sousse jusqu'en 1981. Par contre, dans les zones de Djerba et de Zarzis, la capacité additionnelle est rapidement absorbée par la demande actuelle. Il est prévu dans le projet touristique l'achèvement du deuxième aqueduc destiné à alimenter ces deux zones, alors qu'à l'origine, le calendrier des travaux prévoyait que l'aqueduc ne devait être fini que dans la dernière phase du projet national d'adduction d'eau. Pour alimenter les six zones, il est prévu dans le projet la construction de grosses conduites et autres réseaux de distribution, ainsi que des réservoirs et des branchements vers les hôtels. L'élément "adduction d'eau" du projet - qui comporte aussi une étude de justification relative à l'installation d'usines de dessalement dans les zones de Djerba et Zarzis après 1979 - est décrit plus en détail dans l'Annexe 4.

3.08 L'exécution de l'élément "égouts" du projet comporte la mise en place d'installations pour l'évacuation et le traitement de toutes les eaux usées des zones hôtelières et de réseaux d'égouts municipaux (Cartes No 3859-3864); toutes les plages seront ainsi mises à l'abri de la pollution par les égouts. Dans la plupart des cas, les méthodes de traitement et d'évacuation des eaux usées ont déjà été adoptées; il reste néanmoins à décider du traitement à choisir pour les eaux usées de la zone de Sousse, c'est-à-dire soit le traitement dans un réservoir de sédimentation, soit la décharge dans la mer. Une des conditions de l'octroi du prêt et du crédit est que le choix définitif entre ces deux méthodes doit être soumis à l'approbation de la Banque. L'élément "égouts" comportera également des services de consultants et des programmes de formation à l'intention du personnel appelé à utiliser les installations. L'élément "égouts" du projet - qui comprend aussi une étude de justification du traitement et de l'évacuation des eaux usées du Grand Tunis - est décrit plus en détail dans l'Annexe 5.

3.09 En Tunisie, l'électricité sur le réseau public est fournie par la Société tunisienne de l'électricité et du gaz (STEG), régie autonome publique créée en 1962. En août dernier, la Banque a consenti à la STEG un prêt de 12 millions de dollars pour financer des travaux d'extension de lignes de transport à haute tension dans toutes les régions du pays, notamment quelques-unes des six zones de tourisme. L'élément "énergie" du projet touristique serait donc limité aux prolongements des lignes de transport à haute tension jusqu'au réseau à tension moyenne ou basse et à l'installation de transformateurs dans les hôtels situés dans les zones du projet. L'élément "énergie électrique" du projet est décrit plus en détail dans l'Annexe 6.

3.10 Les télécommunications en Tunisie sont de la compétence du Ministère des postes et télécommunications (PTT). L'élément "télécommunications" du projet consiste en l'installation de téléphones et de télex dans les divers hôtels et le renforcement des centraux locaux pour faire face à des charges supplémentaires. Ces services de télécommunications modernisés seront reliés au réseau national tunisien de circuits aériens, de câbles et de liaisons par faisceaux hertziens avec des centres de communication qui devraient, à la fin de 1972, être automatisés à 95 %. L'élément "télécommunications" du projet est décrit plus en détail dans l'Annexe 7.

#### Planification matérielle

3.11 La préparation du projet et de ses études de justification relatives aux routes, aux égouts et à l'approvisionnement en eau a été faite sur la base des plans d'aménagement préparés par Italconsult (par. 1.01). Dans l'ensemble, les propositions présentées dans ces plans (Cartes No 3748-3753) montrent que leurs auteurs ont bien saisi les problèmes qui se posent dans les zones du pays et ont entendu protéger le paysage tunisien. L'analyse des aspects physiques et du potentiel touristique des six zones du projet est exacte. Les limites de saturation des six zones ensemble et de chaque zone séparément ont été fixées en fonction, d'une part, des normes acceptées dans la plupart des pays pour l'utilisation des plages (qui vont de 12 à 24 m<sup>2</sup> par baigneur), d'autre part, de la densité de la construction. Ensemble

les six zones offriront, "au point de saturation", un maximum de 174.000 lits dans des hôtels de types et catégories divers. Chaque zone appliquera son propre plan d'équipement hôtelier, offrant selon les cas davantage d'hôtels d'une certaine catégorie et moins d'une autre. Le "dosage" pour chaque zone et chaque année est choisi avec le souci d'obtenir un certain équilibre de normes d'hébergement et de ressources touristiques, compte tenu des préférences supposées de la clientèle. Le choix de l'emplacement des superstructures et des infrastructures est satisfaisant et le type d'aménagement "nucléaire" (c'est-à-dire les hôtels étant groupés autour d'un centre commercial ou autre) est à la fois plus économique et plus séduisant que l'alignement le long des côtes qui prédominait jusqu'à présent en Tunisie.

3.12 Le plan d'aménagement d'Italconsult est donc satisfaisant dans ses grandes lignes mais reste trop général. L'échelle utilisée (1/25000) exclut la possibilité d'une étude détaillée; les plans de zonage et d'utilisation des terrains ne tiennent pas compte des limites des propriétés, et les codes de construction recommandés sont schématiques. Il est indispensable d'établir des plans d'aménagement détaillés (au 1/2000 ou 1/5000) qui serviront plus utilement à développer les installations touristiques dans les zones du projet selon un programme rationnel. Ces plans, qu'il faut coordonner étroitement avec les projets d'exécution des routes et des réseaux d'égouts (par. 3.27), devraient i) délimiter et définir avec plus de précision les surfaces à consacrer à la construction d'hôtels, à l'expansion urbaine, aux infrastructures et à l'usage du public (squares, parcs, jardins, etc.); ii) proposer des codes de construction et des règlements de zonage, où figureront les indices de densité, les dimensions, la hauteur et le style architectural des bâtiments ainsi que les distances minimales à respecter entre les surfaces bâties dans chaque zone et ses subdivisions; et iii) recommander les mesures à prendre pour préserver et améliorer l'environnement et prévenir la pollution et l'érosion des plages. De concert avec la Banque, le Gouvernement tunisien a préparé les instructions nécessaires et choisi deux bureaux d'études (Italconsult et SCET) chargés de réaliser les plans d'aménagement détaillés. Le contrat avec ces bureaux devra être signé avant que le prêt et le crédit prennent effet. Il est prévu que l'application, dans ces zones, des plans d'aménagement détaillés commencera dans un délai qui ne devra pas dépasser trois ans à partir de la date de signature du prêt et du crédit. Pour rendre possible l'application de ces plans, les six zones devront être définies par décret "zones prioritaires pour le développement du tourisme" (par. 2.18), cela étant une condition de l'entrée en vigueur du prêt et du crédit.

### C. Estimation des coûts

#### Estimation des coûts

3.13 L'estimation du coût total du projet et de son élément payable en devises, ventilé par zone du projet et grandes catégories de dépenses, est donnée dans le Tableau II et résumée dans le Tableau II.

3.14 Les coûts de la construction ont augmenté d'environ 5 % par an depuis 1962. On peut supposer que cette augmentation continuera au même rythme

et des provisions suffisantes ont été ajoutées pour faire face à la hausse des coûts des travaux d'infrastructure pendant la période de construction. Pour l'instant, les divers éléments du projet n'ont fait l'objet que d'études de justification et les estimations des coûts risquent d'être modifiées lorsque des études plus détaillées auront été effectuées. C'est pourquoi, les provisions pour imprévus matériels sont exceptionnellement élevées. Elles varient entre 9 et 20 % selon le degré de préparation des études relatives aux différentes catégories d'infrastructure. Les détails des provisions inscrites au titre des hausses de prix et des imprévus matériels sont donnés dans le Tableau 12. Les provisions totales pour imprévus s'élèveraient à 29,6 % des coûts de départ initiaux ou 22,9 % du coût total du projet.

3.15 La plupart des matériaux de construction nécessaires à l'exécution du projet sont produits dans le pays; par contre, la majeure partie de l'équipement devra être importé. Le montant de l'élément payable en devises du coût total du projet sera fonction du résultat des appels d'offres internationaux. Dans l'hypothèse où les entrepreneurs tunisiens obtiennent, ce qui paraît probable, quelque 50 % des contrats (en valeur) pour les routes principales et les ouvrages d'évacuation des eaux usées et d'adduction d'eau, le montant de l'élément payable en devises serait de 30,8 millions de dollars, soit 56 % du total des coûts.



Tableau II

Estimation résumée des coûts

	En dinars tunisiens (millions)			En dollars EU (millions)			% des coûts
	Coûts locaux	Coûts extérieurs	Total	Coûts locaux	Coûts extérieurs	Total	
<u>1. Zone Tunis Nord</u>							
Achat de terrains	,02	-	,02	,05	-	,05	0,1
Construction et équipement	,48	,54	1,02	,99	1,13	2,12	5,0
Services professionnels	,04	,07	,11	,08	,15	,23	0,5
<u>2. Zone Tunis Sud</u>							
Achat de terrains	,02	-	,02	,05	-	,05	0,1
Construction et équipement	,48	,56	1,04	1,00	1,15	2,15	5,1
Services professionnels	,04	,08	,12	,08	,16	,24	0,6
<u>3. Zone d'Hamamet</u>							
Achat de terrains	,02	-	,02	,05	-	,05	0,1
Construction et équipement	1,76	2,06	3,82	3,65	4,26	7,91	18,6
Services professionnels	,11	,23	,34	,22	,47	,69	1,6
<u>4. Zone de Sousse</u>							
Achat de terrains	,02	-	,02	,05	-	,05	0,1
Construction et équipement	2,10	2,45	4,55	4,34	5,07	9,41	22,2
Services professionnels	,17	,36	,53	,35	,74	1,09	2,6
<u>5. Zone de Djerba</u>							
Achat de terrains	,29	-	,29	,60	-	,60	1,4
Construction et équipement	1,94	2,26	4,20	4,01	4,68	8,69	20,5
Services professionnels	,11	,24	,35	,23	,49	,72	1,7
<u>6. Zone de Zarzis</u>							
Achat de terrains	,10	-	,10	,20	-	,20	0,5
Construction et équipement	,87	1,01	1,88	1,80	2,10	3,90	9,2
Services professionnels	,06	,12	,18	,12	,25	,37	0,9
<u>7. Administration du projet</u>	,27	,67	,94	,55	1,40	1,95	4,6
<u>8. Services de planification</u>	,10	,72	,82	,20	1,50	1,70	4,0
<u>9. Publicité et propagande</u>		,13	,13	-	,26	,26	0,6
Coûts	9,00	11,50	20,50	18,62	23,81	42,43	100,0
<u>10. Imprévus</u>							
Augmentation matérielle	1,31	1,59	2,90	2,72	3,28	6,00	14,1
Hausse des prix	1,39	1,78	3,17	2,88	3,69	6,57	15,5
<u>COUT TOTAL DU PROJET:</u>	<u>11,70</u>	<u>14,87</u>	<u>26,57</u>	<u>24,22</u>	<u>30,78</u>	<u>55,00</u>	

Affectation des fonds

3.16 Les fonds fournis par le projet seront affectés à chaque zone et chaque élément d'infrastructure selon la répartition indiquée ci-dessous.

Tableau III

Coût estimé par zone et par élément d'infrastructure <sup>a/</sup>  
(en millions de dollars EU)

	<u>Tunis N</u>	<u>Tunis S</u>	<u>Hammamet</u>	<u>Sousse</u>	<u>Djerba</u>	<u>Zarzis</u>	<u>Total</u>	<u>%</u>
Egouts	,98	1,05	5,69	6,49	1,52	,90	16,63	30,2
Eau	,23	,34	,29	2,41	3,69	1,22	8,18	14,9
Routes	1,16	1,36	1,79	2,30	4,67	3,04	14,32	26,0
Electricité	,50	,31	2,42	1,90	1,65	,50	7,28	13,2
Télécommunications	,26	,15	1,14	,78	,82	,07	3,22	5,9
Achat de terrains	,05	,05	,05	,05	,60	,20	1,00	1,8
Direction des travaux et planification	,23	,23	1,24	,84	,90	,67	4,11	7,5
Publicité et propagande	<u>,02</u>	<u>,02</u>	<u>,07</u>	<u>,06</u>	<u>,06</u>	<u>,03</u>	<u>,26</u>	<u>0,5</u>
Total	<u>3,43</u>	<u>3,51</u>	<u>12,69</u>	<u>14,83</u>	<u>13,91</u>	<u>6,63</u>	<u>55,00</u>	<u>100,0</u>
%	6,2	6,4	23,1	27,0	25,3	12,0	100,0	

a/ Sur la base des chiffres indiqués au Tableau II.

Cette répartition a été faite essentiellement en fonction i) de l'importance des travaux indispensables à effectuer dans chaque zone, et pour chaque élément d'infrastructure et ii) de l'augmentation projetée de la capacité d'hébergement (Tableau V) dans chaque zone.

3.17 Les fonds du projet sont répartis de manière à favoriser les zones moins développées de Djerba et de Sousse où l'infrastructure est très suffisante, mais qui ont un fort potentiel de développement; ces zones à elles deux recevront plus de la moitié des fonds. Les zones de Tunis Nord et Tunis Sud où les perspectives de développement sont limitées faute de terrains disponibles disposent déjà d'une infrastructure plus étoffée; c'est pourquoi elles n'absorbent qu'environ 13 % des investissements réalisés au titre du projet.

3.18 Une forte part des fonds du projet iront, ce qui ne saurait surprendre, aux ouvrages pour l'évacuation des eaux usées, l'élément d'infrastructure le plus négligé dans le passé et le plus indispensable pour la préservation de l'environnement. Les travaux de construction et de réfection de routes, qui seront répartis assez également entre les zones, seront de plus en plus nécessaires à mesure que le tourisme automobile augmentera; c'est pourquoi cet élément vient au second rang par l'importance des fonds qui lui sont attribués. Les travaux d'adduction d'eau seront concentrés dans les zones méridionales où la pénurie d'eau est le principal obstacle au développement du tourisme.

### Financement

3.19 Il est prévu que le projet sera financé par la Banque, l'IDA, des fonds allemands (KfW) et tunisiens, dans les proportions et les montants indiqués ci-dessous:

Tableau IV

Financement ventilé par sources

	<u>Total</u>		<u>Coûts en devises</u>		<u>Coûts en monnaie locale</u>	
	<u>Equivalent en dollars EU</u>	<u>%</u>	<u>Equivalent en dollars EU</u>	<u>%</u>	<u>Equivalent en dollars EU</u>	<u>%</u>
Banque	14,0 )	43,6	20,3	65,9	3,7	15,3
IDA	10,0 )					
Allemagne	12,4 a/	22,6	10,5	34,1	1,9	7,8
Tunisie	<u>18,6</u>	<u>33,8</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>18,6</u>	<u>76,9</u>
Total	55,0	100,0	30,8	100,0	24,2	100,0

a/ Les fonds allemands seront en majeure partie attribués aux zones de Djerba et de Zarzis.

Le gouvernement devra ouvrir des crédits budgétaires afin de répondre aux besoins financiers annuels de l'ONTT dont l'estimation est donnée au Tableau 14. L'Office aura besoin de fonds pour couvrir les dépenses ci-après, i) la part du coût du projet prise en charge par la Tunisie, d'un montant total estimé à l'équivalent de 18,6 millions de dollars et ii) les sommes estimées que l'ONTT devra avancer pendant la construction et qui seront remboursées par la suite (c'est-à-dire dans un délai de 2 à 3 mois par la BIRD, l'IDA et la KfW).

Durant les négociations, le gouvernement a donné l'assurance que ces crédits budgétaires seront ouverts à l'intention de l'ONTT; de même, on a obtenu du gouvernement l'assurance qu'il prendrait à sa charge les dépassements de coûts éventuels.

### Achats et contrats

3.20 L'industrie tunisienne de la construction est en mesure d'exécuter le projet envisagé, mais on pense que des entrepreneurs étrangers soumissionneront pour les gros contrats. Les contrats pour les grands travaux de construction de routes et d'ouvrages d'évacuation des eaux usées et d'adduction d'eau seront passés sur la base d'appels d'offres internationaux et les lots seront groupés, dans toute la mesure du possible, pour encourager la concurrence. Les ouvrages moins importants relatifs aux routes, aux égouts et à l'approvisionnement en eau feront l'objet de nombreux contrats de génie civil qui seront d'un montant trop faible pour attirer les soumissionnaires étrangers; il est donc proposé que, pour ces contrats, l'appel d'offres soit limité à la Tunisie. Dans certains cas, les travaux de faible importance peuvent être exécutés en régie directe.

3.21 Tous les contrats relatifs à l'achat de matériel seront octroyés après appels d'offres internationaux. Lors de l'évaluation des soumissions, celles des fabricants locaux de matériel bénéficieront d'une marge préférentielle égale à 15 % du prix c.a.f. des importations concurrentes ou au montant du tarif douanier généralement applicable, la proportion la plus faible étant retenue. La Tunisie est membre associé du Marché commun européen et les importations en provenance des pays de la CEE jouissent d'un traitement préférentiel. Dans le passé, les autorités tunisiennes n'ont pas appliqué de règles uniformes lorsqu'elles évaluaient les soumissions portant sur du matériel importé par l'Etat. Certains services du gouvernement évaluent sur la base du prix c.a.f., d'autres sur la base du prix offert, y compris les droits de douane. L'ONTT, qui est de création récente et n'a de ce fait qu'une connaissance limitée de ces pratiques, n'a pas encore décidé sur quelle base il évaluera les soumissions au projet. Quelle que soit cette base, l'ONTT a indiqué qu'il faut payer les droits à l'importation et ils sont donc inclus dans les estimations des coûts.

### Décaissements des fonds

3.22 Les fonds fournis par la Banque, l'IDA, la KfW et le Gouvernement tunisien seront mis à la disposition de l'ONTT qui sera chargé de tous les paiements nécessités par l'exécution du projet. La Banque et l'IDA n'auront donc à faire qu'à un seul organe administratif. Les versements se feront sur la base de a) 70 % de toutes les dépenses au titre de travaux de génie civil; b) 75 % de toutes les dépenses engagées au titre de l'achat d'équipement ou 100 % de tous les coûts c.a.f. identifiables; c) 45 % des coûts des services professionnels, de l'administration du projet, des programmes de formation et de propagande. Ces pourcentages seront ajustés le moment venu pour que les sommes soient entièrement versées pendant la période d'exécution du projet. Tout fonds du prêt ou du crédit dont il n'aura pas été prouvé qu'il était nécessaire pour une dépense du projet sera annulé. Le calendrier estimé des décaissements du prêt a été calculé sur la base des calendriers envisagés pour la construction et les dépenses, ainsi qu'ils sont indiqués dans le Tableau 13 et le Diagramme I.

#### D. Exécution

3.23 Il est prévu que l'ONTT sera le maître d'ouvrages du projet et, en tant que tel, aura l'entière responsabilité de l'exécution des travaux envisagés. Il aura la charge d'administrer les fonds réunis pour le projet, d'effectuer les versements et de coordonner l'activité des divers organismes publics qui seront chargés d'exécuter les divers éléments du projet (par. 3.24). L'ONTT devra en outre diriger et surveiller la préparation des plans d'aménagement détaillés (par. 3.12) ainsi que les études entamées en vue de développer les programmes actuels de formation aux métiers de l'hôtellerie (par. 4.08). Enfin, il devra coopérer étroitement avec l'Agence foncière publique dont on envisage la création (par. 2.18, 4.03) et veiller à l'exécution du programme de propagande auprès des investisseurs de l'industrie hôtelière (par. 3.04). Les diverses fonctions de l'ONTT seront confiées à un organe de création récente, la Direction des travaux. Un directeur à plein temps de cet organe vient d'être nommé et la Banque a accepté cette nomination. Le personnel de la Direction des travaux sera composé d'ingénieurs, d'urbanistes, d'architectes, d'économistes, de juristes et de comptables, ainsi qu'il est indiqué au Diagramme 2. Une partie de ce personnel sera recruté au moyen d'un contrat de consultants d'assistance technique. La signature de ce contrat d'assistance technique entre le gouvernement et les consultants retenus est une condition de l'entrée en vigueur du prêt, le contrat et les consultants étant approuvés par la Banque. De même, le prêt ne prendra effet que lorsque la Direction des travaux sera entrée en fonctions et que ses cadres professionnels supérieurs auront été nommés.

3.24 Selon les plans, divers organismes publics seront chargés, sur le plan technique, d'exécuter les divers éléments du projet; il s'agit du Ministère des travaux publics pour les routes, du Ministère de l'agriculture pour l'évacuation des eaux usées, du Ministère des postes et télécommunications pour les télécommunications, de la SONEDE pour les réseaux d'adduction d'eau et de la STEG pour l'électricité. Si l'organisation actuelle de la SONEDE, de la STEG et du Ministère des postes et télécommunications est suffisamment structurée pour que ces organes soient en mesure de contrôler l'exécution du projet, il semble indispensable de créer de nouveaux services au Ministère des travaux publics et au Ministère de l'agriculture.

3.25 Pour la direction et la surveillance des travaux routiers, le gouvernement va créer un Service des opérations spéciales au sein de la Direction des ponts et chaussées, analogue à la "cellule de contrôle" qui surveille les travaux engagés au titre du premier projet routier financé par la Banque. L'assistance technique à ce service sera fournie par des consultants dont la nomination aura été acceptée par la Banque. Au cours des négociations, le gouvernement s'est engagé, si le service des opérations spéciales n'a pu être mis en place en temps voulu, à s'assurer, pour la surveillance de la construction, les services d'un bureau d'études qui aura été soumis à l'acceptation de la Banque.

3.26 La Direction de l'hydraulique et des aménagements ruraux (HAR) du Ministère de l'agriculture est actuellement chargée des plans et de la

construction de toutes les installations d'évacuation des eaux usées que finance le gouvernement. A cause des lourdes procédures administratives du Ministère de l'agriculture, la HAR met beaucoup de lenteur à mettre en place le réseau d'égouts dont la Tunisie a besoin. Le Ministère de l'agriculture, soucieux d'assurer, à la date prévue, l'exécution des travaux inclus dans le projet, vient de créer une direction des travaux autonome au sein de la HAR et en a nommé le directeur. L'assistance technique sera fournie à ce service au moyen d'un contrat général avec des consultants (BCEOM). Les instructions données aux consultants dans ce contrat ont été examinées et mises au point définitivement par le gouvernement et la Banque pendant les négociations du prêt et du crédit. La signature du contrat sera une condition de l'entrée en vigueur du prêt et du crédit. Avant qu'ils prennent effet, la direction des travaux devra avoir commencé à fonctionner et recruté ses cadres professionnels supérieurs.

3.27 Le projet d'exécution des principaux travaux routiers et des travaux de l'élément "égouts" du projet sera préparé par les consultants. La signature des contrats des consultants sera une condition de l'entrée en vigueur du prêt et du crédit, les consultants recrutés et leurs contrats ayant été approuvés par la Banque.

3.28 L'exécution du projet, à laquelle participent de nombreux services publics, doit être coordonnée avec la plus grande rigueur. A cet effet, on a prévu l'utilisation de deux instruments: des accords entre services concernés et un Comité de coordination technique. Les parties intéressées ont conclu entre elles cinq accords (protocoles) qui ont reçu l'approbation du Conseil des ministres; ces accords règlent en détail les relations entre l'ONTT et chacun des organes d'exécution en matière de préparations des projets, de direction et de surveillance des travaux de construction, d'achats, de contrats et de décaissements. Le Comité de coordination technique sera composé de cadres supérieurs, représentant les divers organes d'exécution, qui se réuniront périodiquement sous la direction de l'ONTT, pour étudier les principaux problèmes de coordination. S'il y a désaccord au sein du comité, les points litigieux seront réglés par le Conseil des ministres. Les décrets portant création du comité et en nommant les membres sont déjà prêts sous leur forme définitive et devront être promulgués avant l'entrée en vigueur du prêt et du crédit. De plus, un calendrier général devra être préparé pour garantir que la préparation des plans d'aménagement détaillés (par. 3.12) et des projets d'exécution des travaux routiers et des travaux d'évacuation des eaux usées (par. 3.27) se fera de façon coordonnée. Ce calendrier devra être préparé par l'ONTT avec le concours des organes d'exécution et être approuvé par le comité de coordination technique et par la Banque avant que le prêt et le crédit prennent effet.

#### E. Organisation de l'exploitation

3.29 Une fois les travaux envisagés menés à bien, la direction des travaux au sein de l'ONTT sera dissoute et les éléments d'infrastructure (routes, adduction d'eau, énergie électrique et télécommunications) seront confiés aux organismes publics compétents, c'est-à-dire au Ministère des travaux publics,

à la SONEDE, à la STEG et au Ministère des postes et télécommunications respectivement. Les relations de travail que la Banque a eues avec ces organismes dans le passé montrent qu'ils sont capables d'entretenir et d'exploiter ces infrastructures.

3.30 Dans le cas de l'élément "égouts" du projet, la direction des travaux au sein de la HAR sera dissoute et les installations terminées seront confiées à la SONEDE. C'est pourquoi la loi portant création de la SONEDE a été modifiée pour élargir ses activités de manière à ce que cet organisme puisse exploiter, entretenir et renouveler les installations d'évacuation des eaux usées dans chacune des zones du projet et qu'il reçoive le droit d'exploiter et d'entretenir ces mêmes installations dans l'ensemble du pays. La loi modifiée prévoit aussi qu'une "convention générale", promulguée par décret, fixera le cadre et les grandes lignes des procédures, obligations et relations entre la SONEDE et les parties intéressées (gouvernement, municipalités ou organismes privés), le détail des conventions dans chaque cas étant fixé par des accords individuels avec chaque partie. Une fois l'avant-projet de "convention générale" approuvé par la Banque, le décret établissant la "convention générale" devra être promulgué avant l'entrée en vigueur du prêt et du crédit.

#### 4. LE DEVELOPPEMENT DE L'INDUSTRIE HOTELIERE

4.01 Selon les projections construites de concert par Italconsult, l'ONTT et les missions de préévaluation de la Banque, environ 56.000 lits supplémentaires devraient être mis à la disposition des touristes dans les six zones du projet pendant la période 1972-1981 <sup>1/</sup>. Les projections de la capacité d'hébergement jusqu'à la fin de 1972 sont celles de la capacité des hôtels actuellement en construction; celles qui portent sur les neuf années suivantes (1973-1981) ont, en général, été calculées sur la base d'une extrapolation linéaire des tendances constatées entre 1967 et 1972. Par contre, pour les zones de Tunis Nord et de Sousse, il a été aussi tenu compte dans les projections des investissements hôteliers actuellement au stade de la préparation (Annexe 2). Le tableau ci-dessous résume l'accroissement passé, actuel et prospectif de la capacité d'hébergement dans les six zones touristiques:

Tableau V

	Accroissement passé et prévu de la capacité d'hébergement dans les six zones du projet (en nombre de lits)			
	<u>1967</u>	<u>1972</u>	<u>Augmentation annuelle moyenne 1967-1972</u>	<u>Projections 1981</u>
Tunis Nord	898	1.782	176	5.700
Tunis Sud	658	2.182	304	5.200
Hammamet	3.138	14.379	2.248	35.000
Sousse	1.461	5.419	791	22.500
Djerba	2.153	7.134	996	14.700
Zarzis	408	2.315	381	5.900
Total	<u>8.716</u>	<u>33.211</u>	<u>4.896</u>	<u>89.000</u>

<sup>1/</sup> Sur ce total, 43.000 lits devraient être rendus disponibles entre 1975 et 1981, grâce à l'exécution du projet (Annexe 8).

Les projections pour la période 1972-1981 de la capacité d'hébergement ventilée par catégories d'hôtels fait apparaître que le dosage des constructions hôtelières se rapproche progressivement de la répartition des catégories au point de saturation qu'avait recommandée Italconsult pour chaque zone (par. 3.11).

4.02 L'intérêt des entrepreneurs pour le tourisme, qui a pu se ralentir à la suite de l'ouverture d'autres secteurs de l'économie aux capitaux privés, devrait se ranimer à bref délai. La situation favorable du marché et les perspectives d'économies externes accrues et de bénéfices d'exploitation résultant des travaux exécutés au titre du projet devraient stimuler les investissements hôteliers dans les six zones du projet; le fait que les investisseurs potentiels savent que ces travaux s'effectuent avec l'aide de capitaux extérieurs devrait aussi y contribuer. L'objectif fixé pour 1981, qui suppose une augmentation annuelle de la capacité d'hébergement de 6.198 lits pendant la période 1972-1981, alors qu'elle fut de 4.896 lits dans les années antérieures, semble raisonnable dans ce contexte. Pour atteindre cet objectif, il faudra toutefois que le gouvernement agisse plus vigoureusement pour renforcer le secteur touristique en général et améliorer en particulier les conditions de l'investissement dans les six zones du projet.

4.03 Le projet ne pourra porter tous ses fruits que si des mesures sont prises pour empêcher la spéculation sur les ventes de terrains dans les zones de tourisme et pour donner aux investisseurs dans l'hôtellerie la possibilité d'obtenir des terrains à des prix raisonnables. La première de ces mesures serait la création de l'Agence foncière publique qui est envisagée dans le projet de loi relatif à l'utilisation des terrains, aux opérations de construction et aux cessions de terrains dans les zones touristiques (par. 2.18). Opérant en tant que banque foncière, cette agence achèterait des terrains avant et pendant l'exécution des travaux proposés et les revendrait aux investisseurs hôteliers. Les achats de terrains par l'agence se feraient de trois façons: i) par achat normal; ii) par expropriation; ou iii) par l'exercice du droit de préemption, c'est-à-dire le droit prioritaire d'acquérir le terrain en offrant un prix égal à celui offert par l'acheteur privé éventuel.

4.04 Pour que l'agence puisse opérer efficacement, il faudra, par d'autres mesures, compléter celles qui sont envisagées dans le projet de loi mentionné au paragraphe précédent. Il conviendrait tout d'abord que, pour éviter la spéculation, l'agence achète immédiatement dans les zones du projet d'importantes superficies à leur prix actuel qui est modéré. Tous les vendeurs de terrains dans ces zones devront informer l'agence suffisamment à l'avance de leur intention de vendre. Les mesures à prendre ensuite viseront à empêcher la spéculation foncière qui pourrait se manifester ultérieurement et aussi éventuellement l'usage abusif des terres par les investisseurs hôteliers. En particulier, la vente de terrains à ces investisseurs aurait pour condition qu'ils les utilisent uniquement pour le développement du tourisme; dans le cas où ces investisseurs (ou leurs mandataires éventuels) ne les mettraient pas suffisamment en valeur ou les utiliseraient à d'autres fins que le tourisme, l'agence aurait le droit de rentrer en possession de ces terrains. L'adoption, par l'Assemblée nationale, du projet de loi dont il est fait mention au



paragraphe 4.03, ainsi que la promulgation de lois ou règlements complémentaires sur le fonctionnement de l'agence et les cessions de terrains dans les zones du projet seraient une condition de l'entrée en vigueur du prêt et du crédit. Avant leur adoption officielle, ces lois et règlements devront être soumis à l'approbation de la Banque.

4.05 En plus des capitaux qui seront nécessaires pour l'exécution du projet d'infrastructure envisagé, l'accroissement des installations hôtelières prévues exigera un investissement total en moyens d'hébergement d'environ 220 millions de dollars pendant la période 1973-1981. La structure financière de l'industrie hôtelière est telle, en Tunisie, qu'il faudra, semble-t-il, qu'elle reçoive des prêts d'un montant moyen de 16,5 millions de dollars par an. Pendant la négociation du prêt, la Banque a obtenu du Gouvernement tunisien l'assurance qu'il ferait de son mieux pour fournir les capitaux nécessaires, si le montant des prêts fournis par les voies normales était inférieur aux besoins. En outre, afin de rendre les conditions du crédit hôtelier tunisien comparables à celles consenties dans d'autres pays rivaux du bassin méditerranéen, le Groupe de la Banque devrait encourager la COFITOUR et la SNI à allonger l'échéance de leurs prêts à la limite supérieure de 20 ans (alors qu'elle est actuellement de 12 ans). Dans cette limite, les échéances des prêts devraient être fixées en fonction de la durée de vie moyenne des projets hôteliers envisagés.

4.06 Au cours des négociations du prêt et du crédit, il a été convenu que l'ONTT effectuerait une étude portant sur les moyens d'augmenter l'efficacité du système de stimulants de l'investissement hôtelier en Tunisie (par. 2.15). L'étude, qui doit être achevée dans les dix huit mois qui suivront la signature du prêt et du crédit, consistera à rechercher si le montant global des stimulants accordés selon le système actuel se justifie sur le plan économique. Cette évaluation se fera compte tenu: i) des politiques suivies dans d'autres secteurs de l'économie tunisienne, ii) de la proposition de prolonger les échéances de remboursement des prêts consentis par les institutions de financement de l'hôtellerie, telles que la SNI et la COFITOUR (par. 4.05), iii) du niveau des stimulants de l'investissement hôtelier actuellement appliqués dans les pays rivaux du bassin méditerranéen, et iv) d'autres facteurs pertinents. Il faudra aussi que l'étude propose des stimulants progressifs, choisis selon des critères sélectifs portant sur l'emplacement et la catégorie des hôtels. Les critères d'emplacement devraient favoriser la concentration des investissements hôteliers dans les six zones du projet; à cet effet, les investissements dans ces zones bénéficieraient, au moins pendant les cinq années à venir, d'avantages supérieurs à ceux qui seraient consentis pour les investissements hôteliers dans toute autre région de la Tunisie. Les critères de catégorie seraient conçus de manière à ce que le dosage des diverses catégories dans les six zones du projet devienne autant que possible conforme aux dosages idéaux proposés dans les plans généraux d'Italconsult (par. 3.11) et aux tendances anticipées du marché. Enfin, l'étude devrait proposer toutes les mesures appropriées pour simplifier les lourdes procédures actuelles et rendre le système plus facile à administrer. Dans les douze mois qui suivront l'achèvement de l'étude, les recommandations qu'elle contient seront examinées par le Gouvernement tunisien et la Banque afin de déterminer les modifications qu'il faudrait apporter au système de stimulants de l'investissement hôtelier. Une condition de l'entrée en vigueur du prêt et du crédit est que les instructions données aux personnes chargées de cette étude soient soumises à la Banque.

4.07 Les apports normaux de capitaux tunisiens au secteur du tourisme ont été tels que jusqu'à présent il n'a guère été nécessaire de stimuler par la publicité les investissements dans l'hôtellerie. Comme tout porte à croire que ces capitaux tunisiens vont être orientés vers d'autres secteurs de l'économie, il conviendrait d'inciter les promoteurs étrangers à accroître leur participation au développement des moyens d'hébergement dans les six zones. Le gouvernement se propose de soumettre à l'approbation de la Banque le schéma d'un programme de publicité et de propagande, dont les frais sont prévus dans le plan financier du projet. Ce programme devrait comporter notamment a) la préparation et la diffusion en plusieurs langues d'un guide de l'investissement décrivant les conditions de l'investissement dans les six zones du projet et b) le lancement de campagnes sur le marché international des capitaux.

4.08 Une enquête qui vient d'être effectuée dans l'industrie hôtelière a révélé que la mise en place de neuf nouveaux lits crée un emploi nécessitant une formation aux métiers de l'hôtellerie. On peut donc estimer sur la base de cette enquête que, pendant les années à venir, l'industrie hôtelière aura besoin de recruter chaque année 1.100 personnes qualifiées. Les écoles hôtelières sont actuellement en mesure de recevoir à peu près 400 élèves. Cette capacité va passer à 500 à la suite de l'expansion en cours du programme de formation. Certes, le gouvernement a inscrit au budget de 1972 des fonds qui permettront d'augmenter encore de 300 le nombre des élèves des écoles hôtelières, mais ce dernier chiffre devrait être doublé pour satisfaire la demande des hôtels. C'est pourquoi des fonds ont été prévus au budget du projet pour étudier la possibilité de développer encore le programme tunisien de formation aux métiers de l'hôtellerie afin de faire face aux besoins prévus en personnel.

## 5. JUSTIFICATION

### A. Justification par le marché

#### Perspectives de développement du marché

5.01 La justification du projet par le marché de la demande est fondée sur une prévision d'un accroissement du trafic de visiteurs étrangers en Tunisie, en termes de nuitées, correspondant à l'augmentation escomptée de la capacité d'hébergement dans le pays (Tableau 5). Dans l'hypothèse (assez vraisemblable si l'on table sur les tendances de ces dernières années) où pendant la prochaine décennie la durée de séjour moyenne des visiteurs étrangers passera de 10 à 12 jours, le nombre de ces nuitées devrait augmenter de 642.000 à 1.516.000 (Tableau 15). Pour l'essentiel, cette prévision concorde avec celles proposées par Italconsult et les autorités tunisiennes et semble raisonnable compte tenu i) des résultats déjà obtenus dans le secteur du tourisme, ii) des perspectives d'expansion du marché touristique européen, et iii) des avantages comparatifs dont le pays bénéficie.

5.02 Les hypothèses ci-dessus impliquent que les arrivées et les nuitées de visiteurs étrangers dans l'ensemble de la Tunisie augmenteront pendant la période 1971-1981 aux taux annuels de 9 % et 10,8 % respectivement, les taux correspondants enregistrés pour la période 1965-1971 étant 25 % et 33 % (Tableau 15). Le taux de croissance projeté des arrivées de visiteurs étrangers devrait se traduire, en chiffres, par une augmentation annuelle moyenne de 87.400, à peine supérieur à la moyenne de 79.500 enregistrée de 1965 à 1971.

5.03 La Tunisie, comme les autres pays d'Afrique du Nord et du Moyen-Orient où se rendent les touristes, est essentiellement accessible par la voie des airs à partir de l'Europe, principal marché fournisseur. Ce groupe de pays accueille un secteur particulier du marché européen nettement différencié de celui composé par les vacanciers européens voyageant soit à l'intérieur de leur pays, soit se rendant vers des pays voisins facilement accessibles par les transports de surface. Pendant la saison touristique, un séjour de vacances de deux semaines, tous frais compris, en Afrique du Nord ou au Moyen-Orient est actuellement offert pour un prix variant entre 200 et 300 dollars par charter ou entre 300 et 400 dollars par voyage organisé (Tableau 18), c'est-à-dire des sommes sensiblement plus élevées que celles dépensées par la plupart des Européens pour des vacances de même durée en Europe.

5.04 Sur la base des niveaux de revenu par habitant et de la distribution actuelle et prévisible des revenus en Europe, on peut penser que le nombre actuellement relativement faible d'Européens en mesure de s'offrir des vacances dans les pays de tourisme d'Afrique du Nord et du Moyen-Orient dans le bassin méditerranéen augmentera rapidement ces prochaines années. Il faut aussi se rappeler que l'engouement pour les transports aériens ne fait que croître et que les stations de tourisme en Europe sont de plus en plus saturées; ces deux faits ne peuvent manquer d'inciter les

vacanciers européens à chercher plus loin des cadres plus exotiques et des plages moins encombrées. Aussi bien les bonnes perspectives d'un développement du marché potentiel que la tendance accrue des touristes à s'éloigner davantage incitent à penser que la demande touristique européenne vers les pays d'Afrique du Nord devrait augmenter de plus en plus. Il y a tout lieu de compter pendant les années 70 sur une croissance de cette demande à un rythme au moins analogue à celui enregistré pendant la période 1965-1971, c'est-à-dire à un taux annuel moyen de 11 % (Tableau 16).

5.05 Sa position géographique favorable et le niveau relativement modéré des prix font que la Tunisie est aujourd'hui, parmi les pays d'Afrique du Nord et du Moyen-Orient, la destination touristique la moins chère pour les touristes quittant l'Europe en voyage organisé par voie aérienne (Tableaux 17 et 18). L'exécution du projet devrait rendre la position de la Tunisie sensiblement plus compétitive par la qualité des services. Devrait y contribuer aussi la perspective de vacances dans un environnement bien conservé, sur des plages protégées de la pollution et dans un aménagement hôtelier bien conçu; à ces atouts on peut ajouter la mise en service prévue des liaisons par ferry avec la Sicile qui ouvrira le pays à des vacanciers motorisés en nombre accru.

#### Taux d'occupation

5.06 Un développement simultané des moyens d'hébergement et de la demande touristique implique que les taux d'occupation dans les six zones des hôtels actuels et de ceux dont la construction est prévue ne s'écarteront pas des taux enregistrés ces dernières années. Les fluctuations saisonnières qui dépendent essentiellement des coutumes sociales dans le marché de la demande touristique (vacances scolaires, fermeture des usines en août, etc.) rendent cette hypothèse probable.

5.07 Il faut néanmoins prendre en considération un facteur particulier qui est la période de "rodage" d'un hôtel. Dans le cas de la Tunisie, on peut estimer que pendant la première année qui suit son ouverture, le nouvel hôtel aura un taux d'occupation inférieur de moitié au taux normal et qu'il ne commencera à prendre sa "vitesse de croisière" que dans la troisième année.

#### B. Justification économique

5.08 Le projet consiste en un ensemble d'investissements dans l'infrastructure destinés au premier chef à l'industrie hôtelière et qui seront répartis entre des régions géographiques très éloignées les unes des autres. Comme le projet constitue une partie d'un programme d'investissements plus vaste, son évaluation économique a été faite compte tenu de tous les éléments qui entrent dans ce programme. Les bénéfices bruts de ces investissements consistent essentiellement en recettes additionnelles gagnées ou "conservées" <sup>1/</sup> par les hôtels et autres installations utilisés par les touristes. Les coûts d'investissement comprennent non seulement le capital nécessaire pour construire

<sup>1/</sup> "Conservées" s'entend des recettes des hôtels existants qui, en l'absence du projet, auraient pu être perdues du fait de taux d'occupation inférieurs (voir par. 11 de l'Annexe 8).

les ouvrages d'infrastructure proposés, mais aussi les dépenses qu'a entraînées l'accroissement des autres services offerts aux touristes, dont le plus important est l'hébergement dans les hôtels. Il a été tenu compte aussi des investissements dans les autres équipements touristiques, tels que magasins et restaurants.

5.09 Les bénéfices nets procurés par le programme d'investissement envisagé seraient les recettes gagnées ou "conservées" par l'augmentation du tourisme dans les six zones du projet, diminuées des dépenses d'exploitation des installations et services fournis. Les recettes et coûts relevant des voyages aériens internationaux et d'autres parties de l'industrie des transports n'ont pas été pris en considération, puisque les bénéfices iraient en majorité à des lignes aériennes et des agences de voyage d'autres pays.

#### Taux de rentabilité

5.10 Sur la base d'une durée de vie économique des investissements estimée à 25 ans, le taux de rentabilité économique interne serait de 16,3 %. Pour tenir compte de ce qu'il peut y avoir d'incertain dans les prévisions et pour éprouver la sensibilité du taux de rentabilité à des changements dans les valeurs de certaines des variables, on a calculé divers taux de rentabilité en modifiant certaines des hypothèses fondamentales posées pour l'analyse économique. Les résultats de ces tests montrent que le taux de rentabilité est sensible à des variations des taux d'occupation, à la date d'exécution des investissements, et surtout à une modification des taux de change. Malgré tout, et même avec la combinaison d'hypothèses la moins favorable, le taux de rentabilité ne tombe pas au-dessous de 12,8 %.

5.11 Un taux de rentabilité distinct a été calculé pour chaque zone touristique. Ces taux varient beaucoup, le plus élevé étant celui des investissements dans la zone d'Hammamet (19,4 %) et le plus faible, celui des investissements dans la zone de Tunis Sud (10,9 %).

5.12 La justification économique du projet est étudiée en détail dans l'Annexe 8.

#### C. Les effets du projet sur la balance des paiements et l'emploi

5.13 Ces dernières années, le déficit en compte courant de la balance des paiements de la Tunisie a été important. Entre 1965 et 1970, ce déficit a été en moyenne de 120 millions de dollars par an, ce qui représente environ 11 % du PIB. Or, les importations de biens d'équipement et de biens intermédiaires continuent à augmenter sous l'effet d'une croissance des investissements et de la demande industrielle. Comme il est peu probable que le déficit commercial diminue, l'augmentation des recettes en devises par le tourisme est d'une importance vitale pour le développement de l'économie tunisienne.

5.14 Les équipements prévus pour les six zones sont essentiellement conçus à l'intention des visiteurs étrangers. Les recettes nettes en devises que l'on peut attribuer au programme d'investissements seront, pour commencer, modérées: on prévoit 14 millions de dollars en 1975; mais elles passeront à

97 millions de dollars en 1984 et pendant les années suivantes, lorsque les équipements et installations seront tous en service. A titre de comparaison, le coût en devises du programme d'investissements est estimé à environ 100 millions de dollars.

5.15 Malgré l'insuffisance des statistiques, on peut, en première approximation, estimer que l'emploi total a peu augmenté en Tunisie ces trois dernières années et que le pourcentage du chômage masculin reste élevé (15 à 20 % de la population active). Le programme qui est proposé revêt donc beaucoup d'importance. Lorsqu'il sera entièrement mené à bien, on estime que le programme d'investissements fournira 12.500 emplois additionnels, dont la moitié pour des manoeuvres non qualifiés. En 1971, le nombre des emplois dans l'industrie hôtelière pour l'ensemble de la Tunisie était de 13.000. Les prévisions ci-dessus concernant l'emploi supplémentaire qui sera créé sous-estiment les effets du projet sur le plein emploi puisque les hôtels ne représentent qu'une partie du secteur touristique et qu'en plus de l'emploi direct, le programme créera des emplois dans d'autres secteurs. Il faut noter de surcroît qu'à l'exception des zones Tunis Nord et Tunis Sud, qui ne reçoivent que 15 % des investissements, le projet est concentré dans des régions semi-urbaines ou rurales où, selon le recensement de 1966, les taux du chômage et du sous-emploi sont sensiblement plus élevés que la moyenne nationale.

## 6. ASPECTS FINANCIERS

6.01 Le programme d'investissements touristiques envisagé se compose de divers éléments de superstructure et d'infrastructure, dont certains sont générateurs de recettes et d'autres pas. Les éléments de superstructure (les hôtels étant les plus importants) obtiennent des recettes directement des visiteurs. Si l'on pose en postulat que les perspectives du marché sont bonnes et dans l'hypothèse où les prêts hôteliers seront accordés à des conditions mieux adaptées aux conditions de l'investissement, tout porte à croire que les investisseurs dans les hôtels et autres équipements touristiques seront à même de rembourser toutes les dettes qu'ils auront contractées et d'obtenir un rendement satisfaisant de leur capital social.

6.02 Au cours des négociations du prêt et du crédit, il a été convenu que le gouvernement mettrait à la disposition de l'Agence foncière publique des capitaux d'un montant minimal de 2,1 millions de dollars (par. 2.18, 4.03 et 4.04). L'intention du gouvernement est de rendre cette agence financièrement autonome, la plupart de ses revenus lui étant procurés par la vente de terrains. Il est prévu que le prix de revente des terrains sera calculé sur la base du montant total du prix initial des terrains et des frais engagés par l'agence.

6.03 Les tarifs qu'il applique actuellement fournit au service des eaux des liquidités raisonnables et un rendement satisfaisant de ses immobilisations nettes. Mais cette situation financière équilibrée est obtenue par l'application de tarifs uniformes tout au long de l'année et sur l'ensemble du territoire sans qu'il soit tenu compte du coût marginal de l'eau dans les diverses zones et de ses fluctuations d'une saison à l'autre. L'écart entre le coût économique de la production d'eau et le tarif appliqué est particulièrement accentué

dans les zones de Djerba et de Zarzis pendant les mois d'été, ce qui risque, dans l'avenir, de mener à une mauvaise affectation des investissements et au manque d'eau. La solution du problème est évidente: il faut, dans les zones de Djerba et de Zarzis, appliquer suivant les saisons des tarifs différentiels nettement plus élevés que ceux du reste du pays. Pendant les négociations, il a été convenu que la SONEDE, une fois terminées les études portant sur l'hydrogéologie et la consommation d'eau qu'elle entreprend actuellement, appliquerait dans les zones de Djerba et de Zarzis des tarifs où il serait tenu compte des coûts marginaux supérieurs qu'entraîne la fourniture d'eau à de gros consommateurs pendant les périodes de pointe. Il a été prévu que la structure détaillée et le niveau de ces tarifs seront évalués à la lumière de l'étude que doit effectuer l'ONTT en vue de rendre plus efficace le système actuel des stimulants à l'investissement dans l'industrie touristique (par. 4.06).

6.04 L'élément "égouts" du projet constitue le premier effort organisé fait pour remédier aux insuffisances du réseau d'égouts. Il est proposé que les tarifs appliqués pour ces services couvrent au moins les frais d'exploitation et d'entretien et l'amortissement (voir Annexe 5, par. 31-33). Le calcul et l'application de ces charges, avant l'exploitation des réseaux, seront une condition de l'entrée en vigueur du prêt et du crédit.

6.05 L'élément "énergie électrique" du projet ne représente qu'une faible partie du programme d'expansion qui, selon les plans, va être exécuté dans l'ensemble du pays. L'électricité fournie aux zones du projet sera facturée à un prix couvrant les frais d'exploitation et l'amortissement ainsi qu'un rendement satisfaisant du capital investi. Les tarifs précis à appliquer font actuellement l'objet d'une étude dans le cadre d'un examen plus général de la tarification.

6.06 De même, on s'attend que l'élément "télécommunications" du projet rapporte des recettes suffisantes pour fournir un rendement satisfaisant de l'investissement.

6.07 Les routes dont la construction est prévue dans le projet devraient créer des recettes sous forme d'une augmentation du revenu des impôts sur l'essence et autres taxes, et les recettes seront plus que suffisantes pour couvrir les dépenses d'entretien.

6.08 De plus, les recettes fiscales devraient nettement augmenter, ce qu'il faut attribuer, à juste titre, aux effets du projet. Les recettes proviendront notamment des taxes sur le chiffre d'affaires, de l'impôt sur le revenu et des droits à l'importation au titre des biens et services vendus aux visiteurs étrangers et tunisiens. Certes, le montant exact de ces impôts et taxes en pourcentage des recettes totales de l'Etat peut beaucoup varier, mais on estime qu'en moyenne 100 unités de dépenses touristiques entraînent, directement ou indirectement, 20 unités de recettes fiscales.

6.09 Lorsque les recettes fiscales sont ajoutées aux recettes provenant des tarifs hôteliers et autres revenus (diminués des frais d'exploitation qu'entraîne la fourniture de ces services), on constate que le total de ces recettes, pour un montant d'investissements de 55 millions de dollars, fournit un rendement d'au moins 22 %.

6.10 Il est indispensable que l'ONTT, pour toutes les opérations du projet, tienne une comptabilité et dresse des états financiers sous une forme qui aura reçu l'agrément de la Banque. Des états financiers vérifiés, présentés sous une forme acceptable pour la Banque et préparés par des vérificateurs aux comptes dont le choix aura été approuvé par la Banque, devront être soumis à la Banque dans les trois mois qui suivront la clôture de l'exercice financier.

## 7. RECOMMANDATIONS

7.01 Les conditions de l'entrée en vigueur du prêt et du crédit proposés sont les suivantes:

- i) promulgation de la loi relative à l'utilisation des terrains, aux opérations de construction et aux cessions de terrains dans les zones touristiques (par. 4.03);
- ii) publication du décret attribuant le statut de zone prioritaire pour le développement du tourisme à chacune des six zones du projet (par. 3.12);
- iii) application de toutes les mesures législatives réglementant le fonctionnement de l'Agence foncière publique, et notamment celles exposées ci-dessous:
  - a) tous les vendeurs de terrains dans ces zones devront informer l'agence suffisamment à l'avance de leur intention de vendre (par. 4.04);
  - b) la vente de terrains par l'agence aux investisseurs dans l'hôtellerie aura pour condition qu'ils les utiliseront exclusivement pour le développement du tourisme (par. 4.04);
  - c) l'agence se verra accorder le droit de rentrer en possession des terrains ainsi cédés si les investisseurs ne les mettent pas suffisamment en valeur ou les utilisent à d'autres fins que le tourisme (par. 4.04);
  - d) le prix de revente des terrains par l'agence aux investisseurs dans l'hôtellerie sera calculé sur la base du montant global du prix initial du terrain et des frais engagés par l'agence (par. 6.02);
  - e) l'agence devra coopérer étroitement avec l'ONTT (par. 3.23);



- f) le gouvernement mettra à la disposition de l'agence un fonds de roulement initial d'un montant minimal d'environ 2,1 millions de dollars, afin qu'elle puisse acquérir rapidement des terrains dans les zones du projet (par. 6.02);
- iv) promulgation et ratification des décrets créant la "convention générale" réglementant les tarifs des services d'égouts, les procédures et les relations entre la SONEDE et les parties intéressées, après approbation de la "convention générale" par la Banque (par. 3.20);
- v) promulgation du décret portant création du Comité de coordination technique (par. 3.28);
- vi) recrutement de consultants aux fins suivantes:
  - a) fournir une assistance technique à la Direction des travaux de l'ONTT (par. 3.23);
  - b) fournir une assistance technique à la Direction des travaux spéciaux de la HAR (par. 3.26);
  - c) préparer les plans d'aménagement détaillés des six zones du projet (par. 3.12);
  - d) préparer le projet d'exécution des travaux routiers et des travaux de l'élément "égouts" du projet (par. 3.27);

7.02 Au cours des négociations du prêt et du crédit, la Banque a obtenu les assurances ci-après du Gouvernement tunisien:

- i) un Service des opérations spéciales sera créé à l'intérieur de la Direction des ponts et chaussées, qui sera chargé de diriger et surveiller les travaux de construction de routes ou, si ce service n'a pu être créé dans les conditions fixées par la Banque, le gouvernement recrutera des consultants dont le choix aura été accepté par la Banque (par. 3.25);
- ii) l'ONTT exécutera, dans les dix-huit mois qui suivront la signature du prêt et du crédit, une étude portant sur les moyens d'augmenter l'efficacité du système de stimulants de l'investissement hôtelier en Tunisie (par. 4.06);
- iii) dans les douze mois qui suivront son achèvement, l'étude mentionnée sous ii) ci-dessus sera examinée par le gouvernement afin de déterminer, de concert avec la Banque, les modifications qu'il faudrait peut-être apporter au système actuel de stimulants de l'investissement hôtelier (par. 4.06);
- iv) les investissements touristiques dans les six zones du projet bénéficieront au moins jusqu'en 1977 d'avantages supérieurs à ceux qui pourraient être consentis dans toute autre partie du pays (par. 4.06);

- v) les plans d'aménagement détaillés pour les six zones du projet commenceront à être appliqués dans un délai qui ne devra pas dépasser trois ans à partir de la date de signature du prêt et du crédit (par. 3.12);
- vi) le Gouvernement tunisien fera de son mieux pour fournir les capitaux nécessaires au développement prévu de l'hôtellerie dans le cas où le montant des prêts fournis par les voies normales serait inférieur aux besoins (par. 4.05);
- vii) le choix final entre les deux méthodes de traitement et d'évacuation des eaux usées dans la zone de Sousse sera soumis à l'approbation de la Banque (par. 3.08);
- viii) de nouveaux tarifs des services des eaux, que la Banque aura acceptés, seront appliqués dans les zones de Djerba et de Zarzis, une fois terminée l'étude de la consommation d'eau que la SONEDE entreprend actuellement (par. 6.03);
- ix) les tarifs pour l'évacuation des eaux usées seront fixés avant la première année d'entrée en services des nouveaux réseaux d'égouts et devront être suffisants pour couvrir au moins les frais d'exploitation et l'amortissement (par. 6.04);
- x) le gouvernement devra ouvrir des crédits budgétaires pour fournir à l'ONTT les fonds nécessaires à l'exécution du projet et couvrir, le cas échéant, les dépassements de coûts (par. 3.19);
- xi) l'ONTT, pour toutes les opérations du projet, tiendra une comptabilité et dressera des états financiers sous une forme qui aura reçu l'agrément de la Banque (par. 6.10);
- xii) les comptes et les états financiers du Bureau du projet de l'ONTT, préparés par des vérificateurs des comptes dont le choix aura été approuvé par la Banque, seront présentés à la Banque dans les trois mois qui suivront la clôture de chaque exercice financier (par. 6.10).

APPENDICES STATISTIQUES

Tableau No.

L'Investissement dans le Tourisme, Les Mines, Les Industries Manufacturières et L'Agriculture	1
Développement en Trafic Touristique, 1961-1971	2
Arrivées de visiteurs étrangers et Nuitées, ventilées par Pays d'Origine - 1970	3
Répartition saisonnière des arrivées et des nuitées en 1965 et 1970	4
Accroissement de la Capacité d'Accueil des Touristes	5
Répartition de la Capacity d'Accueil dans les six zones Touristiques par Catégorie, 1971	6
Comparaison de l'accroissement de la demande et de l'offre et indice d'occupation, 1963-1971	7
Taux mensuels d'occupation, à Djerba et Hammamet, 1968-1971	8
Quelques statistiques des recettes en devises	9
Températures Mensuelles Moyennes dans Certaines Stations Balnéaires Méditerranéennes	10
Ventilation du Coût Total du Projet	11
Provisions pour Imprévus	12
Calendrier des Décaissements (estimation)	13
Estimation des Besoins Financiers Annuels de l'ONTT	14
Trafic Touristique Etranger en Tunisie et dans les six zones du Projet	15
Arrivées de Touristes Etrangers dans les Pays Méditerranéens, D'Afrique du Nord et du Moyen-Orient, 1965-1971	16
Prix des Vols par Charter	17
Prix des Vols par Avion de Ligne	18

L'INVESTISSEMENT DANS LE TOURISME, LES MINES, LES INDUSTRIES  
MANUFACTURIERES ET L'AGRICULTURE  
(en millions de dinars)

	<u>Tourisme</u>		<u>Mines</u>		<u>Industries manufacturières</u>		<u>Agriculture</u>
	Total privé		Total privé		Total privé		Total
1963	4,0		9,0	2,8	7,4	1,8	20,4
1964	5,1		7,6	3,5	21,3	3,0	23,3
1965	6,5		20,2	7,1	26,7	0,1	27,6
1966	10,6	7,0	21,2	3,3	12,7	1,6	25,6
1967	13,0	10,5	16,1	2,3	12,9	3,6	24,1
1968	13,8	10,3	16,2	7,7	11,4	3,5	25,4
1969	14,5	11,4	12,2	6,2	17,0	5,1	27,6
1970	15,2	14,0	14,6	7,1	15,4	4,1	25,6
1971 (est)	15,0	14,3					

Source : Ministère de la planification  
ONTT

TUNISIE

DEVELOPPEMENT EN TRAFIC TOURISTIQUE, 1961-1971

	<u>Arrivée de visi- teurs étrangers</u>	<u>Nuitées visiteurs étrangers</u>	<u>Durée moyenne du séjour 1/</u>	<u>Nuitées (visiteurs tunisiens)</u>	<u>Nuitées Total</u>
1961	46110	320485	6.9	n.d.	n.d.
1962	52752	395777	7.5	n.d.	n.d.
1963	104731	540759	5.2	193718	734447
1964	138235	694374	5.0	189991	884365
1965	165840	1129416	6.8	176941	1306635
1966	218817	1636881	7.5	188768	1825649
1967	231088	2030086	8.8	228515	2248601
1968	330284	3082313	9.3	261927	3344240
1969	373390	3406422	9.1	274122	3680544
1970	410749	3819616	9.3	295367	4114983
1971	642000	6300000	9.8	n.d.	n.d.

1/ Durée de séjour moyenne des visiteurs étrangers enregistrés dans les hôtels

Source: ONTT

TUNISIE

Arrivée de visiteurs étrangers et nuitées, ventilées  
par pays d'origine - 1970

	<u>ARRIVEES</u>		<u>NUITÉES</u>	
	<u>Nombre</u>	<u>%</u>	<u>Nombre</u>	<u>%</u>
Allemagne	77.333	18.8	1.127.567	29.5
France	106.577	25.8	947.695	24.8
Royaume-Uni	35.859	8.7	413.114	10.8
Scandinavie	24.955	6.0	292.483	7.6
Belgique	18.845	4.6	235.056	6.1
Suisse	16.790	4.1	221.308	5.7
Italie	27.105	6.6	170.404	4.4
Divers	<u>103.285</u>	<u>25.4</u>	<u>411.989</u>	<u>10.8</u>
<b>TOTAL</b>	<u>410.749</u>	<u>100</u>	<u>3.819.616</u>	<u>100</u>

Source: ONTT

TUNISIE

Répartition saisonnière des arrivées et des nuitées en 1965 et 1970

	<u>ARRIVEES</u>				<u>NUITEES</u>			
	<u>1965</u>		<u>1970</u>		<u>1965</u>		<u>1970</u>	
	<u>Nombre</u>	<u>%</u>	<u>Nombre</u>	<u>%</u>	<u>Nombre</u>	<u>%</u>	<u>Nombre</u>	<u>%</u>
Janvier	6.854	4.1	12.146	2.9	28.877	2.5	64.324	1.7
Février	7.346	4.4	17.585	4.3	33.877	3.0	95.182	2.5
Mars	13.268	8.0	34.832	8.5	61.897	5.5	218.667	5.7
Avril	16.135	9.7	29.419	7.1	86.457	7.6	249.302	6.5
Mai	14.415	8.7	37.027	9.0	98.576	8.7	345.403	9.0
Juin	13.561	8.1	38.600	9.4	128.629	11.4	392.452	10.2
Juillet	22.422	13.5	65.618	16.0	142.963	12.6	615.136	16.1
Août	22.823	13.7	61.837	15.0	176.461	15.6	755.069	19.8
Septembre	16.925	10.2	44.430	10.8	146.564	12.9	493.835	12.9
Octobre	13.940	8.4	27.684	6.7	121.460	10.7	298.834	7.8
Novembre	8.605	5.2	16.187	3.9	59.821	5.3	131.141	3.4
Décembre	<u>9.546</u>	<u>5.7</u>	<u>25.384</u>	<u>6.2</u>	<u>43.834</u>	<u>3.9</u>	<u>160.721</u>	<u>4.2</u>
TOTAL	<u>165.840</u>	<u>100</u>	<u>410.749</u>	<u>100</u>	<u>1.129.416</u>	<u>100</u>	<u>3.819.616</u>	<u>100</u>

Source: ONTT

TABLEAU 5

## TUNISIE

ACCROISSEMENT DE LA CAPACITE D'ACCUEIL DES TOURISTES<sup>1/</sup> 1961-1971

	<u>Nombre d'hôtels</u>	<u>Nombre de lits<sup>1/</sup></u>	<u>Nombre de lits par hôtel (moyenne)</u>
1961	71	3949	56
1962	74	4077	55
1963	84	5743	68
1964	91	7573	83
1965	102	9616	94
1966	141	17061	121
1967	151	18786	124
1968	176	24709	140
1969	201	31691	158
1970	218	37185	170
1971 (estimations)	247	46362	187

1/ en fin d'année

Source : ONTT

TABLEAU 6

REPARTITION DE LA CAPACITE D'ACCUEIL DANS LES SIX ZONES  
TOURISTIQUES PAR CATEGORIE, 1971

	<u>Nombre de lits</u>	<u>Pourcentage</u>
Hôtels de luxe	1182	4.5
Hôtels de première catégorie	3028	11.4
Hôtels de tourisme	16518	62.9
Villages de vacances	4602	17.6
Auberges de jeunesse	<u>916</u>	<u>3.5</u>
Total	26246	100.0

Source : ONTT



TUNISIE

Comparaison de l'accroissement de la demande  
et de l'offre et indice d'occupation 1963-1971

	<u>Nombre de lits</u>	<u>Capacité théorique en milliers de nuitées</u>	<u>Total des nuitées</u>	<u>Occupation</u>
1961	3.949	1.441	n.d.	n.d.
1962	4.077	1.488	n.d.	n.d.
1963	5.743	2.096	734.477	35
1964	7.573	2.764	884.365	32
1965	9.616	3.509	1.306.635	37
1966	17.061	6.227	1.825.649	29
1967	18.786	6.856	2.248.601	33
1968	24.709	9.018	3.344.240	37
1969	31.691	11.567	3.680.544	32
1970	37.185	13.572	4.114.983	30
1971 (estima- tions)	46.362	16.922	6.600.000	38

Source: ONIT

TUNISIE

Taux mensuels d'occupation, à Djerba et Hammamet  
1968-1971

<u>Mois</u>	<u>Djerba</u>				<u>Hammamet</u>			
	<u>1968</u>	<u>1969</u>	<u>1970</u>	<u>1971</u>	<u>1968</u>	<u>1969</u>	<u>1970</u>	<u>1971</u>
Janvier	22,7	20,4	9,9	26,6	12,8	12,2	8,3	15,2
Février	24,1	21,6	19,4	28,9	16,3	14,5	10,6	15,5
Mars	43,7	35,7	39,8	38,0	25,3	23,9	27,4	25,3
Avril	48,3	48,8	41,7	50,8	63,5	45,7	34,2	53,1
Mai	51,5	46,3	50,3	51,9	74,5	53,5	50,1	66,9
Juin	69,9	56,3	55,4	62,0	87,3	63,3	56,8	70,9
Juillet	77,5	69,3	70,3		89,7	79,0	82,0	
Août	90,3	85,8	86,2		96,2	87,2	91,0	
Septembre	84,5	72,3	71,9		90,6	60,0	69,3	
Octobre	63,3	38,8	43,5		72,9	50,9	44,5	
Novembre	33,2	6,5	30,2		22,8	15,2	16,4	
Décembre	30,2	12,9	33,5		21,2	13,3	18,6	
	53,3	42,9	46,0	(43,0)	56,1	43,2	42,4	(41,2)

Source: ONTT

TUNISIE

Quelques statistiques des recettes en devises  
(en milliers de dinars)

	<u>Recettes du tourisme</u>		<u>Recettes des exporta- tions de pétrole brut</u>		<u>Total des recettes en compte courant</u>
	<u>Montant</u>	<u>en % des recettes en compte courant</u>	<u>Montant</u>	<u>en % des recettes en compte courant</u>	
1965	9.200	8,7	-	-	105.700
1966	13.600	11,0	4.200	3,4	122.700
1967	16.433	12,3	10.500	7,8	133.200
1968	22.168	15,0	14.100	9,6	146.400
1969	26.101	15,9	21.200	12,9	164.000
1970	31.600	18,4	23.500	13,7	171.400
1971*	55.000	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.

Source: Ministère de la planification

\* Estimation

TUNISIE

TEMPERATURES MENSUELLES MOYENNES DANS CERTAINES STATIONS  
BALNEAIRES MEDITERRANEENNES (EN °C)

	<u>Barcelone</u>	<u>San Remo</u>	<u>Nice</u>	<u>Venise</u>	<u>Dubrovnik</u>	<u>Tunis</u>	<u>Sousse</u>	<u>Djerba</u>
Janvier	9.4	8.9	9.2	4.2	9.1	11.0	11.2	12.1
Février	10.8	9.2	9.4	5.6	9.1	11.7	12.1	13.6
Mars	12.8	10.8	11.4	8.6	10.8	13.4	14.0	16.0
Avril	14.7	14.7	14.2	14.2	14.0	15.7	16.0	18.5
Mai	18.1	16.9	17.2	17.8	17.8	19.1	18.9	21.0
Juin	21.7	20.6	20.6	21.7	22.1	23.5	22.8	24.2
Juillet	24.4	23.9	24.2	23.9	24.4	26.0	25,6	26,6
Août	24,4	23.3	23.6	23.3	24.6	26.5	26.3	27.7
Septembre	20.8	21.4	21.1	20.8	21.6	24.6	25.1	26.3
Octobre	17.2	17.2	16.9	14.2	17.7	20.2	21.0	23.0
Novembre	12.8	13.1	12.8	9.2	13.8	16.0	16.3	18.2
Décembre	10.3	10.3	9.7	8.3	11.1	12.3	12.3	13.4

Source: Ministère des travaux publics, Tunisie.  
Office de la météorologie, Grande-Bretagne (Ministère de l'air)

**TUNISIE: PROJET TOURISTIQUE**  
**VENTILATION DU COUT TOTAL DU PROJET**

Taux de change: 1 dinar = 2,07 dollars EU

Postes	Achat des terrains* (en millions de \$ EU)	ROUTES		Services d'ingénierie	ADDUCTION D'EAU		ROUTES		ELECTRICITE Equipement (en millions de \$ EU)	TELECOMMUNICATIONS Equipement (en millions de \$ EU)	TOTALS PARTIELS		Bureau du projet (en millions de \$ EU)	Services de planification (en millions de \$ EU)	Dépenses de publicité et de propagande (en millions de \$ EU)	COUT TOTAL DU PROJET	
		Construction	Equipement		Construction	Services d'ingénierie	Construction	Services d'ingénierie			Travaux matériels	Services d'ingénierie				\$ EU	Dinars (millions)
Tunis Nord	,05	,46	,12	,13	,17	,01	,74	,09	,41	,22	2,12	,23	,10	,10	,02	2,62	1,27
Tunis Sud	,05	,50	,15	,12	,25	,02	,87	,10	,25	,13	2,15	,24	,10	,10	,02	2,66	1,28
Hammamet	,05	2,15	1,47	,53	,21	,02	1,14	,14	1,97	,97	7,91	,69	,60	,50	,07	9,82	4,74
Sousse	,05	3,12	,84	,77	1,77	,14	1,46	,18	1,55	,67	9,41	1,09	,40	,35	,06	11,36	5,49
Djerba	,60	,58	,39	,14	2,70	,22	2,97	,36	1,35	,70	8,69	,72	,45	,35	,06	10,87	5,25
Zarzis	,20	,27	,32	,07	,90	,07	1,94	,23	,41	,06	3,90	,37	,30	,30	,03	5,10	2,46
Coût total avant provisions pour imprévus	1,00	7,08	3,29	1,76	6,00	,48	9,12	1,10	5,94	2,75	34,18	3,34	1,95	1,70	,26	42,43	20,49
Augmentation matérielle	-	1,55	,50	,17	,91	,04	1,82	,22	,54	,25	5,57	,43				6,00	2,90
Haussse des prix	-	1,47	,64	,17	,69	,06	2,03	,03	,80	,22	5,85	,26	,29	,17		6,57	3,17
Total des provisions pour imprévus	-	3,02	1,14	,34	1,60	,10	3,85	,25	1,34	,47	11,42	,69	,29	,17		12,57	6,07
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>1,00</b>	<b>10,10</b>	<b>4,43</b>	<b>2,10</b>	<b>7,60</b>	<b>,58</b>	<b>12,97</b>	<b>1,35</b>	<b>7,28</b>	<b>3,22</b>	<b>45,60</b>	<b>4,03</b>	<b>2,24</b>	<b>1,87</b>	<b>,26</b>	<b>55,00</b>	<b>26,56</b>
<b>Elément payable en devises:</b>																	
Pourcentage		55 %	64 %	70 %	55 %	70 %	49 %	64 %	47 %	65 %	54 %	68 %	72 %	88 %	100 %	56 %	56 %
Montant total		5,55	2,84	1,47	4,18	,41	6,41	,86	3,44	2,10	24,52	2,74	1,61	1,65	,26	30,78	14,84
<b>Décaissement estimé des prêts:</b>																	
BERD/IDA KfW		6,20	2,59	,81	3,00	,08	4,18	,26	3,97	1,75	21,69	1,15	,60	,50	,06	24,00	11,59
		,87	,73	,13	2,32	,17	4,90	,34	1,49	,67	10,98	,64	,40	,33	,05	12,40	5,99
Total		7,07	3,32	,94	5,32	,25	9,08	,60	5,46	2,42	32,67	1,79	1,00	,83	,11	36,40	17,58

Mai 1972

\*0,5 million de dollars EU pour les routes et 0,5 million de dollars EU pour les égouts et le réseau d'adduction d'eau.

TUNISIE: PROJET TUNISYCOG  
PROVISIONS POUR IMPREVUS

SOMMAIRE	BENEFICE		ADMESION D'EAU		ROUTES		TELECOM- MUNICATIONS		BUREAU DU PROJET DIRECTION DES TRAVAUX		SERVICES DE FABRICATION		PUBLICITE ET PROGRAMME		TOTAL												
	Loc.	Etr.	Loc.	Etr.	Loc.	Etr.	Loc.	Etr.	Loc.	Etr.	Loc.	Etr.	Loc.	Etr.													
Provisions pour augmentation matérielle	1,00																										
Provisions pour hausse des prix																											
Coût total avant provisions pour imprévus (en millions de dollars EU)	3,19	3,89	1,18	2,11	,53	1,23	2,70	3,30	,14	,34	4,61	4,51	,40	,70	3,20	2,74	,92	1,89	,55	1,40	,20	1,50	,26	42,43			
Provisions pour augmentation matérielle																											
Provisions pour hausse des prix																											
TOTAL PARTIEL	1,00																										
Provisions pour hausse des prix																											
TOTAL, y compris les provisions pour imprévus	4,55	5,55	1,59	2,84	,63	1,47	3,42	4,18	,17	,41	6,56	6,41	,49	,86	3,84	3,44	1,12	2,10	,63	1,61	,22	1,65	,26	48,43			

Mai 1972 (révisé)

TUNISIEPROJET D'INFRASTRUCTURE TOURISTIQUECalendrier des décaissements (estimation)

<u>BIRD/IDA</u> <u>exercice financier</u> <u>et trimestre</u>	<u>Décaissements cumulés</u> <u>en fin de trimestre</u> (en milliers de dollars EU)		
	<u>BIRD/IDA</u>	<u>KfW</u>	<u>TOTAL</u>
<u>1972/73</u>			
31 mars 1973	800	400	1.200
30 juin 1973	1.700	800	2.500
<u>1973/74</u>			
30 septembre 1973	2.300	1.200	3.500
31 décembre 1973	3.300	1.700	5.000
31 mars 1974	5.300	2.700	8.000
30 juin 1974	7.300	3.700	11.000
<u>1974/75</u>			
30 septembre 1974	9.200	4.800	14.000
31 décembre 1974	11.200	5.800	17.000
31 mars 1975	13.200	6.800	20.000
30 juin 1975	15.200	7.800	23.000
<u>1975/76</u>			
30 septembre 1975	17.200	8.800	26.000
31 décembre 1975	19.100	9.900	29.000
31 mars 1976	20.500	10.500	31.000
30 juin 1976	21.800	11.200	33.000
<u>1976/77</u>			
30 septembre 1976	23.100	11.900	35.000
31 décembre 1976	24.000	12.400	36.400

Mai 1972 (Révisé)

TUNISIE

TABLEAU 14

PROJET D'INFRASTRUCTURE TOURISTIQUE

Estimation des besoins financiers annuels de l'ONTT

	<u>Total</u>		<u>BIRD/IDA/KfW</u>		<u>Fonds budgétaires</u>	
	<u>Milliers de dinars</u>	<u>Milliers de dollars</u>	<u>Milliers de dinars</u>	<u>Milliers de dollars</u>	<u>Milliers de dinars</u>	<u>Milliers de dollars</u>
Année I	5.395	11.170	2.415	5.000	2.980	6.170
Année II	8.570	17.740	5.796	12.000	2.774	5.740
Année III	8.500	17.600	5.796	12.000	2.704	5.600
Année IV	4.100	8.490	3.574	7.400	526	1.090
<u>TOTAL :</u>	<u>26.565</u>	<u>55.000</u>	<u>17.581</u>	<u>36.400</u>	<u>8.984</u>	<u>18.600</u>

Mai 1972



TUNISIE

Trafic touristique étranger en Tunisie et dans les six zones du projet  
Augmentation des années passées et projections

	<u>1965</u>	<u>1971</u>	<u>1981</u>	Augmentation annuelle moyenne en chiffres absolus (milliers)	Taux annuel d'accrois- sement (moyenne)  %	Augmentation annuelle moyenne en chiffres absolus (moyenne)	Taux annuel d'accrois- sement (moyenne)  %
				<u>1965-71</u>	<u>1965-71</u>	<u>1972-81</u>	<u>1972-81</u>
<u>Ensemble de la Tunisie</u> <sup>1/</sup>							
Arrivées de touristes étrangers	165	642	1.516 <sup>3/</sup>	79,5	25	87,4	9
Nuitées de touristes étrangers	1.129	6.300	17.596 <sup>2/</sup>	861	33	1.119	11
<u>Six zones touristiques</u> <sup>1/</sup>							
Nuitées de touristes étrangers	518	5.360 <sup>1/</sup>	14.790	807	47	949	11

- <sup>1/</sup> Le rapport des arrivées de touristes étrangers dans les six zones du projet aux arrivées de touristes étrangers dans le reste de la Tunisie augmentant de 58 % en 1971 à 70 % en 1981.
- <sup>2/</sup> Projection établie dans l'hypothèse que les nuitées de touristes étrangers augmenteront au même rythme que s'accroîtra la capacité d'hébergement (Tableau V dans le corps du rapport).
- <sup>3/</sup> Projection établie dans l'hypothèse que la durée moyenne du séjour passera de 9,6 jours en 1971 à 11,6 jours en 1981.

TUNISIE

ARRIVEES DE TOURISTES ETRANGERS DANS LES PAYS MEDITERRANEENS  
D'AFRIQUE DU NORD ET DU MOYEN-ORIENT, 1965-1971

	<u>1965</u> (milliers)	<u>1971</u> (milliers)	<u>Taux moyen de croissance</u> <u>annuelle 1965-71</u> %	<u>Croissance annuelle</u> <u>moyenne (milliers)</u>
Algérie	109	231	13,3	20
Chypre	33	159	30,0	21
Grèce	847	1.921	14,6	179
Israël	260	655	16,6	66
Jordanie	501	250	neg.	-42
Liban	601	1.030	9,4	72
Libye	60	133	14,2	12
Malte	48	176	24,0	21
Maroc	378	824	13,9	74
<b>RAU</b>	542	422	neg.	-20
Tunisie	166	642	25,0	79
Turquie	301	607	12,4	51
Total	<u>3.846</u>	<u>7.050</u>	<u>10,6</u>	<u>534</u>

Source : International Travel Statistics, 1965 et 1970

TABLEAU 17

PRIX DES VOIS PAR CHARTER  
 à partir de Londres et Francfort, comprenant  
 le transport et la pension complète pendant deux semaines  
 en saison touristique, 1971

Pays	Localité	Hôtel	Prix des vols en charter à partir de		Moyenne par pays à partir de	
			Londres (\$ EU)	Francfort (\$ EU)	Londres (\$ EU)	Francfort (\$ EU)
TUNISIE	Hammamet	El Bousten	187	177		
		Fourat	197			
		Hammamet	199	206		
		Méditerranée		217		
		Miramar	232			
		Omar Khayam	168	169		
		Orangers	220			
		Tanit	175			
		Yasmina		249		
		Nabeul	Neapolis		190	
	Riadh			234		
	Tabarka	El Morjane	184	180	206	203
	Soussse	Scheherazade	223	221		
		El Ksar	187	185		
	Djerba	Tanit	201			
Ulysse Palace		266				
Zarzis	Sidi Saad	225				
Bizerte	Carniche	217	200			
Monastir/ Skane	Tanit		172			
	Skane Palace		238			
MAROC	M'Dig	Clubhôtel M'Dig		252		
	Tanger	Chellah Africa	182			
	Agadir	Kamal	237		210	247
		Mohammed V		241		
CHYPRE	Famagouste	Salamina	282	300		
		Esperia		245		
		Constantia	263		270	273
Kyrenia	Catsellis Dome	266				
ALGERIE	Moretti	El Mirzah	211			
	Zeralda	Zeralda	195		235	
	Moretti	Riadh (Sidi Ferruch)	299			
MALTE	St. Paul's Bay	Hyperion		250		267
		Dolmen		284		
GRECE	Rhodes	Miramare	314	312		
		Athena		211		
		Belvedere	256			
	Hydra Beach	Hydra Beach		232		
	Athènes	Hôtel Stanley	189	243	263	250
	Corfou	Miramare Beach	287			
Corcyra Beach		268				
TURQUIE	Izmir	Grand Efes	268			
			261			
			230		253	
	Istanbul	Cinar				
Cesme	Cesme					
LIBAN	Bungalows	Holiday Beach		304		304
			<u>MOYENNE GENERALE</u>		<u>240</u>	<u>257</u>

SOURCES: Angleterre: Cooks, Lyons, Lunn Poly, Castle, Wing and Horizon.  
 Allemagne: Touropa, Scharnow et Neckermann.

PRIX DES VOLS PAR AVION DE LIGNE  
à partir de Londres, Francfort et Zurich, comprenant le  
transport et la pension complète pendant deux semaines,  
en saison touristique, 1971.

TABLEAU 18

Pays	Localité	Hôtel	Prix des vols par avion de ligne à partir de			Moyenne par pays à partir de			
			Londres (\$ EU)	Francfort (\$ EU)	Zurich (\$ EU)	Londres (\$ EU)	Francfort (\$ EU)	Zurich (\$ EU)	
<u>TUNISIE</u>	Hammamet	Grand Hôtel Hammamet		340					
		M'ramar	432	313					
		Orangers		299	262				
		Perc Plage		325	235				
		Sheraton		347	327				
		Tanit	280	262	227				
		Yamina		308					
		Skanez	Skanez Palace	338		274	367	300	267
		Nabeul	Les Narcisses		261				
		Sousse	Boujaffar	398					
	Djerba	Tanit	349		223				
		Ulysse Palace	406		282				
		Pl Bousten			257				
<u>MAROC</u>	Club M'Dig	Club M'Dig		295					
	Casablanca	Ballerive		298	275				
		Marhaba	444						
	Agadir	Atlas	358	327	323				
		Hacienda		409					
	Tanger	Les Almohades	346	339	314				
		Hôtel Rit			270	369	334	314	
	Fez	Salagh	315						
Rabat	De la Tour Hassan	399							
Marrakech	Almoravides	393		387					
	De la Menara	329							
<u>LIBAN</u>	Beyrouth	Riviera			273				
		Phoenicia	499		482	499		379	
<u>CHYPRE</u>	Famagouste	Evagoras Court		404					
		Florida		348					
		Constantina	423						
	Kyrenia	Mare Monte		379		432	377		
	Catsellis Dome	425							
Nicosie	Ledra	447							
<u>MALTE</u>	St. Juliano	Hilton		334					
		Villa Rosa	308						
		Sheraton	360		296				
	Sliema	Precluna	296	314	267	321	302	282	
	St. Paul's Bay	Hyperion		257		282			
	Ramla Bay								
<u>GRECE</u>	Mykonos	Aphroditis		342	310				
	Lagonissi	Xenia Hotel		316	333				
	Corfou	Corfu Palace	442	436					
	Rhodes	Miramare Beach			444	394			
		Grand Summer Palace	476			443	375	330	
		Cceanis	418		306				
	Siravast			327					
Crête	Mirabello		337	308					
	Crete Beach Bungalow	435							
<u>TURQUIE</u>	Kusadasi	Kismet	381	344	250				
		Tusan		355					
	Cesme	Grand Hôtel Cesme			258	381	352	248	
	Kusadasi	Imbat		356	237				
<u>ISRAEL</u>	Herzlia	Accadia	515	442					
	Nathania	Four Seasons		456					
		Metropol Grand			382				
	Herzlia	Eshel Hasharon			344	475	449	363	
Tiberias	Ganei Chamet	453							
	Ginton	450							
						<u>MOYENNE GENERALE</u>	411	356	312

SOURCES: Allemagne: Airtours et Touropa  
Angleterre: American Express  
Suisse: Airtour Suisse et Kuani

TUNISIE : Projet Touristique

Calendrier de la construction, des dépenses et des décaissements

Années Trimestres	I				II				III				IV				V				
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12	Q13	Q14	Q15	Q16	Q17	Q18	Q19	Q20	
TERRAINS	████████████████																				
EGOUTS	████████████████				Début de la construction																
ADDUCTION D'EAU	████████████████				Début de la construction																
ROUTES	████████████████				Début de la construction																
ELECTRICITE	████████████████				Début de la construction																
TELECOMMUNICATIONS	████████████████				██																
DIRECTION DU PROJET	████████████████				██																
PLANIFICATION	████████████████				██																
PUBLICITE ET PROPAGANDE	████████████████				██																
Date d'entrée en figure de l'accord de prêt	→																				←
Dépenses (en dollars EU)	11,170,000				17,740,000				17,600,000				8,490,000								
Taux	20%				33%				32%				15%								
Décaissements (en dollars EU)	5,000,000				12,000,000				12,000,000				7,400,000								
Taux	14%				33%				33%				20%								

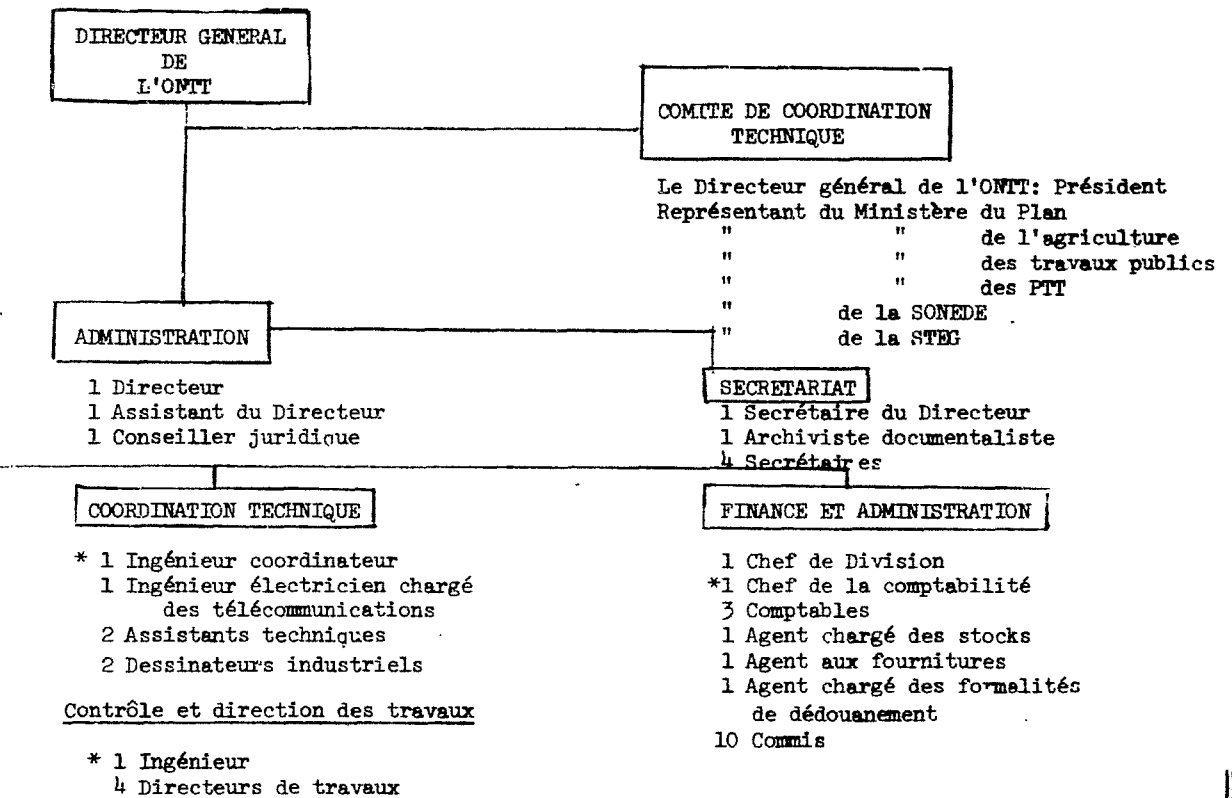
TUNISIE

REPUBLIQUE TUNISIENNE

ORGANIGRAMME DU BUREAU DU PROJET  
(Direction du projet)

OFFICE NATIONAL DU TOURISME  
ET DU THERMALISME

DIRECTION DES PROGRAMMES



\* Personnel étranger

TUNISIEPROJET D'INFRASTRUCTURE TOURISTIQUEL'Office national du tourisme et du thermalisme

1. L'Office national du tourisme et du thermalisme (ONTT) a été fondé en juillet 1971 (décret No 71.264). Il remplace le Ministère du tourisme et du développement régional dont l'existence fut fort brève. Ce changement de statut présente de grands avantages car l'organisme gouvernemental du tourisme tunisien est doté d'un statut semi-autonome avec le pouvoir de gérer ses propres finances, d'emprunter, d'effectuer des paiements et de recruter du personnel, sans avoir à respecter les règles restrictives d'un département gouvernemental. L'Office est placé sous la tutelle du Ministère de l'économie nationale. Par ailleurs l'Office est amené, dans une large mesure, à assumer les fonctions de l'ancien Commissariat général au tourisme et au thermalisme (CGTT) qui était le principal organisme chargé de la promotion et du développement du tourisme en Tunisie avant la création du Ministère du tourisme en 1969.

2. Les fonctions essentielles de l'ONTT sont les suivantes:

- i) Définir et mettre en oeuvre les directives du gouvernement en matière de tourisme et de thermalisme dans le cadre du plan de développement économique et social défini par le Ministère du Plan;
- ii) Assurer le développement et l'équipement de zones présentant un intérêt touristique ou thermal;
- iii) Appliquer la réglementation touchant aux intérêts privés et publics dans ces domaines;
- iv) Apporter toute l'aide possible aux personnes physiques ou morales participant au développement du tourisme;
- v) Organiser la formation professionnelle du personnel;
- vi) Coordonner et favoriser le développement du tourisme avec le concours d'organismes publics et privés, notamment en matière de construction, de gestion, de publicité et d'organisation d'expositions.

3. Le Conseil d'administration de l'ONTT (qui se réunit chaque mois) est présidé par le Ministre de l'Education nationale et se compose de cinq administrateurs nommés par le président avec avis du Ministre des finances, de six administrateurs choisis pour leur compétence dans le domaine du tourisme, et du Directeur général de l'ONTT (lui aussi nommé par le Ministre et qui assure la présidence en l'absence du Ministre). Le Directeur général actuel, M. Azzabi (ancien gouverneur de Nabeul) est chargé de l'administration quotidienne de l'ONTT. Il est le dirigeant dynamique d'une équipe qualifiée. Toutefois le personnel est en nombre insuffisant pour mener à bien le projet prévu; aussi a-t-on créé et doté en personnel une cellule spéciale "la Direction des travaux" responsable plus spécialement du projet dans le cadre de l'ONTT. Cette cellule sera chargée de toutes les questions de coordination et de mise en oeuvre du projet confié à l'ONTT. Le responsable de cette cellule dépendra directement de M. Azzabi.

4. L'ONTT est en grande partie financé sur le budget national par l'intermédiaire 1) du Ministère de l'économie nationale. L'Office, sous la tutelle du Ministre, est autorisé à contracter des emprunts, à participer à des entreprises touristiques, et à payer ses dépenses sur son propre compte bancaire. Il est chargé de la gestion de l'aide de l'Etat aux entreprises touristiques; c'est lui qui passe les contrats pour les petits travaux d'infrastructure (branchements), entrepris en coopération avec les institutions compétentes, et dont le but est de relier les hôtels à l'infrastructure principale (eau, télécommunications, électricité et routes). L'Office surveille ces travaux et paie les entrepreneurs. Tous les projets hôteliers en Tunisie sont soumis aux règlements et à l'approbation de l'ONTT, qui agit dans le cadre de la Commission interministérielle du tourisme 2/. L'ONTT est aussi chargé de l'établissement, de l'administration et du financement des offices du tourisme gouvernementaux à l'étranger, de la propagande touristique, et de l'exécution des programmes de formation professionnelle organisés par le Gouvernement. La chaîne d'hôtels, de restaurants et de transports du Gouvernement, la "Société hôtelière et touristique tunisienne" (SHTT) est sous la tutelle de l'ONTT.

5. L'organisation de l'ONTT (voir le diagramme ci-joint) est divisée en trois directions: programmes (tout le travail technique et d'infrastructure pendant la phase de développement antérieure à l'exploitation des hôtels), opérations (statistiques, inspection des projets d'hôtels, étude de l'exploitation hôtelière, etc.) et promotion du tourisme (par la publicité, faite dans le pays et à l'étranger); et en deux divisions, l'une de l'administration et des finances, l'autre de la formation professionnelle. L'Office bénéficie du concours de conseillers étrangers dans les domaines technique et touristique.

---

1/ Les principales sources de revenu de l'ONTT, mis à part le budget national, proviennent de la location de l'hôtel Hilton de Tunis, des gains de la chaîne SHTT, et de la vente de bons d'équipement.

2/ La Commission se réunit deux fois par mois pour donner son accord aux projets d'hôtels conformément au Code d'investissement, habituellement sous la présidence du Directeur général de l'ONTT, qui représente le Ministre de l'économie nationale.



Organigramme de l'ONTT

Conseil d'administration

Directeur général

M. R. Azzabi

Bureau  
du projet

Divisions

Directions

Administration  
et  
finances

Tourisme et  
formation aux  
métiers de  
l'hôtellerie

DI  
Directeur des  
programmes

M. A. Smaoui

D2  
Directeur des  
opérations

M. Ben Hamida

D3  
Directeur de la  
publicité et de  
la propagande

M. R. Goubaa

Personnel

Budget et comptabilité

Fournitures

Coordination et  
Secrétariat

Etudes et  
législation

Secrétariat

SHIT

Secrétariat

Affaires foncières

Secrétariat

Délégations  
régionales

Formation aux  
métiers de  
l'hôtellerie

Emploi

Secrétariat

Publications

Agences  
à l'étranger

Publicité  
et propa-  
gande à  
l'étranger

En Tunisie

A l'étranger

Liaisons  
intérieures

Recherche de  
conférences

Equi-  
pement

Aide de  
l'Etat

Agréments et  
conventions

Aménagement et  
protection des  
sites

Constructions  
hôtelières

Constructions  
des stations  
thermales

Promotion  
des  
investissements

Infrastructure

Service  
juridique

Statistiques  
et documenta-  
tion

Inspection  
des hôtels

Prix

Environ-  
nement

Etudes  
hôtelières

TUNISIE

EVALUATION D'UN PROJET D'INFRASTRUCTURE TOURISTIQUE

Description des zones du projet

1. Cette Annexe contient une description de chacune des six zones d'aménagement touristique.

Tunis Nord

2. Située à environ 10 km du centre de Tunis, ville de près d'un million d'habitants, la zone du projet Tunis Nord s'étend sur approximativement 2.575 ha, et comprend des plages séparées dans le fond de criques naturelles adossées à des collines. Près de la zone du projet, la pittoresque ville de Sidi Bou Saïd offre de beaux magasins, des restaurants et des cafés, ainsi que des vues sur la baie de Tunis et sur les vestiges de l'ancienne Carthage. Les installations touristiques (7 hôtels, 1.462 lits) occupent presque toute la côte, mais un large plateau de l'autre côté de la route côtière n'est pas encore mis en valeur. Contiguë à une magnifique réserve de la faune et de la flore, le site, propriété du gouvernement, serait un lieu d'élection idéal pour l'implantation d'un complexe hôtelier de luxe qui pourrait par la suite être intégré au plan d'aménagement du grand Tunis. Plusieurs investisseurs ont demandé officiellement l'autorisation de construire un complexe de ce genre, mais l'ONTT réserve sa décision jusqu'à ce que soient terminés les plans d'aménagement définitifs des zones du projet. L'on évalue à 10.000 lits, au point de saturation, la capacité hôtelière de la zone de Tunis Nord.

Tunis Sud

3. La zone du projet Tunis Sud, située à environ 15 km du centre de Tunis, s'étend sur approximativement 4.750 ha. Ses quelque 14 km de côtes comportent de longues étendues de plages de sable. Plate dans son ensemble, la zone est limitée au sud par d'abruptes falaises plongeant sur la baie de Tunis. Parmi les promontoires qui caractérisent la région, le village de Korbous surplombant la baie est bien connu des touristes qui l'apprécient pour ses bains chauds sulfureux. Le front de mer de la zone de Tunis Sud est actuellement réservé à des hôtels de classe touriste et à des bungalows pour vacanciers (en tout 6 hôtels, 1.538 lits). Au point de saturation, sa capacité d'hébergement devrait atteindre 20.000 lits.

Hammamet

4. A environ 60 km au sud de Tunis, Hammamet constitue la plus grande et la plus ancienne des zones du projet et le centre touristique principal de la Tunisie. Cette zone, qui s'étend sur 8.000 ha, possède 27,1 km de plages sur 31,4 km de côtes et comprend les villages de Hammamet, Nabeul (centre renommé de la céramique), Beni Khair, Dar Chabane et Masmoura. Hammamet même, pittoresque ville d'environ 12.000 habitants, pour la plupart pêcheurs, se trouve à quelque 70 km de Tunis par la route. L'été, un festival culturel se déroule pendant tout un mois dans le théâtre de plein air du Parc de Hammamet, qui est contigu à la plage principale. Cette zone, que l'on appelle la Riviera

tunisienne, se caractérise par une flore abondante typiquement méditerranéenne, telles les plantations d'orangers et de citronniers qui encadrent les hôtels, les villas et les sites archéologiques le long du rivage. Ces dernières années, parmi les six zones d'aménagement, c'est dans la zone de Hammamet, relativement bien aménagée, que les activités touristiques se sont le plus développées. La capacité d'hébergement de cette zone s'est multipliée par 9 entre 1965 et 1971 pour atteindre maintenant 12.363 lits. Les aménagements futurs, qui seront pour la plupart concentrés sur les 5,3 km de côtes encore inexploitées, devraient, au point de saturation, porter à 50.000 lits la capacité hôtelière de cette zone.

#### Sousse

5. Située à environ 150 km de Tunis, la zone de Sousse (4.475 ha) s'étend du pittoresque village de pêche de Hergla jusqu'à la bordure de Sousse même, ville de près de 60.000 habitants. Les deux sites archéologiques de Monastir-Skanes et de El Djem se trouvent à une courte distance en voiture de cette zone du projet; Monastir-Skanes possède quelques-unes des mosaïques romaines les mieux conservées et El Djem le plus grand Colisée après celui de Rome. Jusqu'à présent les ressources touristiques de Sousse n'ont été exploitées que dans une très faible mesure. Sur les 30 km de côte dans cette zone, 22 n'ont pas été mis en valeur et la capacité d'hébergement n'est que de 4.841 lits alors qu'on estime qu'elle peut atteindre 40.000 lits au point de saturation. Cependant les projets en cours prévoient un fort accroissement de la capacité hôtelière de cette zone pour les années à venir. Cofitour a confié par contrat à des consultants une étude de justification économique d'un complexe touristique intégré à construire sur les collines couvertes d'oliviers qui bordent les plages de Sousse. Ce complexe comprendrait 15.000 lits d'hôtels nouveaux, un nombre indéterminé de villas qui seraient à vendre ou à louer aux touristes, des installations touristiques, telles que centres de loisirs, terrains de golf et clubs de voile. S'étendant sur une zone de 1.500 hectares, les travaux prévus s'échelonnaient sur la période 1974-1985.

#### Djerba

6. La zone du projet de Djerba est située sur le cap nord-est de l'île de Djerba, ancienne terre des lotophages légendaires. Plate dans son ensemble, cette zone s'étend sur environ 9.600 ha et comprend 42 km de plages excellentes, dont 13 km restent à aménager. L'arrivée dans l'île se fait par l'aéroport international de Djerba-Melita, situé sur l'île même, par une voie romaine à El Kantara, et par les deux ports d'Adjim et de Houmt Souk. Avec ses bouquets de palmiers, ses superbes mosquées et ses édifices tout blancs dont les dômes se découpent sur un ciel d'un bleu intense, le paysage semi-tropical de Djerba est exotique et saisissant. Située à la limite du Sahara, l'île bénéficie d'un climat particulièrement favorable qui permet les bains toute l'année. Les avantages comparatifs de Djerba font que les taux d'occupation des moyens d'hébergement de cette zone (14 hôtels, 4.538 lits) sont nettement plus élevés que ceux enregistrés en général dans les autres régions de Tunisie. Cependant le développement futur de l'île, comme celui de la zone voisine de Zarzis, est compromis par le manque d'eau. Le projet, qui permettra d'amener davantage d'eau de sources éloignées, résoudra le problème jusqu'en 1979, mais après cette date il faudra peut-être envisager des solutions à plus long terme. La capacité hôtelière de Djerba au point de saturation est évaluée à 30.000 lits.

Zarzis

7. Située sur le continent, à 20 km au sud-est de la voie romaine menant à Djerba, la zone de Zarzis (7.100 ha) jouit du même climat chaud et sec toute l'année, avec un ensoleillement de 320 à 340 jours par an. Elle compte 30 km de côtes dont 12 km de larges plages de sable bordées par une végétation luxuriante. La ville de Zarzis, avec une population d'environ 12.000 habitants, est un petit port de pêche et un centre agricole. La capacité d'hébergement de la zone de Zarzis a beaucoup augmenté en 1971 et elle atteint actuellement 1.504 lits. On évalue à 24.000 lits la capacité d'hébergement de Zarzis au "point de saturation".

TUNISIEEVALUATION D'UN PROJET D'INFRASTRUCTURE TOURISTIQUEROUTESA. Introduction

1. Le développement de l'industrie touristique en Tunisie ne peut se concevoir sans une bonne organisation des transports pour amener les touristes dans le pays, les conduire à leur hôtel et leur permettre de visiter le pays. Dans l'ensemble le réseau des transports a suffi jusqu'à présent à faire face à la croissance de l'industrie touristique. Toutefois, le développement du tourisme ne pourra se poursuivre sans que soient améliorées les liaisons entre les régions touristiques et l'ensemble du réseau routier, les communications à l'intérieur des régions touristiques et les moyens d'accès aux hôtels, aux installations touristiques et aux sites et aux vestiges de l'antiquité.

2. Grâce aux transports aériens, la Tunisie est à quelques heures de vol du vaste marché touristique que représente l'Europe occidentale. La grande majorité des touristes, 80% environ du total, arrivent en avion, de plus en plus par avion affrété. La Tunisie a trois aéroports internationaux: Tunis-Carthage et Monastir au nord, et Djerba-Melita au sud. Les autres touristes se rendent en Tunisie par la route et, dans une moindre mesure, par bateau. Les voyageurs "motorisés" n'entrent que pour un faible pourcentage dans le total des touristes, mais on s'attend à voir leur nombre augmenter dans un proche avenir, lorsqu'une liaison par bac transportant les autos sera organisée avec la Sicile.

3. L'acheminement des touristes de leur point d'arrivée dans le pays à leur destination finale se fait par la route. L'afflux des touristes a provoqué un accroissement de la circulation sur les routes et en particulier sur celles menant de Tunis vers le sud. D'ailleurs, sur toutes les routes qui sont en train d'être améliorées grâce au premier projet routier financé par la Banque (Prêt 746-Tun), la circulation touristique est intense.

B. Description

4. En tant que partie intégrante d'un programme d'ensemble de développement touristique dans les six zones du projet, les travaux routiers prévus ont pour objet de rattraper le retard pris dans la modernisation des routes et de satisfaire à l'accroissement prévu du trafic. L'on peut schématiquement classer en deux catégories les routes prévues: i) les routes principales reliant les zones du projet au réseau routier national, ou, à l'intérieur de chaque zone, assurant une meilleure communication entre les divers centres d'activités et les curiosités touristiques; et ii) des voies d'accès reliant chaque hôtel, ou installation touristique, au réseau routier.

5. L'élément "routes" du projet touristique comprend:
- l'amélioration ou la construction, dans les six zones du projet, d'environ 113 km de routes principales, y compris deux grands ponts, environ 83 km de routes secondaires, et des pistes cyclables; et
  - des services d'ingénierie pour le projet d'exécution et la direction des travaux routiers cités ci-dessus.
6. Une ventilation par région touristique des routes prévues dans le projet est résumée ci-dessous et figure en détail dans le Tableau 1.

	<u>Routes principales</u> (km)	<u>Voies d'accès</u> (km)
Tunis Nord	8,2	1,5
Tunis Sud	11,5	2,8
Hammamet	6,7	14,0
Sousse	17,0	6,5
Zarzis	26,7	28,6
Djerba	<u>42,5</u>	<u>29,5</u>
	112,6	82,9
Total pour l'ensemble des routes	<u>195,5</u>	

Le programme routier a été évalué sur la base d'études techniques préliminaires faites en 1971 par Studi-BCEOM (Tunisie, France) pour les routes des régions de Tunis Nord, de Tunis Sud, de Hammamet et de Sousse, et par SCET (France) pour les routes des régions de Zarzis et de Djerba. La Banque exige normalement pour approuver un projet routier qu'un projet d'exécution lui soit préalablement soumis mais, dans ce cas, elle se contente d'études techniques préliminaires; en effet les routes du projet touristique sont comparables à celles actuellement modernisées ou construites au titre du premier projet routier financé par la Banque et l'expérience qu'elle vient d'acquérir constitue donc une base sûre pour l'évaluation des coûts.

7. A Tunis Nord, les travaux portent sur: i) le bitumage de la section non macadamisée de la route appelée la boucle de Raoud reliant GP 9, route directe menant à Tunis, et la route suivant la côte; ii) la création d'une seconde boucle vers la route côtière à Gammarth, et iii) la construction d'une route de corniche parallèle à la route côtière mais quelque peu en retrait dans les collines. La zone de Tunis Sud bénéficiera d'une route qui partira de l'artère nord-sud (GP 1) pour desservir les installations touristiques côtières. La côte de la région de Hammamet est bien desservie par la route actuelle, MC 28. La nouvelle route qui sera construite dans cette région mènera de la MC 28 vers l'intérieur, où selon les projets actuels, l'on prévoit un important aménagement touristique, dont la création du premier club de golf de Tunisie.

8. Dans la zone de Sousse, la route qui relie GP 1 au pittoresque village de pêche de Hergla sera améliorée, et l'on construira une route de dégagement contournant Hergla. A l'endroit où la route de côte est interrompue, un pont sera construit au-dessus de l'estuaire de l'El Menzel. La circulation de transit à travers la zone urbaine de El Kantaoui sera détournée par une déviation offrant une belle vue panoramique et le raccordement sera fait entre la route côtière et la ville de Sousse. A Zerzis, la route de terre qui dessert les installations touristiques côtières sera améliorée et macadamisée; elle sera prolongée pour rejoindre à Sidi Chenmakh la route MC 117 menant à Djerba. A Djerba, la route menant de l'aéroport de Melita à Houmt Souk sera améliorée; une nouvelle route panoramique et directe sera construite entre Houmt et Midoun, ainsi que des déviations contournant Houmt Souk, Midoun, Sirenes-Meninx, Taguerness et Aghir.

9. Les routes du projet traversent dans l'ensemble un terrain plat ou légèrement ondulé, et ne posent pas de grands problèmes techniques. Les services ont choisi les tracés avec soin pour ne pas nuire à l'atmosphère de délassément et à la beauté de l'ensemble, et afin d'intégrer harmonieusement les routes au paysage. Les normes techniques (Tableau 2) qui sont appliquées à ces routes correspondent à celles du réseau routier national et à leur fonction touristique. Elles sont conçues pour une vitesse modérée de 60 à 80 km à l'heure. Les routes principales auront 11 m de large et 6 m de chaussée, ce qui constitue un minimum pour cette catégorie. Les seules exceptions seront la boucle de Raoud dans la zone de Tunis Nord et la route de dégagement de Houmt Souk, qui auront 12 m de large avec une chaussée de 7 m. Les tronçons déjà existants de la boucle de Raoud ont été construits sur ce modèle. Les voies d'accès auront 9 m de large et 5 m de chaussée, ce qui est un minimum pour une route à double sens. Les chaussées seront bitumées; leur structure respectera les normes de solidité nationales, sauf sur les voies d'accès où des normes inférieures seront appliquées. Les intersections seront conçues avec soin par souci de sécurité, et lorsque cela semblera nécessaire, l'on prévoira des améliorations par étapes selon les besoins de la circulation à venir. Les caractéristiques techniques sont jugées satisfaisantes et adaptées aux besoins.

### C. Estimation des coûts

10. Le coût total de la réalisation du projet routier, y compris 0,5 million de dollars pour l'achat des terrains, est évalué à 14,8 millions de dollars <sup>1/</sup>, l'élément payable en devises s'élevant à 7,2 millions de dollars. L'on trouvera dans les Tableaux 1 et 3 de la présente annexe des évaluations détaillées de ces coûts. L'estimation des coûts de construction a été faite par les experts de Studi-BCEOM et de SCET sur la base des devis établis à partir des études techniques préliminaires. Les prix unitaires utilisés pour ces estimations ont été comparés avec ceux obtenus lors de soumissions récentes aux travaux du premier projet routier de la Banque, puis quelques modifications ont été apportées aux estimations.

---

<sup>1/</sup> Ce montant de 0,5 million de dollars, représentant le coût estimé de l'achat des terrains, explique la différence entre le coût total de l'élément "routes" indiqué dans la présente annexe et le coût total qui apparaît dans le tableau III, par. 3.16, du rapport d'évaluation.

11. L'évaluation des coûts de construction (Tableau 1) a été faite en fonction des prix qui avaient cours à la fin de 1971. A cette base, une provision de 5% par an a été ajoutée, pour tenir compte de l'augmentation des prix entre la fin de 1971 et le moment prévu pour les soumissions. Le grand nombre de projets d'infrastructure mis en oeuvre en Tunisie provoquera probablement une vive activité dans l'industrie de la construction dans les années à venir et une provision supplémentaire de 5% a été ajoutée, pour l'éventualité d'une hausse des prix. Finalement, l'évaluation a été relevée de 5% en prévision des hausses de prix que pourraient appliquer les entreprises au cours des deux années de travaux de construction qui ont été prévues. Ainsi le montant global des provisions pour hausse des prix s'élève à 18,5%. Les provisions pour imprévus, dans le cas d'une augmentation des travaux prévus, sont de 20%, ce qui se justifie du fait que les évaluations obtenues ont été basées uniquement sur les études techniques préliminaires. Le coût des services d'ingénierie pour le projet d'exécution et de la direction des travaux indiqués ci-dessus est approximatif et a été évalué en pourcentage des coûts de construction.

12. Pour les deux lots principaux de construction, l'on évalue à quelque 50% l'élément payable en devises des travaux, dans l'hypothèse où les entreprises domiciliées en Tunisie obtiendront environ la moitié des contrats, ce qui est probable. L'élément payable en devises dans le cas des contrats pour la construction des voies d'accès secondaires représente environ 45%, vu que ces travaux seront sans doute confiés à de petites entreprises locales. L'élément payable en devises des services d'ingénierie pour les différents marchés varie selon les premières estimations entre 30 et 70%, selon les possibilités d'emploi combiné de bureaux et de personnel local et étranger.

#### D. Exécution

13. L'exécution des travaux routiers sera confiée à l'ONTT et à la "Direction des ponts et chaussées" (DPC) du Ministère des travaux publics. L'ONTT sera surtout responsable de la gestion financière et administrative, et la DPC sera chargée de la partie technique du programme routier. Lorsque les travaux seront achevés, la DPC sera chargée de leur entretien. Un accord approuvé par le Conseil des ministres a déjà été conclu entre les deux institutions précisant les responsabilités relatives de l'ONTT et de la DPC.

14. Les travaux de construction de routes ont été divisés en cinq marchés (Tableau 1). Les marchés les plus importants, désignés sous les noms de lots 1 à 4, comprennent les routes principales et les tronçons de voies d'accès (environ 50 km) dont le tracé peut déjà être déterminé d'après les plans d'aménagement des zones touristiques. Le contrat de moindre importance (lot 5) comprend les tronçons de routes secondaires (environ 30 km) qui fournissent une liaison directe avec les hôtels et les autres installations touristiques, dont l'emplacement n'a pas encore été fixé. En conséquence, le tracé de ces routes sera reporté à la période du projet où les hôtels et autres installations touristiques auront déjà été construits. Le lot 5 peut être subdivisé en phases qui se dérouleront pendant la période d'exécution du projet.



15. Le projet d'exécution des travaux qui seront effectués au titre des quatre marchés les plus importants sera confié à des experts, probablement la Studi-BCEOM et la SCET qui ont fait les études techniques préliminaires. Le prêt et le crédit ne prendront effet qu'une fois signés les contrats des experts. Pour diriger et surveiller les travaux routiers, le gouvernement va créer le "Service des opérations spéciales", au sein de la DPC, qui est comparable à la cellule de contrôle chargée actuellement de diriger les travaux entrepris au titre du premier projet routier financé par la Banque. Des experts fourniront une assistance technique à cette cellule spéciale. Au cours des négociations le gouvernement a donné son accord à ce qu'un bureau d'études assure la direction des travaux, dans le cas où le Service des opérations spéciales ne pourrait être organisé en temps voulu.

16. Le marché de moindre importance couvrira des travaux mineurs et disséminés dans les six zones, exigeant une grande coordination avec les promoteurs d'hôtels et d'autres installations touristiques tant pour ce qui est des plans que des calendriers d'exécution. Le projet d'exécution et la direction de ces travaux seront confiés à des consultants. Afin de décharger les institutions gouvernementales des tâches secondaires consistant à traiter avec les promoteurs et les entrepreneurs qui participent à ces opérations, il sera aussi demandé aux consultants d'aider à l'administration des travaux. L'on choisira probablement pour cette tâche un bureau d'études installé en Tunisie. Le prêt et le crédit ne prendront effet qu'après la signature du contrat des experts.

17. Les marchés des lots 1 à 4 seront passés sur la base de prix unitaires après appels d'offres internationaux. Les lots seront subdivisés et les entreprises seront autorisées à soumissionner pour l'une ou plusieurs des parties. Cette disposition est destinée à stimuler la concurrence entre les entreprises de tailles différentes. Il est prévu que les appels d'offres pour les deux premiers lots seront lancés au début de 1973, ceux concernant les troisième et quatrième lots environ un an après. La construction de chaque lot prendra à peu près deux ans et ainsi les travaux devraient être achevés dans la première moitié de 1976.

18. La programmation du lot 5 dépendra de la progression de la construction des hôtels et autres installations touristiques. De ce fait, il sera impossible de préparer un projet d'exécution à l'avance pour un volume de travaux qui soit suffisamment important pour attirer les soumissionnaires éventuels. La solution proposée est d'évaluer, pour une période donnée, disons de un an à 18 mois, le type et le volume des travaux ainsi que leur répartition géographique et leur échelonnement dans le temps et de demander aux entrepreneurs de faire des offres de prix unitaires sur la base d'une liste détaillée des travaux prévus. Cette disposition permettra de construire les voies d'accès au fur et à mesure que seront construits les hôtels. Les travaux étant de faible envergure, les appels d'offres se limiteront au territoire tunisien mais pourront y répondre aussi bien les entrepreneurs étrangers que les entrepreneurs locaux. Le lot 3 couvrira le programme de construction des routes d'accès pour une période de trois ans, du milieu de 1973 au milieu de 1976.

F. Evaluation économique

19. Si la croissance de l'industrie touristique que l'on prévoit se réalise, il faut créer des installations touristiques capables d'attirer davantage de touristes et l'infrastructure de base indispensable à leur fonctionnement. Non seulement le tourisme mais aussi le trafic en général bénéficieront des investissements envisagés mais ces derniers ne se justifient que parce qu'ils font partie intégrante d'un programme de développement du tourisme, qui est à l'origine des décisions d'investir.

20. Deux critères ont servi à évaluer la justification des divers éléments de l'ensemble des investissements routiers: dans quelle mesure les travaux envisagés serviront-ils à satisfaire les besoins actuels et futurs du tourisme? Dans quelle mesure contribueront-ils à rehausser l'attrait de ces zones touristiques? En plus, les experts ont vérifié le bien-fondé des tracés prévus en fonction du plan général d'aménagement de chaque zone, en tenant compte des facteurs suivants: utilisation des terrains, préservation des sites et intégration dans l'ensemble du réseau routier. Compte tenu de ces critères, les divers éléments de l'ensemble des travaux routiers envisagés ont été jugés propres à être inclus dans le projet touristique.

**TUNISIE**  
**PROJET D'INFRASTRUCTURE TOURISTIQUE**  
**Travaux de construction routière**

ANNEXE 3  
Tableau 1

Tronçon routier proche de zone touristique	Longueur km	No du lot	Coût estimatif (milliers de D)									
			Lot 1		Lot 2		Lot 3		Lot 4		Lot 5	
			Travaux de construction	Emprise	Travaux de construction	Emprise	Travaux de construction	Emprise	Travaux de construction	Emprise	Travaux de construction	Emprise
<b>Tunis Nord</b>												
Boucle de Rouad	3,3	1	61	-								
Route de corniche	3,1	1	173	2								
Boucle de Gammarth	1,8	1	72	-								
Routes d'accès *	1,5	1	51	1								
<b>Tunis Sud</b>												
Route principale y compris pont sur l'Oued Soltane	11,5	1	372	4								
Routes d'accès *	2,1	1	36	-							12	
Routes d'accès **	0,7	5										
<b>Hammamet</b>												
Route principale (MC 28 jusqu'au golfe)	6,7	2			281	1						
Routes d'accès *	8,2	2			163	3						
Routes d'accès **	5,8	5									106	2
<b>Sousse</b>												
Liaison GPL - Hergla	7,5	2			167	1						
Déviations Hergla	2,0	2			42	1						
Pont El Menzel (y compris accès)	2,2	2			227	-						
Déviations El Kantaoui	4,5	2			117	1						
Liaison GPL - route côtière	0,8	1	46	4								
Routes d'accès *	3,8	2			61	2						
Routes d'accès **	2,7	5									44	1
<b>Zarzis</b>												
Liaison Zarzis-Sidi Chamakh	26,7	3					437	15				
Routes d'accès *	22,6	3					422	42				
Routes d'accès **	6,0	5									79	
<b>Djerba</b>												
Aéroport - Houmt Souk	9,0	3					135	-				
Houmt Souk-Midoun (y compris déviations)	21,5	4							542	102		
Déviations Sirenes	2,9	3					61	7				
Déviations Taguermess	5,6	4							117	12		
Déviations Agdir	3,5	3					83	8				
Routes d'accès *	18,1	4							268	32		
Routes d'accès **	11,4	5									149	-
Piste cyclable		5									80	-
<b>Total des coûts - fin 1971</b>			<b>811</b>	<b>11</b>	<b>1.058</b>	<b>9</b>	<b>1.138</b>	<b>72</b>	<b>927</b>	<b>147</b>	<b>470</b>	<b>3</b>
Hausse des prix entre fin 1971 et date des soumissions, 5 % par an:												
Lot Nos 1 et 3, 5 %			40				57					
Lot Nos 2 et 4, 10 %					106				93			
Lot No 5, 7,5 %											35	
<b>Totaux</b>			<b>851</b>		<b>1.164</b>		<b>1.195</b>		<b>1.020</b>		<b>505</b>	
Hausse des prix pour boom prévu de la construction, 5 %												
			43		58		60		51		25	
<b>Total des coûts escomptés à la date des soumissions, à l'exclusion des imprévus:</b>			<b>894</b>		<b>1.222</b>		<b>1.255</b>		<b>1.071</b>		<b>530</b>	
Provisions pour imprévus:												
Dépassement des quantités, 20 %			179		245		251		214		106	
Révision des prix en cours de travaux, 5 %			54		73		75		64		32	
<b>Total des coûts estimatifs de construction:</b>			<b>1.127</b>		<b>1.540</b>		<b>1.581</b>		<b>1.349</b>		<b>668</b>	

\* Routes pour lesquelles le tracé en plan peut être déterminé à l'aide des études d'Italconsult.  
 \*\* Tracés en plan seront déterminés lorsque l'emplacement des installations touristiques sera connu.

TUNISIE

Projet d'infrastructure touristique

Routes

Caractéristiques techniques

Vitesse de base	60 - 80 km/h	
Profil en travers	<u>Plate-forme</u>	<u>Chaussée</u>
Boucle de Rouad, Tunis Nord Déviation d'Hount Souk	12 m	7 m
Routes principales (autres que celles citées ci-dessus)	11 m	6 m
Routes d'accès	9 m	5 m
Couche de roulement de la chaussée		
Routes principales, Tunis Nord, Tunis Sud, Hammamet, Sousse	Enduit superficiel bicouche ou couche de 5 cm de mélange	
Autres routes	Enduit superficiel bicouche	
Revêtement des accotements	Concassés sélectionnés	
Critères de construction des chaussées		
Routes principales	Charge à l'essieu 13 t	
Routes d'accès	Nombre journalier de véhicules de plus de 3 t, selon la métho- de du laboratoire de recherches routières	
Caractéristiques techniques des intersections	Les intersections seront exécutées en plusieurs phases et pourront, à l'achèvement des travaux, sup- porter la demande de pointe de 1985	

## PROJET D'INFRASTRUCTURE TOURISTIQUE

## Devis sommaire des travaux routiers prévus au projet

	----- milliers de D----- Monnaie			-----milliers de D----- Monnaie			Coût en devises en pourcentage du total
	Devises	nationale	Total	Devises	nationale	Total	
<b>A. Emprise</b> (Voir Tableau 1)	-	242	242	-	501	501	0
<b>B. Travaux</b> (Voir Tableau 1)							
Lot 1	406	405	811	840	839	1.679	50
Lot 2	529	529	1.058	1.095	1.095	2.190	50
Lot 3	569	569	1.138	1.178	1.178	2.356	50
Lot 4	463	464	927	959	960	1.919	50
Lot 5	212	258	470	439	534	973	45
<b>Total partiel, coût des travaux à la fin 1971</b>	2.179	2.225	4.404	4.511	4.606	9.117	
<b>C. Services d'ingénierie</b>							
i) Projet d'exécution lots 1, 2, 3 et 4	126	54	180	261	112	373	70
ii) Surveillance des travaux lots 1, 2, 3 et 4	189	81	270	391	168	559	70
iii) Projet d'exécution et surveillance des travaux lot 5	24	56	80	50	116	166	30
<b>Total partiel, services d'ingénierie</b>	339	191	530	702	396	1.098	
<b>D. Imprévus</b>							
i) Dépassement des quantités							
a) sur les travaux - 20 %	436	445	881	902	921	1.823	
b) sur les services d'ingénierie - 20 %	68	38	106	141	79	220	
ii) Hausse des prix							
a) sur le prix de base des travaux (1971), plus provision pour dépassement des quantités							
- pour hausse des prix jusqu'à la date des soumissions - 5 % par an	197	200	397	408	414	822	
- pour boom prévu de la construction - 5 %	141	143	284	292	296	588	
- pour hausse des prix en cours de travaux - 5 %	148	151	299	306	313	619	
b) sur les services d'ingénierie pour surveillance des travaux - 5 %	11	7	18	23	14	37	
<b>Total partiel, imprévus</b>	1.001	984	1.985	2.072	2.037	4.109	
<b>Total</b>	3.519	3.642	7.161	7.285	7.540	14.825	

TUNISIE

EVALUATION D'UN PROJET D'INFRASTRUCTURE TOURISTIQUE

PARTIE RELATIVE AUX ADDUCTIONS D'EAU

1. La Société nationale d'exploitation et de distribution des eaux (la SONEDE) effectue actuellement des travaux pour accroître la capacité des principales installations d'adduction d'eau desservant les régions où sont situées les zones du projet. Le programme de la SONEDE est financé par un prêt de la Banque (581-TUN) et par un crédit de l'IDA (209-TUN). Quand il sera entièrement réalisé, la capacité des réseaux d'adduction d'eau sera partout suffisante pour satisfaire la demande engendrée par les projets touristiques jusqu'en 1981, sauf dans les zones de Djerba et de Zarzis, où elle devra être encore augmenté grâce à de nouveaux ouvrages prévus dans le projet proposé. Seuls les réseaux de distribution devront être développés dans toutes les zones. Les plans des principaux travaux nécessaires ont déjà été établis par la Société générale d'études hydrauliques et agricoles (la SOGETHA), cabinet français de consultants, dans le cadre du projet de la SONEDE financé par le crédit 209-TUN. La SONEDE a mis ces plans à jour pour tenir compte des modifications apportées aux programmes de développement du tourisme. Les éléments qui ont été choisis pour le projet correspondent à la solution la moins coûteuse pour un taux d'actualisation de 8 %.

A. Description du projet

2. Les principaux éléments de la partie du projet qui concerne les adductions d'eau sont (l'achèvement d') un deuxième aqueduc pour alimenter les zones de Djerba et de Zarzis, des canalisations de distribution principales et secondaires dans toutes les zones, des réservoirs et des branchements pour relier les hôtels aux réseaux de distribution. Ces éléments sont décrits ci-dessous par zone.

Tunis Nord

3. Les installations qui alimentent actuellement la zone nord de Tunis ont une capacité suffisante pour faire face à la demande qui sera engendrée par le développement hôtelier à Raoud. Il suffira d'étendre le réseau de distribution. Les travaux porteront sur la mise en place de 4.600 m de canalisation principale de distribution de 30 cm de diamètre, sur la construction d'un réservoir de 1.000 m<sup>3</sup> et sur les branchements reliant les hôtels aux canalisations principales de distribution.

Tunis Sud

4. La zone intéressée par le projet sera alimentée par l'aqueduc reliant Tunis à Nabeul. Les travaux porteront sur:

- 1) une canalisation principale d'alimentation de 30 cm de diamètre et 700 m de longueur allant de l'aqueduc à un réservoir;

- ii) un réservoir de 1.500 m<sup>3</sup> à Bordj Cedria;
- iii) 10 km environ de canalisations principales de distribution de 20 cm, de 25 cm et de 30 cm de diamètre pour desservir Bordj Cedria et Soliman;
- iv) les branchements des hôtels.

#### Nabeul-Hammamet

5. Quand les travaux en cours seront terminés, les réseaux d'alimentation en eau et de distribution d'eau de la région auront une capacité suffisante pour faire face à la demande qui sera engendrée par le développement du tourisme jusqu'en 1981. Les seuls travaux prévus dans le projet sont donc les branchements des hôtels.

#### Sousse Nord

6. Cette zone est alimentée par le réseau régional du Sahel. Des travaux en cours visent à augmenter la capacité de ce réseau pour la porter de 360 litres/seconde à 1.100 litres/seconde (prêt 581-TUN et crédit 209-TUN). Le projet vise à faire face à la demande locale de la zone touristique du nord de Sousse quand elle comptera 22.500 lits. Il faudra pour cela allonger et renforcer les antennes de distribution partant du réseau du Sahel.

7. Les installations prévues sont les suivantes:

- i) une canalisation principale de distribution, de 30 à 40 cm de diamètre et d'environ 16 km de long, sur le bord de la mer;
- ii) une antenne d'alimentation, de 30 à 40 cm de diamètre et de 6 km de long, du réservoir de l'oued Laya au nouveau réservoir de Sidi El Kantaoui;
- iii) une canalisation principale de distribution, de 40 cm de diamètre et de 25 km de long, de ce réservoir à la canalisation de distribution côtière;
- iv) le réservoir de Sidi El Kantaoui, d'une capacité de 5.000 m<sup>3</sup>;
- v) une antenne de distribution de 40 cm de diamètre et d'environ 15 km de long, reliant les réseaux d'alimentation du Sahel central au nord du Sahel, augmentant ainsi la capacité d'alimentation de la zone Sousse Nord;
- vi) les branchements des hôtels.

Djerba-Zarzis

8. Le programme de la SONEDE en cours d'exécution aura pour effet de porter la capacité d'alimentation de la zone de Djerba-Zarzis de 80 litres/seconde à 130 litres/seconde. Cette dernière capacité sera encore insuffisante pour faire face à la demande de l'industrie touristique. Les travaux proposés viseront par conséquent à exploiter toutes les nappes d'eau souterraines connues et à accroître la capacité de l'aqueduc qui alimente Djerba et Zarzis pour la porter à son maximum final, qui est de 225 litres/seconde. La demande touristique sera ainsi satisfaite jusqu'en 1979; après cette date, il faudra peut-être recourir au dessalement de l'eau de mer si les forages exploratoires projetés à 150 km de Djerba ne donnent pas de résultats positifs. L'eau fournie actuellement à Djerba et à Zarzis est d'une qualité convenable au point de vue physique et bactériologique, mais sa teneur en chlorures (750 mg par litre) et en sulfates (850 mg par litre) est supérieure aux normes maximales de l'OMS. L'eau a un goût salé et des effets laxatifs. La mauvaise qualité chimique de l'eau n'entrave pas le développement du tourisme, car les touristes boivent généralement de l'eau en bouteille. Les nappes souterraines qui seront exploitées en vertu du projet ne donneront pas une eau de meilleure qualité que celle dont on dispose actuellement.

9. Les travaux prévus dans le projet portent sur:

- i) l'exploitation des ressources en eau souterraine de Hassi et d'Abdel Malek et l'équipement de ces points d'eau;
- ii) des canalisations principales entre ces points d'eau et Lassifer (11,9 km de conduites de 50 cm de diamètre et 12,6 km de conduites de 30 cm de diamètre);
- iii) des vannes de régulation de pression à Lassifer;
- iv) le doublement d'une section de 40,2 km de la canalisation principale entre Lassifer et Djerba par une conduite de 50 cm de diamètre;
- v) la construction de réservoirs et de vannes de régulation de pression à Djerba et à Zarzis;
- vi) la pose de 7,3 km de canalisations de distribution de 25 cm de diamètre ainsi que des branchements des hôtels;
- vii) des forages exploratoires pour la recherche de nappes d'eau souterraines et une première étude de justification d'une usine de dessalement de l'eau de mer.



B. Estimation des coûts

10. Les coûts estimés de la partie du projet qui porte sur les adductions d'eau, ainsi que leur ventilation, sont donnés ci-dessous par zone sous une forme résumée. Ils sont détaillés dans l'Appendice I joint.

TABLEAU 1

	Milliers de dinars			Milliers de dollars E U		
	En monnaie locale	En devises	Total	En monnaie locale	En devises	Total
Tunis Nord	35	45	80	75	90	165
Tunis Sud	55	65	120	115	135	250
Nabeul-Hammamet	45	55	100	95	110	205
Sousse Nord	385	475	860	800	980	1.780
Djerba-Zarzis	785	955	1.740	1.620	1.980	3.600
Consultants	70	160	230	145	335	480
Total partiel	<u>1.375</u>	<u>1.755</u>	<u>3.130</u>	<u>2.850</u>	<u>3.630</u>	<u>6.480</u>
Imprévus:						
Travaux	200	260	460	420	530	950
Prix	<u>160</u>	<u>200</u>	<u>360</u>	<u>330</u>	<u>420</u>	<u>750</u>
Total						
Adductions d'eau	1.735	2.215	3.950	3.600	4.580	8.180

11. Ces coûts, estimés par la SONEDE sur la base des plans préliminaires et de coûts unitaires comparables à ceux de travaux conçus et réalisés sous son contrôle, sont jugés raisonnables. On prévoit que les travaux de construction dureront deux ans et demi.

12. La SONEDE a inclus dans son estimation un poste "imprévus pour travaux additionnels", dont le montant est de 15 % du coût des travaux et de 10 % du coût des consultants pour tenir compte de variations éventuelles de l'ampleur des travaux. De même, elle a ajouté "imprévus pour hausse des prix" dont le montant est de 10 % du total des coûts des travaux, des consultants et des imprévus pour travaux additionnels, ce qui devrait suffire si l'on se fonde sur les résultats passés.

13. Les entreprises locales comme les entreprises étrangères pourront soumissionner pour les travaux de génie civil. Tous les contrats, qui porteront sur la fourniture et la pose des canalisations, seront accordés après appel à la concurrence internationale, ce qui est déjà de pratique courante pour la SONEDE. La construction des branchements des hôtels, dont le coût s'élèvera à environ 1,5 million de dollars E-U, sera assurée par la SONEDE, soit qu'elle opère en régie, soit qu'elle passe des contrats dont le prix unitaire sera négocié avec les entrepreneurs locaux.

C. Passation des marchés

14. L'industrie locale est en mesure de fournir une forte proportion des conduites et matériels nécessaires pour le projet, mais on vient de constater que des fournisseurs étrangers peuvent être compétitifs (même avec une préférence de 15 %) dans le cas des conduites en fibrociment, en fonte et en acier. La marge de préférence pour les producteurs locaux sera, soit de 15 % du coût c.a.f. des marchandises, soit du taux des droits de douane, le moins élevé de ces deux taux étant retenu.

D. Administration

15. L'administration et l'exploitation des installations d'adduction d'eau en Tunisie sont confiées à la SONEDE. Les travaux du projet seront financés par le gouvernement et les fonds seront remis à la SONEDE par l'Office national du tourisme et du thermalisme (ONTT), qui a la responsabilité principale du projet touristique.

16. Une convention entre l'ONTT et la SONEDE régissant les relations entre ces deux établissements publics en ce qui concerne la passation des marchés et les paiements a été approuvée par les deux parties.

E. Aspects financiers

i) Financement des adductions d'eau

17. Le coût total de l'élément "adduction d'eau" du projet (Appendice 1) est estimé à 4 millions de dinars. Les gros travaux à réaliser par des entrepreneurs se monteront à 3,3 millions de dinars et figurent dans le flux de liquidités de la SONEDE à titre de "partie de l'infrastructure touristique". Les extensions du réseau et les branchements des hôtels, dont le montant sera de 0,7 million de dinars, sont compris dans le programme général d'extensions et de branchements de la SONEDE.

ii) Situation financière actuelle de la SONEDE

18. Les états financiers pour la période allant de 1969 à 1981 figurent dans les Appendices 2, 3 et 4; l'Appendice 5 donne les hypothèses à partir desquelles les prévisions ont été calculées. La situation financière de la SONEDE est satisfaisante. Les recettes de cette société augmentent depuis 1969 au rythme de 7 % par an en moyenne et les dépenses d'exploitation s'accroissent moins vite; il en résulte que pour des immobilisations nettes à peu près constantes, le rendement est passé de 4,1 % à 5,2 %, chiffre estimé pour 1971. Le gouvernement a versé en 1971 sa contribution financière de l'année et les arriérés de 1970 (2,3 millions de dinars). La situation de la SONEDE à la fin de 1971 est très bonne en ce qui concerne les liquidités (1,5 million de dinars) et la société a beaucoup de créances à recouvrer; les factures non payées du gouvernement et des collectivités locales représentent encore environ une année de consommation d'eau de ces clients, soit environ 60 % du total des impayés.

iii) Prévisions financières

19. Les projections financières pour 1972 et 1973 ont été calculées sur la base des tarifs existants, dont la moyenne pour l'ensemble du pays est de 62 millimes le m<sup>3</sup> d'eau; ces tarifs sont suffisants pour que la SONEDE puisse réaliser son programme d'investissements et obtenir un taux de rendement légèrement supérieur à 5 % pendant ces deux années.

20. Il a été prévu, lors de l'évaluation du prêt 581-TUN, un relèvement des tarifs dans tout le pays pour 1974. Les projections montrent qu'il suffirait à la SONEDE de les augmenter d'environ 18 %, ce qui les ferait passer d'une moyenne de 62 millimes à une moyenne de 73 millimes, pour qu'elle puisse à la fois obtenir le rendement de 6% qu'elle s'est engagée à atteindre après 1975 pour ses investissements, assurer le service de sa dette et financer sans subvention du gouvernement son programme national d'investissements pour la période 1974-1981, estimé à 38 millions de dinars.

21. On estime qu'à la fin de la période, la SONEDE aura un excédent de liquidités d'environ 5,5 millions de dinars, ce qui lui permettra de parer à des imprévus pour travaux et pour hausse des prix dans ses projets d'investissements. Cependant, si ses liquidités devenaient excessives, leur utilisation devrait faire l'objet de discussions entre elle-même, le Groupe de la Banque, le gouvernement et la SIDA.

F. Fixation des prix

22. Les tarifs actuels, uniformes pour tout le pays, correspondent à peu près, sauf dans le Sud tunisien, à la moyenne des coûts dans les diverses régions.

23. La région du Sud tunisien, qui comprend les quatre zones de Djerba, de Zarzis, de Medenine et de Ben Gardane, est alimentée actuellement en eau à partir de puits très éloignés. Par suite du développement rapide du tourisme à Djerba et à Zarzis, la demande dépasse l'offre. La capacité des installations sera accrue en deux phases. La première sera financée par le crédit 209-TUN et débutera en 1972, la deuxième sera financée en 1973 par le prêt proposé pour l'infrastructure touristique. Comme les puits locaux donnent de l'eau saumâtre et sont insuffisants, on amènera de l'eau provenant de puits situés à quelque 110 km de Djerba. Du fait que l'eau est rare dans le Sud tunisien aride, il faudra probablement dessaler de l'eau de mer aux environs de 1980, à moins que les forages exploratoires en cours à 150 km de Djerba ne soient couronnés de succès. Le coût de l'eau consommée augmentera rapidement et passera d'environ 130 millimes le m<sup>3</sup> en moyenne à l'heure actuelle à environ 500 millimes si on dessale de l'eau de mer.

24. Dans ces conditions, il importe de fixer pour l'eau un prix qui soit économiquement rentable. Le prix de vente aux consommateurs doit être fixé en fonction du coût réel de l'eau pour qu'il serve d'indice de référence lors des investissements futurs et qu'il décourage des investissements hôteliers

excessifs. La politique de prix doit aussi favoriser une utilisation uniforme et élevée de la capacité existante en encourageant le transfert de la demande des périodes de pointe aux périodes creuses. On peut y parvenir en fixant des prix différents suivant les saisons et beaucoup plus forts que dans le reste de la Tunisie parce que le coût de l'eau est plus élevé à Djerba et à Zarzis.

25. Si les tarifs de l'eau restaient inchangés, il en résulterait probablement une mauvaise répartition des investissements et une pénurie d'eau. Il faut relever ces tarifs pour les rapprocher des coûts économiques réels, et cela pas plus tard que 1974. Il faut qu'ils soient différents pendant les périodes de pointe et pendant les périodes creuses et qu'ils correspondent aux coûts marginaux pendant ces périodes, qui sont également différents.

26. Une subvention à l'industrie du tourisme peut se justifier car les promoteurs hôteliers sont actuellement en face d'un marché qui leur est favorable et ils peuvent opposer l'un à l'autre les divers pays méditerranéens en ce qui concerne les subventions. Cependant, il ne faut pas encourager par une subvention la consommation d'une denrée rare comme l'eau, dont le coût marginal à long terme monte en flèche, et s'il faut accorder une subvention, elle doit prendre la forme d'une somme accordée pour l'investissement ou d'avantages fiscaux, qui provoquent moins de distorsions.

27. Au cours des négociations, il a été admis que la SONEDE, quand elle aurait terminé les études auxquelles elle procède actuellement sur l'hydrogéologie et sur les consommations d'eau, mettrait en vigueur à Djerba et à Zarzis des tarifs de vente de l'eau tenant compte des coûts marginaux plus élevés qu'entraîne la fourniture de l'eau à de gros consommateurs pendant les périodes de pointe. La structure détaillée de ces tarifs et leur niveau seront évalués dans le cadre de l'étude que fera l'ONTT en vue d'améliorer l'efficacité du système actuel d'encouragement des investissements dans l'industrie touristique. Le résultat de cette étude devrait être connu avant la fin de 1973, à temps pour servir de base à l'augmentation prévue des tarifs de l'eau de la SONEDE.

TUNISIE  
PROJET D'INFRASTRUCTURE TOURISTIQUE  
ADDUCTION D'EAU  
ESTIMATION DES COUTS

	En monnaie locale (en milliers de dinars)	En devises	Total	En monnaie locale (en milliers de \$EU)	En devises	Total	Pourcentage du coût total	Pourcentage en devises
<b>I. TRAVAUX DE GENIE CIVIL</b>								
1. Tunis Nord								
1-1 canalisations principales et réservoir	29	36	65	60	75	135		
1-2 branchements des hôtels	9	10	19	18	21	39		
1-3 total partiel	<u>38</u>	<u>46</u>	<u>84</u>	<u>78</u>	<u>96</u>	<u>174</u>	2.1	
2. Tunis Sud								
2-1 canalisations principales et réservoirs	48	58	106	99	120	219		
2-2 branchements des hôtels	6	7	13	12	15	27		
2-3 total partiel	<u>54</u>	<u>65</u>	<u>119</u>	<u>111</u>	<u>135</u>	<u>246</u>	3.0	
3. Nabeul-Hammamet								
3-1 branchements des hôtels	46	57	103	95	118	213	2.6	
4. Sousse Nord								
4-1 canalisations principales et réservoirs	350	428	778	724	886	1,610		
4-2 branchements des hôtels	35	43	78	73	89	161		
4-3 total partiel	<u>385</u>	<u>471</u>	<u>856</u>	<u>797</u>	<u>975</u>	<u>1,772</u>	21.7	
5. Djerba-Zarzis								
5-1 canalisations principales et réservoirs	755	920	1,675	1,564	1,904	3,468		
5-2 branchements des hôtels	28	35	63	58	72	130		
5-3 total partiel	<u>783</u>	<u>955</u>	<u>1,738</u>	<u>1,622</u>	<u>1,976</u>	<u>3,598</u>	44.	
Total travaux de génie civil	1,306	1,594	2,900	2,703	3,300	6,003	73.4	55
II. INGENIERIE								
	70	162	232	145	335	480	5.9	70
Total avant imprévus	<u>1,376</u>	<u>1,756</u>	<u>3,132</u>	<u>2,848</u>	<u>3,635</u>	<u>6,483</u>	79.3	56
III. IMPREVUS								
1. Travaux								
1-1 travaux de génie civil (15 %)	195	240	435	405	497	902		
1-2 ingénierie (10 %)	7	16	23	15	33	48		
	<u>202</u>	<u>256</u>	<u>458</u>	<u>420</u>	<u>530</u>	<u>950</u>	11.6	56
2. Prix (10 %)	<u>158</u>	<u>202</u>	<u>360</u>	<u>329</u>	<u>418</u>	<u>747</u>	9.1	56
Total imprévus	360	458	818	749	948	1,697	20.7	56
TOTAL ADDUCTIONS D'EAU (y compris imprévus)	<u>1,736</u>	<u>2,214</u>	<u>3,950</u>	<u>3,597</u>	<u>4,583</u>	<u>8,180</u>	100.	56
Terrains								
	79		79	164		164		
TOTAL ADDUCTION D'EAU (y compris imprévus et terrains)	<u>1,815</u>	<u>2,214</u>	<u>4,029</u>	<u>3,761</u>	<u>4,583</u>	<u>8,344</u>		

TUNISIE  
PROJET D'INFRASTRUCTURE TOURISTIQUE

SONEDE

Comptes profits et pertes - Réels (1969-1970) et prévus (1971-1981)  
(en millions de dinars)

Exercices se terminant le 31 décembre	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
	réels		prévus										
Nombre moyen de branchements (en milliers)	107	119	132	145	158	171	184	197	210	223	236	249	262
Production d'eau (en millions de m <sup>3</sup> ) <sup>1/</sup>	95	99	105	111	118	127	136	146	156	167	180	192	204
Pertes d'eau (en pourcentage)	32	30	29	27	25	25	25	25	25	25	25	25	25
Ventes d'eau (en millions de m <sup>3</sup> )	65.2	68.8	75	81	89	95	102	109	117	125	134	143	153
Prix de vente moyen de l'eau (en millimes par m <sup>3</sup> )	63.5	60.8	61.6	62	62	67.5 <sup>2/</sup>	73	73	73	73	73	73	73
<b>Recettes</b>													
Consommations d'eau facturées	4.14	3.96 <sup>3/</sup>	4.62	5.02	5.52	6.41	7.45	7.96	8.54	9.12	9.78	10.44	11.17
Autres droits et redevances	.39	.42	.51	.61	.69	.76	.82	.87	.92	.96	1.01	1.06	1.11
Impôt sur les ventes d'eau	.22	.22	.23	.25	.28	.33	.37	.40	.42	.45	.48	.51	.55
Branchements nouveaux	.50	.57	.57	.55	.55	.55	.55	.55	.55	.55	.55	.55	.55
Moins provision pour dettes coûteuses	(.18)	(.12)	(.10)	(.08)	(.07)	(.07)	(.06)	(.06)	(.07)	(.07)	(.08)	(.08)	(.09)
Total des recettes	5.07	5.07	5.83	6.35	6.97	7.98	9.13	9.72	10.35	11.01	11.74	12.48	13.29
<b>Coûts d'exploitation</b>													
Traitements et salaires	1.25	1.43	1.52	1.62	1.66	1.72	1.77	1.82	1.87	1.93	1.99	2.04	2.11
Energie et carburants	.34	.36	.37	.41	.44	.44	.46	.49	.52	.55	.58	.61	.64
Produits chimiques	.16	.17	.18	.21	.23	.27	.29	.31	.33	.35	.37	.40	.43
Matières premières	.97	.77	.92	1.06	1.07	1.08	1.09	1.10	1.05	1.06	1.07	1.09	1.10
Autres fournitures et services	.46	.40	.42	.41	.41	.36	.38	.38	.38	.38	.38	.38	.38
Frais de bureau et divers	.08	.11	.11	.11	.11	.11	.11	.11	.11	.11	.11	.11	.11
Impôts	.23	.26	.31	.34	.38	.43	.47	.50	.52	.56	.59	.62	.66
Moins transfert à l'actif	(.45)	(.61)	(.54)	(.58)	(.58)	(.60)	(.60)	(.60)	(.60)	(.60)	(.60)	(.60)	(.60)
Total des coûts d'exploitation	3.04	2.89	3.25	3.58	3.72	3.83	3.97	4.11	4.18	4.34	4.49	4.65	4.83
Recettes avant amortissement	2.03	2.18	2.54	2.77	3.25	4.15	5.16	5.61	6.17	6.67	7.25	7.83	8.46
Provision pour amortissement	1.09	1.22	1.20	1.26	1.44	1.74	2.00	2.10	2.23	2.32	2.36	2.40	2.58
<b>Recettes d'exploitation nettes</b>	.94	.96	1.34	1.51	1.81	2.41	3.16	3.51	3.94	4.35	4.89	5.43	5.88
Recettes extraordinaires et se rapportant aux années précédentes	.10	.14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Intérêts	.19	.24	.24	.47	.70	1.20	.94	1.00	1.03	1.01	.97	.93	.89
<b>Bénéfice net</b>	.85	.86	1.10	1.04	1.11	1.21	2.22	2.51	2.91	3.34	3.92	4.50	4.99
Coefficient d'exploitation <sup>2/</sup>	60%	57%	56%	56%	53%	49%	43%	42%	40%	39%	38%	37%	36%
Moyenne de l'actif immobilisé net	25.41	25.32	25.70	28.50	34.20	45.10	53.90	56.50	59.80	61.40	61.00	60.30	65.40
Rendement de l'actif immobilisé net (en pourcentage)	4.1	4.3	5.2	5.3	5.2	5.4	5.9	6.2	6.6	7.1	8.0	9.0	9.0

1/ Estimation

2/ Conséquence d'une augmentation du tarif qui passera à 73 millimes en juillet.

3/ Conséquence d'un changement de la méthode de facturation à Tunis. Le montant des factures de décembre à Tunis est compté en 1971.

4/ Représente le coût des travaux d'équipement exécutés directement par la société.

5/ Total des coûts d'exploitation divisé par le total des recettes.

TUNISIE

PROJET D'INFRASTRUCTURE TOURISTIQUE

SOMMAIRE

Flux de liquidités - Bénéfices (1969-1970) et prévisions (1971-1981)  
(en millions de dinars)

	Exercices se terminant le 31 décembre												
	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
<b>ORIGINES DES FONDS</b>	-----Chiffres effectifs-----Projections-----												
Recettes d'exploitation nettes	.94	.96	1.34	1.51	1.81	2.41	3.16	3.51	3.94	4.35	4.89	5.43	5.88
Provisions pour amortissement	1.09	1.22	1.20	1.26	1.46	1.74	2.00	2.10	2.23	2.32	2.36	2.40	2.58
Recettes extraordinaires et se rapportant aux années précédentes	2.13	2.32	2.56	2.77	3.25	4.15	5.18	5.81	6.17	6.81	7.25	7.83	8.18
Formation interne de liquidités	2.40	.69	2.27	3.01	2.29	1.41	1.34	1.40	1.40	1.40	1.40	1.40	1.40
Contribution financière du gouvernement	.25	.41	.57	.56	.46	.46	.46	.46	.46	.46	.46	.46	.46
Contribution financière des consommateurs 1/	.04	.36	1.34	2.35	2.16	1.58	1.12	.02	.02	.02	.02	.02	.02
HIED - 1er projet													
Credit de l'IDA - 2e projet													
Prêt subsois - 1er projet													
Prêt subsois - 2e projet													
Autres prêts													
Autres prêts													
Accroissement des actifs à payer	2.03	.38	.22	.12	.14	.81	.31	.05	(1.25)	.18	.43	.17	(.21)
Total des origines	6.86	4.46	8.09	10.42	13.52	8.58	7.52	6.18	5.92	7.27	8.08	8.40	8.65
<b>EMPLOIS DES FONDS</b>													
1er projet (HIED-Subs)	.05	1.05	4.18	5.33	4.15	.70	2.20	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00
2e projet													
Projet d'adduction d'eau de Sfax													
Infrastructures touristiques													
Extensions et réparations	1.16	1.35	1.08	1.01	.97	1.42	1.33	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Autres travaux 2/	.63	.62	.55	1.17	1.29	1.78	.92	.50	.50	2.00	4.50	5.50	4.00
Intérêts contre les impositions	.14	.06											
Total des investissements	1.98	3.08	5.81	9.67	12.47	7.58	5.23	3.50	2.00	3.00	5.50	6.50	5.00
Intérêts - 1er projet (intérêts pendant la construction) 4/													
- HIED (1er projet)													
- Subs (1er projet)													
- Crédit renouvelé de l'IDA (2e projet)													
- Subs (2e projet)													
- Projet de Sfax													
- Autres projets													
Total	.19	.15	.15	.15	.14	.13	.12	.12	.11	.10	.09	.08	.08
Amortissement - HIED (1er projet)													
- Subs (1er projet)													
- Crédit renouvelé de l'IDA (2e projet)													
- Subs (2e projet)													
- Projet de Sfax													
- Autres projets													
Total	.70	.01	.01	.01	.01	.01	.01	.01	.01	.01	.01	.01	.01
Augmentation des créances à long terme													
Augmentation des stocks	.30	.26	.49	.48	.51	.92	.47	.42	.38	.33	.33	.33	.33
Augmentation des actifs à recevoir	.01	.30	(.12)	(.09)	(.05)	(.05)	(.05)	.01	.20	.22	.23	.25	.26
Augmentation (ou diminution) des liquidités	3.28	.29	.25	(.60)	(.28)	(.99)	(.15)	.52	1.23	1.88	1.19	(.62)	1.19
Total des emplois	6.86	4.46	8.09	10.42	13.52	8.58	7.52	6.18	5.92	7.27	8.08	8.40	8.65
Liquidités au début de l'année	.14	.54	.82	1.48	1.58	1.62	.63	1.08	1.60	2.83	4.71	4.90	4.28
Liquidités à la fin de l'année	.54	.82	1.46	1.58	1.62	.63	1.08	1.60	2.83	4.71	4.90	4.28	5.47
Coefficient de couverture du service de la dette 5/	2.30	8.70	2.50	3.20	3.00	2.30	3.20	3.20	3.50	3.60	3.90	4.00	4.50

1/ Extensions mises à la charge des consommateurs  
 2/ Compris dans le programme de prêt proposé pour la Tunisie  
 3/ Portant notamment sur l'exécution de projets de distribution d'eau dans plusieurs villes et d'un projet d'adduction d'eau pour Tunis dans la période 1978-1981  
 4/ Les intérêts pendant la période de construction ne sont pas capitalisés par la SORENE en raison de dispositions légales  
 5/ Les intérêts divisés par le total du service de la dette de la même année

TUNISIE

PROJET D'INFRASTRUCTURE TOURISTIQUE

SOMME

Bilans - Réels (1969-70) et prévus (1971-81)

(en millions de dinars)

Exercices se terminant le 31 décembre	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
	--Chiffres effectifs--		-----Projections-----										
<b>ACTIF</b>													
Actif immobilisé	45.99	47.27	49.14	55.41	63.37	80.46	84.83	89.96	95.96	97.96	99.96	101.46	115.46
Moins amortissement	20.74	21.88	23.11	24.41	25.90	27.70	29.77	31.95	34.27	36.69	39.16	41.68	44.32
Actif immobilisé net	25.25	25.39	26.03	31.00	37.47	52.76	55.06	58.01	61.69	61.27	60.80	59.78	71.07
Travaux en cours	1.21	2.93	6.87	10.27	14.78	5.27	6.13	4.50	.50	1.50	5.00	10.00	1.00
Total actif immobilisé	26.46	28.32	32.90	41.27	52.25	58.03	61.19	62.51	62.19	62.77	65.80	69.78	72.07
Créances à long terme	.99	1.25	1.74	2.22	2.73	3.25	3.72	4.14	4.52	4.85	5.18	5.51	5.84
Stocks	.80	1.10	.98	.89	.84	.79	.74	.74	.74	.74	.74	.74	.74
Effets à recevoir	4.53	4.82	5.07	4.47	3.96	3.68	3.53	3.54	3.74	3.96	4.19	4.44	4.70
Liquidités	.54	.82	1.48	1.58	1.62	.63	1.08	1.60	2.83	4.71	4.90	4.28	5.47
Total actif réalisable	5.87	6.74	7.53	6.94	6.42	5.10	5.35	5.88	7.31	9.41	9.83	9.46	10.91
Total de l'actif	32.32	35.06	40.43	48.21	58.67	63.13	66.54	68.39	69.50	72.18	75.63	79.24	82.98
<b>PASSIF</b>													
Contribution financière du gouvernement	19.00	19.69	21.96	23.97	26.74	28.15	29.49	29.49	29.49	29.49	29.49	29.49	29.49
Contribution financière des consommateurs	.51	.92	1.46	1.78	2.13	2.47	2.80	3.12	3.43	3.73	4.02	4.30	4.57
Bénéfices réalisés	.56	1.42	2.52	3.56	4.67	5.88	8.10	10.61	13.52	16.86	20.78	25.28	30.27
Total du capital propre	20.07	22.03	25.94	29.31	33.54	36.50	40.39	43.22	46.44	50.08	54.29	59.07	64.33
Dette à long terme - Crédits BIRD/IDA	.04	.40	1.74	5.20	10.02	12.47	12.16	11.84	11.50	11.15	10.68	10.09	9.48
- Prêts suédois	.01	.31	.52	1.58	3.14	3.62	3.64	3.66	3.68	3.68	3.65	3.61	3.57
- Projet de Sfax	-	-	-	-	.25	.25	1.25	2.25	2.44	2.38	2.31	2.24	2.16
- Autres projets	9.37	8.99	8.82	8.55	8.28	7.87	7.45	7.02	6.59	6.16	5.72	5.44	5.16
Total de la dette à long terme	9.42	9.70	11.08	15.33	21.44	24.21	24.50	24.77	24.21	23.37	22.36	21.38	20.37
Effets à payer	3.44	3.82	4.76	5.40	5.82	5.01	4.64	3.79	2.54	2.72	3.15	3.32	3.11
Echéances courantes de la dette à long terme	.39	.76	.39	.39	.60	.66	.73	.75	.83	.86	1.01	.98	1.01
Total du passif exigible	3.83	4.58	5.15	5.79	6.42	5.67	5.37	4.54	3.37	3.58	4.16	4.30	4.12
Total du capital propre et du passif exigible	33.32	36.61	41.09	49.00	59.96	64.17	67.96	70.76	73.81	76.76	80.45	84.37	88.45
Dette en pourcentage de la capitalisation <u>1/</u>	32%	31%	30%	34%	39%	40%	38%	36%	34%	32%	29%	27%	24%

1/ Montant de la dette à long terme divisé par la somme du capital propre et de la dette à long terme.



TUNISIE

PROJET D'INFRASTRUCTURE TOURISTIQUE

SONEDE

Hypothèses retenues pour les tableaux financiers

Comptes profits et pertes

1. On a prévu que les ventes d'eau, en mètres cubes, augmenteraient au rythme de 7 % par an après 1975. On a admis que le prix moyen du mètre cube d'eau serait de 62 millimes jusqu'au milieu de 1974, époque à laquelle il devrait passer à 73 millimes pour que le rendement de l'actif immobilisé net de la SONEDE atteigne les niveaux prévus par la convention, 5 % en 1974-1975 et 6 % ensuite.
2. Il y a d'autres redevances pour l'entretien et la location des compteurs.
3. L'impôt sur les ventes d'eau est un impôt spécial calculé sur la base des tarifs de l'eau et une taxe de service sur les autres redevances. Le produit de l'impôt sur les ventes d'eau est ristourné au gouvernement.
4. Les redevances pour branchements nouveaux ont été calculées au taux de 42,3 dinars par branchement.
5. La provision pour dettes douteuses a été calculée sur la base de 2 % du montant des effets à recevoir, ce qui est conforme aux résultats enregistrés dans le passé.
6. Les traitements et salaires pour 1971 et 1972 sont tels qu'ils sont prévus dans le budget. Ils augmenteront par la suite de 3 % par an en moyenne en raison des primes d'ancienneté. On a supposé que l'extension des opérations n'exigerait pas de personnel supplémentaire, car la productivité augmenterait.
7. Les prévisions de consommation d'énergie, de carburant et de produits chimiques ont été faites région par région en raison des différences entre ces genres de consommation suivant les réseaux. Les projections des matériels et accessoires englobent l'ensemble de ces postes de dépenses. On a supposé qu'il n'y aurait pas de changement dans le prix unitaire de l'énergie, car la société d'électricité, la STEG, n'a pas l'intention de relever ses tarifs, ni dans le prix unitaire des produits chimiques et des matières premières, parce que des économies d'échelle peuvent contrebalancer une augmentation de leurs prix unitaires. On a pris pour hypothèse que ces dépenses d'exploitation augmenteront dans les mêmes proportions que divers éléments notamment, ventes d'eau, branchements nouveaux, investissements propres à ce genre de dépenses ou à la région considérée.

8. On a admis que les dépenses pour les transports, pour les autres fournitures et services et pour les frais de bureau et divers resteraient à peu près constantes grâce à une amélioration des rendements.

9. Les impôts comprennent l'impôt sur les ventes d'eau dont nous avons parlé au paragraphe 3 et divers autres impôts comme l'impôt sur les véhicules et les taxes professionnelles.

10. Les sommes indiquées comme transférées à l'actif sont des bénéfices d'exploitation utilisés pour créer de nouveaux biens d'actif, comme c'est le cas dans les extensions de réseaux, et elles doivent être considérées comme des dépenses d'équipement.

11. L'amortissement annuel a été calculé sur la base de 2,5 % de l'actif immobilisé brut moyen de chaque année.

#### Flux de liquidités

12. Les contributions financières des consommateurs représentent la fraction des dépenses pour le prolongement des canalisations principales qui est payée par les consommateurs.

13. On a admis que le projet d'alimentation en eau de Sfax serait financé pour 50 % par un prêt à 7 % d'intérêt remboursable en 20 ans à partir de la date de l'achèvement des travaux.

14. A la fin de 1971, le poste effets à payer comprenait trois articles: des dettes à des fournisseurs et à des entrepreneurs, des sommes diverses comme des avances sur consommation, et le solde net (1,58 million de dinars) d'un compte de liquidation que la SONEDE administre au nom de l'organisme gouvernemental qui l'a précédée. Dans les projections, on a supposé que le premier article se maintiendrait au même niveau (environ deux mois de redevances) et qu'il en serait de même pour le deuxième. Quant au troisième, il est improbable que la SONEDE verse au gouvernement le solde qu'elle lui doit pour les opérations antérieures à 1968 tant qu'elle aura encore besoin pour ses liquidités d'une contribution financière du gouvernement et d'un relèvement de ses tarifs, c'est-à-dire jusqu'en 1976. On a prévu que la SONEDE paierait un tiers du solde dû en 1976 et le reste en 1977.

15. Les intérêts et l'amortissement de la dette ont été calculés d'après la nouvelle parité du dinar par rapport au dollar.

16. Les créances à long terme, qui correspondent à des prêts consentis à des clients par la SONEDE pour des branchements nouveaux et pour des extensions du réseau, ont été portées nettes des paiements de l'année.

17. On a supposé que les stocks diminueraient légèrement au début, puis resteraient au même niveau en raison d'une amélioration de leur gestion.

18. Les effets à recevoir sont des impayés des consommateurs particuliers et de l'administration. Leur montant a été indiqué net de provisions pour dettes douteuses. On a prévu qu'il diminuerait progressivement jusqu'à ne représenter que la valeur de trois mois de consommation à partir de 1976.

#### Bilans

19. Les contributions financières des consommateurs ont été indiquées nettes d'amortissement, car l'amortissement des extensions du réseau n'a pas été déduit des recettes mais des contributions financières des consommateurs.

TUNISIE

EVALUATION D'UN PROJET D'INFRASTRUCTURE TOURISTIQUE

PARTIE RELATIVE A L'EVACUATION DES EAUX USEES ET  
A LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION DES EAUX

A. Généralités

1. En général, les établissements touristiques des zones intéressées par le projet ont été construits en cordon le long de la côte près des villes. Dans ces villes, beaucoup de quartiers sont équipés de réseaux collectifs d'égouts. Dans les quartiers du centre, plus anciens, les réseaux combinés dominant, tandis que dans la plupart des quartiers plus récents, on a construit des réseaux séparés. Les installations individuelles, à base de fosses septiques, sont de règle dans les zones résidentielles où la densité de la population est faible.

2. La construction d'égouts ne s'est pas faite aussi vite que se développaient les villes, de sorte que certains collecteurs principaux sont surchargés. L'exploitation et l'entretien des réseaux d'égouts ont grand besoin aussi d'être améliorés. Malgré ces défauts, l'insuffisance des réseaux municipaux d'évacuation des eaux usées actuellement en service est de peu d'importance si on la compare aux nuisances qui pourraient entraver le développement du tourisme. Les eaux d'égout collectées ne sont pas traitées et elles sont évacuées, soit dans le ruisseau le plus proche, soit près du rivage, par des décharges sur les plages. Il en résulte que, si on ne fait rien, la pollution des plages, qui n'est pas encore réellement grave, augmentera rapidement à mesure que les zones touristiques prévues dans le projet se développeront et que les zones urbaines s'étendront.

B. Description des travaux

3. Le but des travaux proposés est de diminuer la pollution engendrée par le déversement des eaux usées au moyen de collecteurs et d'installations de traitement des eaux en provenance des hôtels et des réseaux municipaux d'égouts situés au voisinage des zones intéressées par le projet. Le degré de traitement qui sera assuré et l'emplacement qui sera choisi pour les décharges d'effluents traités devront garantir que, dans ces zones, l'eau des plages où l'on se baigne ne sera pas repoussante, comme c'est le cas quand les installations d'évacuation et de traitement des eaux usées sont inadéquates.

4. Le projet prévoit dans chacune des zones: i) des installations d'évacuation des eaux usées pour les hôtels, ii) des collecteurs principaux et des stations de pompage pour amener les eaux usées collectées par les réseaux d'égouts municipaux existants aux usines de traitement, iii) des installations de traitement des eaux usées et de décharge des eaux traitées,

iv) du matériel d'exploitation et d'entretien, v) des services de consultants, comprenant notamment une étude de justification du traitement des eaux usées du grand Tunis et de l'évacuation des eaux traitées et vi) la fourniture de personnel pour la formation professionnelle des employés municipaux. Les installations prévues dans le projet auront une capacité théorique suffisante pour collecter et traiter les eaux usées jusqu'en 1981, époque à laquelle il faudra passer à un deuxième stade de développement. Les éléments du projet sont décrits par zone dans les paragraphes qui suivent et sont indiqués sur les cartes Nos 3859 à 3864.

#### Tunis Nord

5. Les eaux d'égout provenant des hôtels qui seront construits à Rouad et des quatre hôtels qui existent à Gammarth seront refoulées par une station élévatrice dans un bassin de décantation et les effluents seront utilisés pour l'irrigation. Les eaux d'égout des municipalités voisines de Gammarth, de la Marsa et de Sidi Bou Saïd continueront à être rejetées sur les plages par les décharges existantes. Une étude des courants marins a montré que les plages de Rouad, situées au nord-ouest du cap Gammarth, n'étaient pas polluées par ces décharges municipales.

6. Le projet prévoit environ 7 km d'égouts, 4 stations élévatoires, un bassin de décantation d'environ 10 ha et des branchements des hôtels aux égouts.

#### Tunis Sud

7. On construira des installations analogues à celles de Tunis-Nord pour desservir les hôtels situés le long des plages de Soliman et de Bordj Cedria. Elles comprendront 10 km environ d'égouts, 6 stations élévatoires et un bassin de décantation d'environ 10 ha.

#### Nabeul - Hammamet

8. Cette zone sera desservie par cinq réseaux et par cinq nouvelles usines de traitement (Hammamet-Sud, Hammamet-Nord, Sillonville, Nabeul et Beni Khiair). Les installations comprendront environ 25 km d'égouts en plan incliné, 10 km de conduites forcées, 11 stations élévatoires et cinq usines de traitement. Les deux usines plus petites utiliseront le procédé d'aération prolongée qui convient le mieux pour le traitement des eaux usées des petites collectivités et les trois autres le procédé de la boue activée avec digestion par les aérobies. Les installations particulières de traitement des quatre hôtels resteront en service. Les égouts municipaux existants seront reliés aux nouveaux réseaux.

#### Sousse

9. La zone du projet sera desservie par deux réseaux: l'un pour Sousse, qui compte 60.000 habitants, et l'autre pour le secteur proche d'El Kantaoui.

Les égouts municipaux actuels seront reliés aux réseaux. Pour le traitement des eaux usées et la décharge des effluents, il reste à faire un choix définitif entre deux solutions. Dans la première, les eaux usées du secteur de Sousse seraient traitées dans un bassin de décantation et celles d'El Kantaoui dans une usine utilisant le procédé de la boue activée. Dans la deuxième, toutes les eaux usées seraient déversées dans la mer. A l'heure actuelle, on estime que le coût serait à peu près le même pour les deux solutions, mais, d'une part, pour la deuxième solution, les études plus approfondies du terrain et des courants marins qui seront faites avant l'établissement des plans détaillés peuvent provoquer une révision de l'estimation des coûts et d'autre part, pour la première solution, si les résultats de l'expérience pilote (par. 24 (v)) montrent qu'on peut charger davantage les bassins de décantation, le coût du bassin prévu serait moins élevé. Le coût de la solution qui sera finalement choisie ne devrait pas être supérieur à l'estimation actuelle. Nous recommandons que l'une des conditions du prêt soit que le choix qui sera fait entre le traitement des eaux usées dans un bassin de décantation et leur déversement dans la mer soit soumis à la Banque pour approbation.

10. Les installations comprendront, outre les usines de traitement ou les canaux de déversement dans la mer, environ 22 km d'égouts inclinés, 16 km de conduites forcées, 10 stations élévatrices de faible puissance et les branchements des hôtels aux égouts.

#### Djerba

11. Les hôtels de Djerba continueront d'être disséminés sur une vaste zone et il n'y aura que très peu d'habitations dans les intervalles. La petite ville de Houmt Souk, qui compte environ 10.000 habitants à l'heure actuelle, n'en aura pas en 1981 plus de 20.000, logés pour la plupart dans des quartiers où la densité de la population sera faible et qui ne pourront pas être desservis économiquement par des égouts. La zone aura cinq réseaux d'égouts et cinq usines de traitement. Deux des réseaux les plus petits seront reliés aux installations de traitement des hôtels existants. Les trois réseaux nouveaux desserviront les principaux secteurs hôteliers et Houmt Souk. Les installations comprendront environ 4 km d'égouts inclinés, 9 km de conduites forcées, 6 stations élévatrices de faible puissance et 3 nouvelles usines de traitement, dont la plus grande utilisera le procédé de la boue activée et les deux autres celui de l'aération prolongée.

#### Zarzis

12. La zone de Zarzis a sensiblement le même chiffre et la même densité de population que celle de Djerba. On y construira deux réseaux distincts dans les deux secteurs hôteliers, à 3 km et à 10 km au nord de Zarzis, chacun d'eux ayant une usine de traitement utilisant le procédé de l'aération prolongée. Il y aura au total pour les deux réseaux sept stations élévatrices de faible puissance.

C. Estimation des coûts

13. L'estimation et la ventilation des coûts sont données en résumé dans le tableau ci-dessous. Les estimations détaillées des coûts de la partie du projet portant sur l'évacuation des eaux usées et la lutte contre la pollution des eaux figurent dans l'Appendice 1.

Tableau I

	....Milliers de dinars....			..Milliers de dollars EU..		
	<u>En monnaie locale</u>	<u>En devises</u>	<u>Total</u>	<u>En monnaie locale</u>	<u>En devises</u>	<u>Total</u>
Travaux de génie civil	1.540	1.880	3.420	3.180	3.900	7.080
Matériel des usines	500	890	1.390	1.030	1.850	2.880
Matériel et véhicules d'entretien	<u>70</u>	<u>130</u>	<u>200</u>	<u>150</u>	<u>260</u>	<u>410</u>
Total partiel	2.110	2.900	5.010	4.360	6.010	10.370
Consultants a Formation professionnelle	240	560	800	500	1.160	1.660
	<u>15</u>	<u>35</u>	<u>50</u>	<u>30</u>	<u>70</u>	<u>100</u>
Total partiel	2.365	3.495	5.860	4.890	7.240	12.130
Imprévus:						
Travaux	450	630	1.080	930	1.290	2.220
Prix	<u>455</u>	<u>645</u>	<u>1.100</u>	<u>950</u>	<u>1.340</u>	<u>2.290</u>
Total pour cet élément du projet	<u>3.270</u>	<u>4.770</u>	<u>8.040</u>	<u>6.770</u>	<u>9.870</u>	<u>16.640</u>

(a) Y compris les études de justification pour Tunis et pour le bassin de décantation pilote.

14. L'estimation des coûts a été faite par un cabinet français de consultants, le Bureau central pour l'étude et l'équipement d'outre-mer (BCEOM), sur la base de plans préliminaires révisés pendant l'évaluation du projet et elle a été révisée en fonction des prix enregistrés en janvier 1972. Les estimations du BCEOM sont fondées sur les prix unitaires de contrats de travaux de génie civil pour des travaux analogues entrepris récemment par la Direction de l'hydraulique du Ministère de l'agriculture et par les municipalités. Le BCEOM

a procédé à un ajustement de ces prix unitaires pour tenir compte du fait que ces organismes ne contrôlaient pas les travaux et que les contrats étaient de faible importance. Les estimations du coût du matériel des usines ont été faites sur la base des prix pratiqués par les principaux fournisseurs européens, augmentés des frais de livraison et d'installation en Tunisie.

15. Les imprévus pour travaux s'élèvent à environ 17 % du coût estimé des travaux (13,3 % du coût total de cette partie du projet). On a adopté des pourcentages différents pour les travaux de génie civil, pour le matériel et pour les plans et le contrôle: 22 % pour les travaux de génie civil, en raison du degré élevé d'incertitude quant à l'ampleur des travaux, 15 % en moyenne pour le matériel et 10 % pour les services des consultants.

16. Les imprévus pour hausse des prix ont été calculés à partir de l'hypothèse d'une augmentation des prix de 5 % par an. Ils représentent 13,7 % du coût total de cet élément du projet.

#### D. Passation des marchés

17. Tous les principaux contrats pour les travaux de génie civil et pour les achats de matériel seront accordés après appel à la concurrence internationale. La construction des branchements des hôtels aux égouts sera faite, soit sous contrats de fourniture et de pose négociés avec des entrepreneurs locaux, soit après appel à la concurrence locale.

18. On ne pense pas que les industriels locaux fassent des soumissions pour la fourniture de matériel, sauf pour certaines catégories de conduites d'égouts. La marge de préférence pour les fournisseurs locaux s'élèvera, soit à 15 % du coût c.a.f. des marchandises, soit au taux des droits de douane, le moins élevé de ces deux taux étant retenu.

#### E. Plans des travaux

19. L'étude de justification du projet a été faite par le BCEOM. Elle a été financée par une subvention du Gouvernement suédois.

20. Le BCEOM, utilisant un modèle pour ordinateur récemment mis au point, a déterminé pour chacune des zones du projet:

- i) l'ordre de succession des investissements qui serait le plus économique pour le développement des réseaux d'égouts des régions urbaines et des zones hôtelières;
- ii) la solution la moins coûteuse en ce qui concerne le lieu d'implantation et le nombre des installations de traitement;
- iii) le type le plus économique de traitement ou de décharge. Ceux qui étaient en compétition étaient: les bassins de décantation (type facultatif), les boues activées (aération prolongée avec



digestion par aérobies et aération intensive avec digestion par aérobies). Il semble cependant qu'en raison des conditions climatiques qui sont celles de la Tunisie, la charge théorique des bassins de décantation pourrait être plus élevée que celle que le BCEOM a prévue. Pour évaluer la charge optimale de ces bassins, un bassin de décantation pilote sera construit dans la région de Tunis et exploité pendant une année environ. On utilisera les résultats de cette expérimentation pour l'établissement des plans détaillés du projet; et

- iv) l'échelonnement le plus économique des phases de construction des installations.

#### F. Exécution

21. La construction des installations d'évacuation des eaux usées prévues dans le projet sera entreprise par une Division des projets spéciaux qui a été créée par le Ministère de l'agriculture au sein de sa Direction de l'hydraulique. Cette direction est actuellement chargée de la planification et de la construction de toutes les installations d'évacuation des eaux usées financées par le gouvernement. Elle travaille lentement parce que ses procédures administratives budgétaires sont tâtilloannes. Ses fonctionnaires sont mal payés et elle n'a pas une bonne réputation, ce qui l'empêche de recruter suffisamment de personnel qualifié. La création au sein de cette direction d'une division spéciale ayant son propre budget prélevé sur les fonds du projet administrés par l'Office national du tourisme et du thermalisme (ONTT) et un personnel affecté exclusivement au projet permettra d'éviter des retards dans l'exécution des travaux. On sera sûr également que les entrepreneurs et les consultants seront payés dans des délais raisonnables.

22. La division des projets spéciaux a été créée par décision du Ministère de l'agriculture, qui doit nommer son chef et définir son organisation. Il faut qu'elle soit opérationnelle et que son personnel supérieur soit en place pour que le prêt et le crédit prennent effet.

23. Une assistance technique sera donnée à cette division par un cabinet de consultants (le BCEOM) avec lequel un contrat général sera passé. Ces consultants aideront le personnel de la division dans toutes les phases de l'exécution du projet. L'ampleur de cette aide variera au cours de la période des travaux de façon qu'on dispose pour le projet du personnel expérimenté nécessaire, même si on ne peut pas le recruter sur place. Le mandat des consultants pour ce contrat a été examiné par la Banque et arrêté sous sa forme définitive pendant les négociations. Le prêt ne prendra effet qu'après la signature de ce contrat.

24. Le projet d'exécution doit être mis au point par le BCEOM, qui a procédé à l'étude de justification. Le mandat des consultants pour ce projet d'exécution a été mis à jour et élargi pour y inclure le bassin de décantation

pilote. Le contrat pour ces études techniques a été examiné et arrêté sous sa forme définitive par la Banque pendant les négociations. Le prêt ne prendra effet qu'après sa signature.

25. Un accord régissant les relations entre l'Office national du tourisme et du thermalisme et la Direction de l'hydraulique au sujet de la préparation du projet, du contrôle de son exécution, de la passation des marchés ainsi que des paiements a été conclu entre les deux établissements publics et approuvé par les ministres dont ils dépendent.

#### G. Organisation de l'exploitation

26. Quand elles seront terminées, les installations d'évacuation des eaux usées et de lutte contre la pollution des eaux seront exploitées par la Société nationale d'exploitation et de distribution des eaux (la SONEDE). A cette fin, la loi qui a créé cette société a dû être modifiée pour élargir le champ de ses activités. Elle permet maintenant à la SONEDE d'exploiter, d'entretenir et de renouveler les installations d'évacuation des eaux usées et de lutte contre la pollution des eaux dans les zones touristiques et éventuellement dans tout le pays. Cette loi a été promulguée.

27. Il faudra que le gouvernement prenne des décrets d'application pour définir les zones géographiques dans lesquelles la SONEDE sera chargée de ces responsabilités. Il a été convenu au cours des négociations que les installations d'évacuation des eaux devront être confiées à la SONEDE au plus tard à la date d'achèvement de leur construction. La loi prévoit aussi qu'une convention générale, qui fera l'objet d'un décret, définira le cadre et les paramètres des procédures, des charges et des relations entre la SONEDE et les parties intéressées (gouvernement, municipalités ou organismes privés), laissant seulement à fixer la valeur précise des paramètres par des accords particuliers passés avec chaque partie. Il faudra qu'un accord général et un décret correspondant satisfaisants pour la Banque soient signés et soient entrés en vigueur pour que le prêt et le crédit prennent effet.

28. Il faudra que la SONEDE crée un nouveau département technique pour exploiter les installations créées par le projet. Le BGEOM a étudié l'organisation et les besoins en personnel et en matériel de ce département. Il estime qu'il sera nécessaire à la SONEDE de recruter 140 personnes, dont quatre administrateurs et 30 contrôleurs et contremaîtres. Les fonds nécessaires à la formation des spécialistes qui utiliseront les installations ainsi qu'à la fourniture de matériel d'entretien spécialisé et de véhicules sont prévus dans le projet.

#### H. Aspects financiers

29. Le coût total de la partie du projet relative à l'évacuation des eaux usées est estimé à 8 millions de dinars (Appendice 1). La division qui sera chargée de l'exécution de cette partie du projet recevra tous ses fonds du gouvernement par l'intermédiaire de l'ONTT. Après leur achèvement, les installations, dont le coût sera de 7,7 millions de dinars, seront remises

par l'ONTT au service de la SONEDE qui sera créé pour les exploiter et ce dernier recevra du gouvernement une subvention de 0,2 million de dinars comme fonds de roulement.

30. Seuls les hôtels paieront des taxes pour l'évacuation des eaux usées et pour la lutte contre la pollution, parce que c'est l'industrie du tourisme qui sera la principale bénéficiaire du traitement des eaux usées. En effet, si ces eaux n'étaient pas traitées, elles pollueraient les plages et entraveraient le développement du tourisme.

31. Le montant de ces taxes sera calculé de façon à couvrir au moins les frais d'exploitation et l'amortissement. D'autre part, les recettes supplémentaires provenant des impôts qui frappent les dépenses des touristes seront suffisantes pour que le gouvernement puisse assurer le service de la dette et obtenir en outre un rendement des capitaux investis dans les installations d'évacuation des eaux usées (comme dans les autres éléments de l'infrastructure touristique). Ainsi qu'il a été dit au par. 6.09 du rapport, le taux de rentabilité financière interne des investissements totaux du gouvernement devrait être de 22 %.

32. Il est prévu que la taxe d'évacuation des eaux usées sera annuelle. Son taux variera suivant les catégories d'hôtels pour tenir compte des différences de consommation d'eau dans les hôtels des différentes catégories. L'Appendice 2 montre qu'un taux annuel moyen de 10,5 dinars par lit sera suffisant pour couvrir les frais d'exploitation et l'amortissement. Pour fixer les idées en ce qui concerne l'incidence de cette taxe annuelle, elle représentera, au taux de 10,5 dinars, 1,3 % des recettes annuelles par lit d'un hôtel de tourisme et 4,5 % du bénéfice brut annuel d'un hôtel pour un taux d'occupation de 50%.

33. Il a été admis au cours des négociations que la taxe d'évacuation des eaux usées sera instituée par la SONEDE avant la première année d'exploitation des installations construites dans les zones du projet et que le produit de cette taxe sera suffisant pour couvrir au moins les frais d'exploitation et l'amortissement linéaire des installations en service.

34. Des situations financières pour les cinq premières années d'exploitation du département de la SONEDE chargé de l'évacuation des eaux usées et de la lutte contre la pollution des eaux, c'est-à-dire pour la période 1976-1981, font l'objet des Appendices 2, 3, et 4.

35. Les perspectives sont bonnes dans le domaine financier pour ce nouveau département. On estime que pendant les cinq premières années, ses liquidités internes créées par l'exploitation se monteront à environ 0,5 million de dinars en moyenne par an. Cela suffira pour financer une augmentation du fonds de roulement, tous les travaux du programme de la deuxième phase dont le coût sera de 1,10 million de dinars, et le coût des remplacements de matériel. Il restera environ 1,4 million de dinars de liquidités à utiliser pour le développement des réseaux d'égoûts urbains et, plus tard pour des renouvellements importants des matériels d'équipement.

TUNISIE

PROJET D'INFRASTRUCTURE TOURISTIQUE

Evacuation des eaux usées et lutte contre la pollution

Estimation des coûts de cet élément du projet

	En monnaie locale	En devises (en milliers de dinars)	Total	En monnaie locale	En devises (en milliers de dollars EU)	Total	Pourcentage du coût total	Pourcentage en devises
<b>I. Travaux de génie civil 1/</b>								
1. Tunis Nord	99	121	220	205	250	455		
2. Tunis Sud	108	132	240	224	273	497		
3. Nabeul, Hammamet	668	572	1040	969	1184	2153		
4. Sousse	678	830	1508	1404	1718	3122		
5. Djerba	126	155	281	261	321	582		
6. Zarzis	59	72	131	122	149	271		
<b>Total</b>	<b>1538</b>	<b>1882</b>	<b>3420</b>	<b>3185</b>	<b>3895</b>	<b>7080</b>	42.5	55
<b>II. Matériel d'équipement</b>								
1. Tunis Nord	13	23	36	27	48	75		
2. Tunis Sud	19	34	53	39	70	109		
3. Nabeul, Hammamet	242	430	672	501	890	1391		
4. Sousse	132	236	368	273	489	762		
5. Djerba	54	95	149	112	197	309		
6. Zarzis	40	72	112	83	149	232		
<b>Total</b>	<b>500</b>	<b>890</b>	<b>1390</b>	<b>1035</b>	<b>1863</b>	<b>2878</b>	17.3	64
<b>III. Matériel d'exploitation</b>								
Véhicules et matériel d'entretien	72	128	200	149	265	414	2.5	64
<b>IV. Travaux techniques</b>								
1. Etablissement du projet et contrôle de la construction	150	350	500	311	724	1035		
2. Etude de justification du lac de Tunis	30	70	100	62	145	207		
3. Bassin de décantation pilote	60	140	200	124	290	414		
<b>Total</b>	<b>240</b>	<b>560</b>	<b>800</b>	<b>497</b>	<b>1159</b>	<b>1656</b>	10	70
<b>V. Administration</b>								
Formation professionnelle et assistance	15	35	50	31	72	103	0.6	70
<b>Total général 2/ avant imprévus</b>	<b>2365</b>	<b>3495</b>	<b>5860</b>	<b>4897</b>	<b>7234</b>	<b>12131</b>	72.9	59.7
<b>VI. Imprévus</b>								
<b>1. Pour les travaux</b>								
1.1 Travaux de génie civil (22 %)	338	412	750	700	853	1553		
1.2 Matériel d'équipement et d'exploitation (15 %)	86	154	240	178	319	497		
1.3 Travaux techniques et ad- ministration (10 %)	25	60	85	52	124	176		
	<b>449</b>	<b>626</b>	<b>1075</b>	<b>929</b>	<b>1295</b>	<b>2225</b>	13.4	58.2
<b>2. Pour les prix 3/</b>								
2.1 Travaux de génie civil (17 %)	320	390	710	662	807	1469		
2.2 Matériel d'équipement et d'exploitation (17 %)	112	198	310	232	410	642		
2.3 Travaux techniques et ad- ministration (9 %)	25	60	85	52	124	176		
	<b>457</b>	<b>648</b>	<b>1105</b>	<b>946</b>	<b>1341</b>	<b>2287</b>	13.7	58.6
<b>Total imprévus</b>	<b>906</b>	<b>1274</b>	<b>2180</b>	<b>1875</b>	<b>2637</b>	<b>4512</b>	27.1	58.4
<b>Total évacuation des eaux usées (y compris imprévus et terrains)</b>	<b>3271</b>	<b>4769</b>	<b>8040</b>	<b>6772</b>	<b>9871</b>	<b>16643</b>	100	59.3
<b>Terrains</b>	<b>162</b>		<b>162</b>	<b>335</b>		<b>335</b>		
<b>TOTAL EVACUATION DES EAUX USEES (y compris imprévus et terrains)</b>	<b>3433</b>	<b>4769</b>	<b>8202</b>	<b>7107</b>	<b>9871</b>	<b>16978</b>		

1/ Y compris les canalisations

2/ Sur la base des prix au 1er janvier 1972

3/ Calculée sur le coût total, y compris les imprévus pour les travaux

Département de la SONEDE chargé de l'évacuation  
des eaux usées et de la lutte contre la pollution des eaux

Prévisions de comptes profits et pertes  
(en milliers de dinars)

<u>Exercices se terminant le 31 décembre</u> <u>Années d'exploitation</u>	<u>1976</u> 1	<u>1977</u> 2	<u>1978</u> 3	<u>1979</u> 4	<u>1980</u> 5	<u>1981</u> 6
Nombre moyen de lits en service dans les zones du projet	55.400	61.700	67.800	73.900	80.200	86.600
Taux annuel moyen par lit (en dinars)	10,5	10,5	10,5	10,5	10,5	10,5
<u>Recettes</u>						
Taxe d'évacuation des eaux usées	582	648	712	776	842	909
Moins: Recettes non recouvrables	<u>12</u>	<u>13</u>	<u>14</u>	<u>16</u>	<u>17</u>	<u>18</u>
<u>Total des recettes</u>	570	635	698	760	825	891
<u>Coût d'exploitation</u>						
Traitements et salaires	126	136	146	156	168	180
Electricité	37	39	41	42	44	46
Carburants	6	6	7	7	8	8
Entretien	32	34	37	40	44	49
Frais de bureau et divers	<u>34</u>	<u>34</u>	<u>34</u>	<u>34</u>	<u>34</u>	<u>34</u>
	<u>235</u>	<u>249</u>	<u>265</u>	<u>279</u>	<u>298</u>	<u>317</u>
Revenu avant amortissement	335	386	433	481	527	574
Provision pour amortissement	<u>328</u>	<u>372</u>	<u>377</u>	<u>382</u>	<u>387</u>	<u>406</u>
<u>Revenu net</u>	7	14	56	99	140	168

TUNISIE

PROJET D'INFRASTRUCTURE TOURISTIQUE

Département de la SONEDE chargé de l'évacuation  
des eaux usées et de la lutte contre la pollution des eaux

Prévisions de flux de liquidités

(en milliers de dinars)

Exercices se terminant le 31 décembre	1976	1977	1978	1979	1980	1981
Années d'exploitation	1	2	3	4	5	6
<u>ORIGINES DES FONDS</u>						
Revenu net	7	14	56	99	140	168
Provision pour amortissement	328 <sup>1/</sup>	372	377	382	387	406
Formation interne de liquidités	335	386	433	481	527	574
Contribution financière du gouverne- ment (travaux)	7.680	97	96	96	100	100
Contribution financière du gouverne- ment (fonds de roulement)	200	-	-	-	-	-
Accroissement des effets à payer	18	1	1	1	1	1
Total des origines	8.233	484	530	578	628	675
<u>EMPLOI DES FONDS</u>						
Installations transférées par l'ONTT	7.680	97	96	96	100	100
Travaux de la deuxième phase	-	-	-	-	500	590
Autres travaux et remplacements	10	10	10	10	10	70
Total des investissements	7.690	107	106	106	610	760
Augmentation des stocks	100	-	-	-	-	-
Augmentation des effets à recevoir	133	16	15	14	15	16
Total de l'emploi	7.923	123	121	120	625	776
Liquidités au début de l'exercice	0	310	671	1.080	1.538	1.541
Formation nette de liquidités	310	361	409	458	3	(101)
Liquidités à la fin de l'exercice	310	671	1.080	1.538	1.541	1.440

1/ Calculée sur la valeur moyenne de l'actif immobilisé en exploitation dans l'année; les installations terminées en 1976 auront une valeur de 1.710.000 dinars.

TUNISIE

PROJET D'INFRASTRUCTURE TOURISTIQUE

Département de la SONEDE chargé de l'évacuation  
des eaux usées et de la lutte contre la pollution des eaux

Projections de bilans

(en milliers de dinars)

Exercices se terminant le 31 décembre	<u>1976</u>	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u>
Années d'exploitation	1	2	3	4	5	6
<u>ACTIF</u>						
Actif immobilisé	7.690	7.797	7.903	8.009	8.119	8.789
moins amortissement	328	700	1.077	1.459	1.846	2.252
Actif immobilisé net	<u>7.362</u>	<u>7.097</u>	<u>6.826</u>	<u>6.550</u>	<u>6.273</u>	<u>6.537</u>
Travaux en cours	-	-	-	-	500	590
Total actif immobilisé	<u>7.362</u>	<u>7.097</u>	<u>6.826</u>	<u>6.550</u>	<u>6.773</u>	<u>7.127</u>
Stocks	100	100	100	100	100	100
Effets à recevoir	133	149	164	178	193	209
Numéraire et équivalent	310	671	1.080	1.538	1.541	1.440
Total actif réalisable	<u>543</u>	<u>920</u>	<u>1.344</u>	<u>1.816</u>	<u>1.834</u>	<u>1.749</u>
Total actif	<u>7.905</u>	<u>8.017</u>	<u>8.170</u>	<u>8.366</u>	<u>8.607</u>	<u>8.876</u>
<u>PASSIF</u>						
Contribution financière du gouvernement	7.880	7.977	8.073	8.169	8.269	8.369
Bénéfices réalisés	7	21	77	176	316	481
Effets à payer	18	19	20	21	22	23
Total passif	<u>7.905</u>	<u>8.017</u>	<u>8.170</u>	<u>8.366</u>	<u>8.607</u>	<u>8.876</u>

Département de la SONEDE chargé de l'évacuation  
des eaux usées et de la lutte contre la pollution des eaux

Hypothèses retenues pour les tableaux financiers

Comptes profits et pertes

1. Les dépenses d'exploitation, comme celles d'électricité, d'énergie, d'entretien et de traitements et salaires ont été calculées pour l'année 1981 et on a pris pour les années précédentes un pourcentage du chiffre de cette année-là. Les frais de bureau et divers sont censés rester constants à partir de 1976.
2. La consommation d'électricité pour chaque installation a été calculée sur la base de la consommation d'installations analogues dans d'autres pays. Il est probable que les tarifs de l'électricité resteront à leur niveau actuel pendant toute la période. Pour une consommation régulièrement répartie dans le temps, le tarif est de 0,01035 dinar le kWh. On a supposé qu'en 1976 la consommation d'électricité représenterait 80 % de celle de l'année où les installations fonctionneront à pleine capacité et qu'elle augmenterait progressivement par la suite.
3. La consommation de carburant a été calculée en fonction du nombre de véhicules en service. Cette consommation devrait augmenter progressivement, comme la consommation d'électricité. Les prix des carburants sont censés rester constants, car la Tunisie est en train de mettre en valeur peu à peu ses ressources en pétrole.
4. Les dépenses d'entretien englobent les pièces de rechange et les fournitures pour l'entretien des installations ainsi que les coûts de réparation des véhicules. Les éléments des réseaux d'égouts, surtout ceux qui sont électromécaniques, ne demanderont sans doute pas beaucoup d'entretien pendant les premières années d'exploitation. On a donc supposé que les dépenses de 1976 ne représenteraient que 65 % de celles qui sont prévues pour 1981.
5. Les dépenses de traitements et salaires ont été calculées à partir d'une projection détaillée, faite par le BCEOM, des besoins en personnel pour la période 1976-1981. Dans les tableaux il a été prévu une augmentation progressive de ces dépenses pour tenir compte du fait que, si tout le personnel administratif est nécessaire au début de la période d'exploitation, le personnel d'entretien ne devra être au complet qu'en 1981. On a inclus dans les prévisions une augmentation de 3 % par an pour les primes d'ancienneté. L'échelle des salaires a été établie de telle façon que le département nouvellement créé attire des administrateurs de haute valeur et des techniciens très qualifiés.



6. Frais de bureau et divers. Il est probable que la SONEDE prendra en charge les dépenses supplémentaires qu'entraînera la création de ce nouveau département. Ces dépenses supplémentaires sont ventilées comme suit:

- loyers	18.000 dinars
- timbres et téléphone	6.000 dinars
- assurances	7.000 dinars
- impôt sur les voitures	3.200 dinars

7. L'amortissement a été calculé à un taux moyen de 4,80 % de la valeur des immobilisations au milieu de l'année. Ce taux moyen de 4,80 % a été fixé sur la base des durées de vie comptables suivantes:

conduites:	50 ans
branchements:	50 ans
bâtiments et autres constructions:	25 ans
matériel électromécanique:	15 ans
autre matériel:	10 ans
matériel d'entretien:	10 ans
véhicules:	5 ans

Ce taux d'amortissement est relativement élevé du fait que l'équipement représente environ 30 % du total de l'actif immobilisé.

#### Flux de liquidités

8. La contribution financière du gouvernement correspond, pour la première année d'exploitation, aux stocks et aux liquidités, pour les années suivantes, aux branchements nouveaux.

9. Les "travaux de la deuxième phase" consistent dans l'extension des installations d'évacuation des eaux usées dans les zones de Nabeul-Hammamet et de Sousse.

10. Les "autres travaux et remplacements" englobent le renouvellement des véhicules en 1961.

#### Bilans

11. Les effets à recevoir sont supposés être du même ordre de grandeur que les paiements en retard à la SONEDE des clients autres que l'administration, et ils représentent les factures de trois mois. Ils sont nets de dettes douteuses, lesquelles sont estimées à 2 % des recettes.

12. On a admis que la valeur des stocks serait de l'ordre de 100.000 dinars pendant toute la période, comme le montra une étude détaillée du rapport de justification. Les stocks comprendront des fournitures pour le traitement des eaux usées et pour l'entretien des installations, ainsi que des pompes et des moteurs de rechange pour les usines de traitement et pour les stations élévatoires. Il y aura en stock deux pompes et deux moteurs pour éviter les inconvénients que pourraient causer de longs délais dans la livraison du matériel commandé.

TUNISIEEVALUATION D'UN PROJET D'INFRASTRUCTURE TOURISTIQUEPARTIE RELATIVE A L'ENERGIE ELECTRIQUEA. Généralités

1. L'énergie électrique pour l'usage public est fournie en Tunisie par la Société tunisienne de l'électricité et du gaz (la STEG), société nationale créée en 1962 et qui exploite les services de l'électricité et du gaz dans tout le pays.
2. Bien que la STEG soit une société relativement jeune, elle a remarquablement amélioré ses moyens et son rendement au cours de ces dernières années. Elle assure un service sans défaillance à un coût raisonnable et elle a établi, avec l'aide de consultants, un plan économique d'extension de son réseau pour satisfaire la demande prévue jusqu'en 1976. Elle est en train d'étudier les moyens de faire face aux besoins après cette date.
3. La Banque a accordé à la STEG en 1971 un prêt de 2,5 millions de dollars pour la construction d'un gazoduc et, en avril dernier, un prêt de 12 millions de dollars pour le développement de son réseau d'énergie électrique, qui comporte notamment le prolongement de ses lignes à haute tension pour desservir les zones touristiques où le besoin s'en fait sentir.
4. La STEG est parfaitement capable dans le cadre de ses activités quotidiennes de faire les plans des extensions nécessaires de son réseau, d'exécuter les travaux et de fournir l'énergie électrique aux installations touristiques en projet.

B. Description des travaux

5. Les zones où le développement du tourisme est prévu sont déjà desservies par le réseau principal d'énergie de la STEG. Il suffira donc, pour amener l'électricité aux nouveaux hôtels, de prolonger, là où ce sera nécessaire, les lignes à moyenne tension et à basse tension et d'installer des transformateurs auprès des hôtels.
6. L'estimation de la demande d'énergie électrique se fait sur la base de la moyenne actuelle de 0,6 kW par lit dans les hôtels climatisés desservis par la STEG. L'Annexe 1 indique la demande d'énergie prévue dans chaque zone. La demande supplémentaire totale pour l'ensemble des zones touristiques est seulement de 26.000 kVA pendant la période 1972-1976, ce qui est inférieur à l'accroissement moyen annuel de la demande de l'ensemble du réseau. La STEG pourra donc satisfaire facilement les besoins totaux du pays et les besoins des zones touristiques dans le cadre de son programme normal d'expansion.

### C. Estimation des coûts

7. Les travaux nécessaires pour relier les hôtels au réseau haute tension seront essentiellement :

- 1) Le prolongement des lignes moyenne tension de 10 kV, de 15 kV ou de 30 kV, suivant la tension du réseau dans chaque zone.
- 2) La construction d'une sous-station de commutation et de comptage moyenne tension et de lignes d'une longueur estimée à 500 mètres pour alimenter les sous-stations des hôtels.
- 3) Pour chaque hôtel, la construction d'une sous-station de transformation comportant 2 transformateurs de 400 kVA pour fournir au consommateur de l'énergie basse tension au moyen d'un câble souterrain d'une longueur estimée à 1 km.

8. Les longueurs de lignes et de câbles indiquées ci-dessus seront en fait fonction de ce qui sera nécessaire pour chaque cas. Le Tableau 1 donne la longueur totale estimée de ces lignes et de ces câbles ainsi que le nombre des sous-stations de commutation et de transformation nécessaires dans chaque zone.

9. On estime que le coût total de l'élément "énergie électrique" du projet sera d'environ 3 millions de dinars, dont environ 1,4 million de dinars payables en devises (voir Tableau 2). Ces estimations ont été calculées sur la base du coût unitaire pour la STEG d'autres prolongements et branchements vers ses clients construits dans des conditions analogues. Ces coûts sont raisonnables pour les installations nécessaires. Pour tenir compte des travaux imprévus, on a majoré de 9 % les coûts estimés, en monnaie locale et en devises, des travaux prévus, et, pour tenir compte de la hausse des prix pendant la construction, on a majoré de 10 % les coûts en monnaie locale et de 15 % les coûts en devises.

### D. Exécution du projet

10. L'élément "énergie électrique" du projet sera exécuté par la STEG. Les travaux nécessaires pour relier les nouveaux hôtels à son réseau sont très peu importants par rapport à ceux qu'elle réalise normalement et elle pourra les faire effectuer par son propre personnel. On ne prévoit pas de gros retards et il n'est pas nécessaire de contrôler ou de coordonner de l'extérieur les travaux de la STEG. Quand les travaux seront terminés, les installations financées par l'ONTT seront remises à la STEG pour exploitation.

### E. Passation des marchés

11. La STEG a normalement en stock les fournitures et le matériel qui lui seront nécessaires pour relier les hôtels à son réseau et elle les remplace au fur et à mesure qu'ils sont utilisés. Le matériel importé fera l'objet d'un appel à la concurrence internationale, mais son volume est faible par rapport aux besoins normaux de la STEG et par conséquent la majeure partie de ce matériel sera incluse par cette société dans ses commandes périodiques de renouvellement de stocks.

EXTENSIONS DE LIGNES MOYENNE TENSION

Zones	Lignes moyenne tension km	Sous-stations de commutation et de comptage Nombre	Lignes aériennes. km	Sous-stations de transforma- tion Nombre	Câbles souter- rains km
Tunis Nord	31	7	3,5	7	7
Tunis Sud	15	4	2	4	4
Hammamet-Nabeul	40	30	15	30	30
Sousse	-	25	12,5	25	25
Djerba-Zarzis	15	19	9	19	19

10 décembre 1971

ESTIMATION DES COÛTS  
(en milliers de dinars)

ZONES	MOYENNE TENSION		SOUS- STATIONS ET BASSE TENSION		TOTAL		TOTAL GENERAL
	MONNAIE		MONNAIE		MONNAIE		
	LOCALE	DEVISES	LOCALE	DEVISES	LOCALE	DEVISES	
Tunis Nord	-	-	90	110	90	110	200
Tunis Sud	-	-	60	62	60	62	122
Hammamet-Nabeul	50	45	385	470	435	515	950
Sousse	20	25	320	390	340	415	755
Djerba-Zarzis	<u>150</u>	<u>150</u>	<u>250</u>	<u>300</u>	<u>400</u>	<u>450</u>	<u>850</u>
TOTAL	<u>220</u>	<u>220</u>	<u>1.105</u>	<u>1.332</u>	<u>1.325</u>	<u>1.552</u>	<u>2.877</u>

10 décembre 1971

TUNISIEEVALUATION D'UN PROJET D'INFRASTRUCTURE TOURISTIQUEPARTIE RELATIVE AUX TELECOMMUNICATIONSA. Généralités

1. Le Gouvernement tunisien a accordé une forte priorité au développement des télécommunications et les services qui en sont chargés fonctionnent actuellement d'une façon satisfaisante si on les compare à ceux d'autres pays africains. En Tunisie, les télécommunications sont du ressort du Ministère des postes et télécommunications, dont le budget est incorporé au budget national. Jusqu'à présent, ce ministère a pu disposer de crédits suffisants.

2. Le réseau tunisien actuel de circuits aériens, de câbles et de liaisons par faisceaux hertziens est convenable. Pour améliorer la qualité du service, des centraux sont en cours de construction en application d'un plan quadriennal (1969-1972); le réseau sera automatique à 95 % à la fin de 1972. Les communications internationales sont assurées avec Abidjan, Djeddah, Le Caire, Genève et Francfort par liaisons par faisceaux hertziens haute fréquence, avec l'Algérie par câbles terrestres, avec la Libye par liaisons par faisceaux hertziens et avec l'Italie et la France par câbles sous-marins. Ces moyens permettent d'écouler le trafic international de la Tunisie vers les principaux pays d'origine des touristes et vice versa. On remédiera aux insuffisances des services locaux de télécommunications au moyen des extensions des centraux locaux qui sont prévues dans le projet.

B. Description des travaux

3. Les travaux prévus consistent:

- a) A installer des standards téléphoniques privés dans tous les hôtels construits au titre du projet et à les relier aux centraux publics locaux.
- b) A équiper en télex les hôtels des catégories A et B.

4. On estime le matériel d'équipement nécessaire:

- a) Pour les hôtels de catégorie A, à dix lignes téléphoniques principales, un standard téléphonique de 300 lignes, un appareil téléphonique par chambre et un appareil télex.
- b) Pour les hôtels de catégorie B, à cinq lignes téléphoniques principales, un standard téléphonique de 500 lignes, un appareil téléphonique par chambre et un appareil télex.
- c) Pour les hôtels de catégorie C, à deux lignes téléphoniques principales et un standard téléphonique de 100 lignes (pas de service télex).

C. Estimation des coûts

5. Le coût total des travaux prévus est estimé à 3,22 millions de dollars, dont 2,10 millions payables en devises, répartis comme suit:

Tableau 1 - Coûts par zone

	<u>Millions de dinars</u>			<u>Millions de dollars</u>			<u>% du total des dépenses</u>
	<u>Monnaie locale</u>	<u>Devises</u>	<u>Total</u>	<u>Monnaie locale</u>	<u>Devises</u>	<u>Total</u>	
Tunis Nord	0,03	0,08	0,11	0,07	0,15	0,22	0,07
Tunis Sud	0,02	0,04	0,06	0,04	0,09	0,13	0,04
Hammamet-Nabeul	0,15	0,32	0,47	0,31	0,66	0,97	0,30
Sousse	0,12	0,20	0,32	0,25	0,42	0,67	0,21
Djerba	0,11	0,22	0,33	0,23	0,47	0,70	0,22
Zarzis	0,01	0,02	0,03	0,02	0,04	0,06	0,02
Imprévus							
Travaux	0,04	0,08	0,12	0,08	0,17	0,25	0,08
Prix	<u>0,06</u>	<u>0,05</u>	<u>0,11</u>	<u>0,12</u>	<u>0,10</u>	<u>0,22</u>	<u>0,06</u>
Total	<u>0,54</u>	<u>1,01</u>	<u>1,55</u>	<u>0,12</u>	<u>2,10</u>	<u>3,22</u>	<u>1,00</u>

Tableau 2 - Coûts par catégories de travaux

	<u>Millions de dinars</u>			<u>Millions de dollars</u>			<u>% du total des dépenses</u>
	<u>Monnaie locale</u>	<u>Devises</u>	<u>Total</u>	<u>Monnaie locale</u>	<u>Devises</u>	<u>Total</u>	
Lignes principales et extensions vers les centraux	0,09	0,18	0,27	0,19	0,38	0,57	0,18
Lignes supplémentaires et appareils intérieurs	0,22	0,47	0,69	0,47	0,96	1,43	0,44
Standards	0,08	0,13	0,22	0,16	0,29	0,45	0,14
Télex	0,05	0,10	0,14	0,10	0,20	0,30	0,10
Imprévus							
Travaux	0,04	0,08	0,12	0,08	0,17	0,25	0,08
Prix	<u>0,06</u>	<u>0,05</u>	<u>0,11</u>	<u>0,12</u>	<u>0,10</u>	<u>0,22</u>	<u>0,06</u>
Total	<u>0,54</u>	<u>1,01</u>	<u>0,55</u>	<u>1,12</u>	<u>2,10</u>	<u>3,22</u>	<u>1,00</u>

Le montant des impôts est compris dans les coûts en monnaie locale. Il est estimé à 0,29 million de dinars ou 0,60 million de dollars EU.

6. Les coûts ont été estimés sur la base de travaux analogues actuellement en cours en Tunisie. On a inclus dans les estimations un poste "imprévu pour travaux" de 9 % des coûts en monnaie locale et en devises et un poste "imprévu pour hausse des prix" de 12 % des coûts en monnaie locale et de 5 % seulement des coûts en devises. Dans le domaine des télécommunications, du fait des progrès des techniques et de la très forte concurrence internationale, les prix mondiaux des matériels d'équipement n'augmentent pas très vite.

#### D. Exécution

7. La construction des installations de télécommunications sera réalisée principalement par des entrepreneurs sous le contrôle du Ministère des postes et télécommunications. Ce ministère dispose du personnel nécessaire pour préparer les plans, effectuer les études techniques et contrôler l'exécution du projet.

#### E. Passation des marchés

8. Tous les achats de biens d'équipement financés par la Banque se feront par appel à la concurrence internationale.

#### F. Organisation de l'exploitation

9. Les installations de télécommunications des hôtels seront exploitées par le personnel de ces hôtels. La formation professionnelle de ce personnel fera l'objet d'accords contractuels avec les fournisseurs. Le coût de cette formation est inclus dans le projet.



TUNISIE

EVALUATION D'UN PROJET D'INFRASTRUCTURE TOURISTIQUE

JUSTIFICATION ECONOMIQUE

1. Le projet consiste en un ensemble d'investissements dans l'infrastructure destinés au premier chef à l'industrie du tourisme et qui seront répartis entre des zones géographiquement très éloignées les unes des autres. Comme le projet constitue une partie d'un programme d'investissements plus vaste, son évaluation économique a été faite compte tenu de tous les éléments qui entrent dans ce programme. Les bénéfices bruts de ces investissements consistent essentiellement en recettes additionnelles gagnées ou "conservées" <sup>1/</sup> par les hôtels et autres installations utilisés par les touristes. Les coûts d'investissement comprennent, non seulement le capital nécessaire pour construire les ouvrages d'infrastructure proposés, mais aussi les dépenses qu'a entraînées l'accroissement des autres services offerts aux touristes, dont le plus important est l'hébergement dans les hôtels. Il a été tenu compte aussi des investissements dans les autres équipements touristiques, tels que magasins et restaurants.

2. Pour évaluer les coûts et les bénéfices du projet, nous avons fait une distinction entre les hôtels existants ou en construction et les "nouveaux hôtels", ceux dont l'ouverture est prévue entre 1975 et 1981 et, en ce qui les concerne, nous avons inclus dans notre évaluation économique des investissements, tous leurs coûts et tous leurs bénéfices. Nous considérons comme "hôtels existants" ceux qui existent déjà effectivement dans les six zones du projet et ceux qui ouvriront leurs portes avant la fin de 1974. Nous avons décidé de ranger ces derniers dans la catégorie des "hôtels existants" parce qu'ils sont actuellement en construction et que, s'ils doivent ouvrir avant la fin de 1974, c'est que la décision d'investir dans ces hôtels a déjà été prise.

3. Les bénéfices nets du programme d'investissements envisagé seront constitués par la différence entre, d'une part, les recettes supplémentaires produites ou "conservées" par le développement du tourisme dans les six zones considérées et, d'autre part, les coûts d'exploitation des installations et des services à créer. On pourrait, à juste titre, attribuer au programme d'investissements les recettes et les dépenses qui relèvent du trafic aérien international et autres organismes de voyages, mais nous n'en avons pas tenu compte car ces bénéfices seront surtout réalisés par des compagnies aériennes étrangères et par des agences de voyage étrangères. Les paragraphes qui suivent donnent des plus amples détails sur les coûts des installations prévues, sur les bénéfices à en retirer et

<sup>1/</sup> "Conservées" s'entend des recettes des hôtels existants qui, en l'absence du projet, auraient pu être perdues du fait de taux d'occupation inférieurs (voir par. 11).

sur les hypothèses qui sont à la base de nos estimations.

#### Calcul des recettes et des dépenses et hypothèses retenues

4. On peut, d'une façon générale, ranger les investissements prévus dans trois catégories:

- i) les investissements, dans l'infrastructure touristique, dans les "nouveaux hôtels" et dans d'autres installations, qui visent à développer le tourisme dans l'avenir;
- ii) les investissements dans l'infrastructure touristique qui ont pour but d'éliminer les déficiences actuelles et qui bénéficieront aux "hôtels existants"; et
- iii) les investissements dans l'infrastructure touristique dont profitera la population locale.

Comme les effets de ces investissements ont été calculés de façon différente, ils sont étudiés séparément.

#### Recettes des hôtels et des autres établissements pour touristes

##### a) Nouveaux hôtels

5. Les investissements dans le projet profiteront à tous les "nouveaux hôtels" qui doivent ouvrir leurs portes dans les six zones considérées entre 1975 et 1981. Les bénéfices bruts de la partie du programme qui englobe les investissements dans l'infrastructure touristique et dans la construction d'hôtels seront surtout constitués par les recettes supplémentaires des "nouveaux hôtels" et des autres établissements pour touristes.

6. On estimait en 1970 que les dépenses journalières des visiteurs étrangers s'élevaient en moyenne à 17 dollars, répartis comme suit:

	<u>Dollars E U</u>	<u>Pourcentage</u>
Chambre et repas principaux	9,73	57,3
Distractions, suppléments de nourriture et boissons	2,07	12,2
Achat de souvenirs et autres achats locaux	2,07	12,2
Transports locaux et excursions	2,48	14,6
Divers	0,62	3,7
	<u>16,97</u>	<u>100,0</u>

7. En raison de la forte proportion en Tunisie de touristes voyageant en groupes, 70 % environ des dépenses journalières moyennes de 17 dollars sont faites dans les hôtels mêmes et 30 % au-dehors en cadeaux, nourriture, distractions, etc. Toutefois, le montant réel de ces dépenses varie d'un hôtel à l'autre, suivant le type et la catégorie de l'hôtel. C'est ainsi que les dépenses journalières moyennes d'un client d'un hôtel de la catégorie

"luxe" sont presque doubles de celles d'un touriste séjournant dans un village de vacances (voir Tableau 1).

8. Pour les prévisions concernant les recettes supplémentaires que la Tunisie peut espérer réaliser, nous avons pris comme hypothèse que les dépenses journalières moyennes des visiteurs étrangers et la répartition de ces dépenses resteront les mêmes. Nous avons tenu compte aussi du type de développement hôtelier qui sera probablement réalisé dans l'avenir et nous avons admis qu'il faudrait aux nouveaux hôtels une période de "rodage" de deux ans avant qu'ils atteignent leur régime de croisière. Nous n'avons pas fait de distinction entre les recettes procurées par les touristes étrangers et par les touristes tunisiens, car nous considérons comme négligeable l'apport supplémentaire de ces derniers dans les six zones considérées. Le Tableau 1 du paragraphe 22 donne, sous une forme condensée, les recettes supplémentaires qui proviendront du développement du tourisme dans les six zones et qui pourront être attribuées aux investissements dans les nouveaux hôtels, dans l'infrastructure touristique et dans les autres installations se rapportant au tourisme.

9. Nous avons calculé toutes les recettes et toutes les dépenses, y compris les dépenses d'investissement pour le projet d'infrastructure touristique au prix de 1971, au lieu de majorer toutes ces recettes et toutes ces dépenses, au moins jusqu'à la date d'achèvement du projet en 1975, pour tenir compte de l'augmentation probable des prix.

b) Avantages pour les hôtels existants

10. Dans quelques-unes des six zones touristiques intéressées par le projet, les normes des installations d'évacuation des eaux usées sont très basses. On prévoit que la pollution des plages et de l'eau de mer dans certaines de ces zones deviendrait grave si le projet proposé n'était pas réalisé. On a pu constater ces dernières années que l'absence d'installations convenables et d'aménagement mûrement réfléchi du territoire peut entraver le développement du tourisme, non seulement dans les six zones considérées, mais dans toute la Tunisie.

11. On espère que l'amélioration de l'infrastructure touristique qui sera obtenue grâce au projet empêchera le taux d'occupation des "hôtels existants" de diminuer. La mission a estimé que, sans le programme, ce taux, et par conséquent les recettes, diminueraient d'au moins 5 % pour les hôtels des six zones. Les taux actuels sont donnés dans le Tableau 2. Pour les études de sensibilité, une autre hypothèse au sujet de ce taux a été retenue (voir par. 25). Les recettes "conservées" sont données dans le Tableau 1 du paragraphe 22. Nous avons admis que les incidences du projet sur les taux d'occupation et sur les recettes des hôtels situés hors des zones considérées seront négligeables. Les projections de recettes des "hôtels existants" ont été faites sur les mêmes bases et avec les mêmes hypothèses que celles que nous avons définies dans les paragraphes précédents pour le calcul des recettes des "nouveaux hôtels".

c) Avantages pour la population locale

12. Le développement de l'infrastructure dans les six zones considérées améliorera la qualité des services dont dispose une partie de la population locale de ces zones, surtout du service d'évacuation des eaux usées. Les routes qui seront construites serviront aussi à satisfaire les besoins de la population urbaine de Tunis, puisque les habitants de cette ville accéderont plus facilement aux plages et aux installations prévues dans les zones de Tunis Nord, de Tunis Sud et de Hammamet. Cependant, comme ces avantages sont difficiles à chiffrer et qu'une faible partie seulement de la population en profitera, nous n'en avons pas tenu compte dans notre évaluation des bénéfices à retirer du projet pour l'économie du pays et on peut dire que dans cette mesure, le rendement économique du projet est sous-estimé.

Coûts d'exploitation

13. Nous avons calculé les bénéfices nets du programme d'investissements en déduisant des recettes brutes les coûts économiques de la fourniture des biens et des services demandés par les touristes. Comme le programme d'investissements, tel qu'il est établi, porte à la fois sur la superstructure et sur l'infrastructure, on pourrait, soit faire une estimation séparée des coûts d'exploitation de l'infrastructure, soit les calculer à partir des documents financiers relatifs aux installations de superstructure. Pour éviter de compter deux fois les mêmes coûts, nous n'avons pris en considération que les coûts d'exploitation des hôtels, des magasins, etc. Ces coûts englobent déjà des sommes qui correspondent grosso modo aux coûts approximatifs d'exploitation de certaines des installations d'infrastructure à fournir. 1/

14. Puisque 70 % des dépenses des touristes étrangers en Tunisie sont faites dans les hôtels, nous avons effectué des études détaillées portant sur des hôtels très variés des six zones touristiques. A partir de renseignements tirés de leur comptabilité, nous avons construit trois modèles financiers représentatifs de l'exploitation de tous les hôtels existants et futurs dans les six zones (Tableau 3). Les recettes de ces hôtels concordent avec les chiffres que nous avons donnés plus haut pour les dépenses des touristes et leurs coûts d'exploitation correspondant à la moyenne des coûts qui ont été effectivement engagés dans le passé par les hôtels existants. D'une façon générale, le pourcentage des coûts d'exploitation bruts 2/ par rapport aux recettes brutes varie entre 57 % et 87 %, selon la catégorie de l'hôtel et son taux d'occupation présumé, dans l'hypothèse où ce taux ne tombera pas au-dessous de 15 %. Les recettes nettes (c'est-à-dire les recettes brutes diminuées des coûts d'exploitation) qui seront réalisées par les hôtels existants et futurs ont fait l'objet de projections construites sur la base de ces modèles financiers et les résultats de ces projections sont résumés dans le Tableau 4.

1/ Si ce procédé est justifié dans le cas de l'alimentation en eau, des télécommunications et de l'électricité, il n'en est pas de même pour les coûts d'exploitation des réseaux d'égouts et les frais d'entretien des routes. En conséquence, nous avons inclus, dans notre évaluation, une somme d'environ 750.000 dollars par an, pour tenir compte de ces derniers coûts.

2/ Coûts d'exploitation non compris impôts, amortissement, intérêts et dividendes.

15. En ce qui concerne les dépenses que les touristes font en dehors des hôtels, on n'a guère de renseignements sur les coûts d'exploitation des entreprises qui produisent les nombreuses marchandises et qui fournissent les nombreux services qui sont demandés par les touristes étrangers. Les quelques données que nous avons à ce sujet, pour la Tunisie et pour d'autres pays, donnent à penser que le pourcentage représenté par les bénéfices d'exploitation dans les recettes de ces entreprises est extrêmement variable. Dans le cas de la Tunisie, la mission d'évaluation a estimé, sur la base d'un certain nombre d'entretiens avec les exploitants, qu'il n'était pas déraisonnable d'admettre que leurs coûts d'exploitation bruts se montaient en moyenne à 60 % des recettes et c'est à partir de cette hypothèse qu'elle a fait ses prévisions concernant les bénéfices nets réalisés sur les dépenses faites par les touristes hors des hôtels (Tableau 4). Elle a envisagé dans son étude de sensibilité une autre hypothèse d'après laquelle ces coûts d'exploitation bruts moyens seraient plus élevés (voir par. 25).

### Coûts d'investissement

#### a) Investissements hôteliers

16. Nous avons fondé nos projections des coûts des investissements hôteliers sur les objectifs fixés pour le nombre, l'époque de la création, la catégorie et l'emplacement des lits d'hôtels dans les six zones, ainsi que sur les coûts qui avaient été enregistrés, lors de la construction d'hôtels analogues dans chacune des six zones. En général, les hôtels de Tunisie sont bien construits et leurs coûts moyens de construction sont moins élevés (sauf peut-être dans la catégorie luxe) que ceux des hôtels de la plupart des autres pays méditerranéens. Les coûts moyens d'investissement par lit (englobant le coût de la construction, de l'équipement et du terrain, mais nets d'impôts) sont les suivants:

<u>Catégories d'hôtels</u>	<u>Coût par lit en dollars EU</u>
Luxe	10.350
Première catégorie	7.245
Catégorie tourisme	4.140
Village de vacances	4.140
Auberge de jeunesse	2.070

17. Nous avons utilisé les coûts indiqués ci-dessus pour construire nos projections relatives aux montants des investissements annuels dans les hôtels qui doivent ouvrir leurs portes entre 1975 et 1981, et ces investissements sont présentés sous forme résumée dans le Tableau 5. Nous avons exclu de notre évaluation économique les investissements dans les hôtels existants et le coût des projets hôteliers en cours d'exécution.

b) Investissements dans l'infrastructure

18. Nous avons évalué avec soin l'infrastructure minimale dont la Tunisie aura besoin, en nous fondant sur les projections de l'accroissement du trafic touristique et du nombre d'hôtels dans chaque zone. Nous avons conçu les installations nécessaires sous leur forme la moins coûteuse et nous les avons incluses dans le projet d'infrastructure proposé. Il y a cependant certains investissements qui ont une influence directe sur le développement du tourisme dans les six zones du projet et qui ne figurent pas parmi ceux que nous avons proposés. Ils portent sur:

- i) Les aéroports. Il y a actuellement en Tunisie trois aéroports pour recevoir les touristes étrangers (Annexe 3). A l'exception de celui de Tunis, ils ont une capacité suffisante pour faire face à l'accroissement de la demande au moins jusqu'en 1981. On estime que les installations de l'aéroport de Tunis devront être agrandies pour faire face à l'augmentation de la demande après 1976. Le coût de cet agrandissement est estimé à 15 millions de dollars. Cependant, comme il est prévu que l'aéroport doit se suffire à lui-même au point de vue financier, nous n'avons pas tenu compte dans notre évaluation économique du coût des investissements nécessaires pour l'agrandissement de l'aérogare.
- ii) L'approvisionnement en eau. Les réseaux d'adduction d'eau qui sont prévus dans le projet proposé permettront de faire face à la demande au moins jusqu'en 1981, sauf celui qui doit être construit dans les zones Djerba-Zarzis qui ne satisfera les besoins de ces zones que jusqu'en 1978 seulement. Comme à cette époque les ressources connues en eau seront épuisées, nous avons inclus dans l'étude économique les coûts d'investissement dans une usine de dessalement de l'eau de mer (estimés à 1,8 million de dinars) pour pouvoir faire face à l'augmentation de la demande après 1978.
- iii) Les éléments d'infrastructure d'importance secondaire. Les éléments d'infrastructure d'importance secondaire compris dans le projet ne permettront de satisfaire que les besoins des hôtels existants et de ceux qui seront construits avant 1976. Il faudra faire des investissements du même genre pour les hôtels qui seront construits après cette date. Bien que le coût de ces investissements ne soit pas inclus dans celui du projet, nous en avons tenu compte dans notre évaluation économique (Tableau 5).

c) Autres coûts d'investissement

19. Les gros investissements seront faits dans l'infrastructure touristique et dans les hôtels, mais il y a d'autres établissements qui pourvoient aux besoins des touristes et qu'il peut être nécessaire de développer. Parmi ceux qui existent, comme les magasins, les restaurants, les services de taxis, etc., les uns pourraient, dans leur état actuel, satisfaire une demande accrue alors que d'autres pourraient avoir besoin seulement d'investissements marginaux. Il est difficile d'estimer la part de ces investis-

sements qu'on pourrait attribuer au tourisme, car ces établissements servent aussi à la population locale. Nous avons donc pris pour notre étude un chiffre arbitraire de 12 millions de dollars .

20. Le programme d'investissements proposé prévoit aussi le développement des écoles hôtelières. Il s'agit là d'un investissement nécessaire et légitime, mais son coût sera probablement peu élevé et nous ne l'avons pas imputé au programme, car les bénéfices que l'économie du pays retirera de cet enseignement justifient pleinement l'investissement dans ces écoles.

21. Comme les zones du projet sont proches de centres semi-urbains, on pourra probablement loger dans ces centres le personnel supplémentaire nécessaire. Il ne sera donc sans doute pas nécessaire de faire de gros investissements à cette fin et nous n'en avons pas tenu compte dans notre évaluation.

#### Récapitulation des recettes et des dépenses

22. Nous avons récapitulé dans les tableaux ci-dessous les coûts et recettes d'exploitation pour l'ensemble du programme. Le Tableau 5 donne les coûts d'investissement du programme par grande source de recettes et par zone. Dans le cas des coûts d'investissement, il faut noter que le projet envisagé permettra la création de 43.000 lits supplémentaires d'ici à 1981. En admettant que l'investissement moyen sera de 5.000 dollars par lit, chaque dollar dépensé pour l'infrastructure touristique par le secteur public devrait nécessiter des investissements d'un montant quatre fois plus élevé dans la construction d'hôtels.

Tableau 1

Recettes touristiques brutes (en milliers de dollars E U) a/

<u>Années</u>	<u>Recettes des hôtels existants b/</u>	<u>Recettes des nouveaux hôtels</u>	<u>Recettes des autres établissements</u>	<u>Recettes totales</u>
1975	8.294	2.836	4.786	15.916
1976	8.294	12.213	8.818	29.325
1977	8.294	22.708	13.331	44.333
1978	8.294	34.205	18.274	60.773
1979	8.294	46.561	23.588	78.443
1980	8.294	55.526	27.442	91.262
1981	8.294	66.662	32.230	107.186
1982	8.294	77.745	36.995	123.034
1983-1999	8.294	81.490	38.606	128.390

Tableau 2

Coûts d'exploitation (en milliers de dollars E U) a/

<u>Années</u>	<u>Coûts d'exploitation des hôtels existants b/</u>	<u>Coûts d'exploitation des nouveaux hôtels</u>	<u>Coûts d'exploitation des autres établissements c/</u>	<u>Total des coûts d'exploitation</u>
1975	4.008	2.246	2.958	9.212
1976	4.008	8.528	5.864	18.400
1977	4.008	14.838	8.600	27.446
1978	4.008	21.898	11.600	37.506
1979	4.008	29.760	14.818	48.586
1980	4.008	34.161	17.169	55.338
1981	4.008	40.661	20.081	64.750
1982	4.008	47.833	22.940	74.781
1983-1999	4.008	49.415	23.907	77.330

a/ Les recettes et les coûts diminuent progressivement après 1999 (voir Tableau 4 de la présente annexe).

b/ Ne figurent dans ces colonnes que la partie des recettes et des coûts d'exploitation des "hôtels existants" qui doit être attribuée au projet proposé.

c/ Y compris les coûts d'exploitation et d'entretien du service d'évacuation des eaux usées et les coûts d'entretien des routes.



23. Les installations à construire auront des vies économiques de diverses durées, mais on estime que, dans l'ensemble, leur durée de vie moyenne sera de 25 ans. On considère que s'il faut procéder à quelques remplacements pendant la période considérée, les dépenses seront compensées par le fait que les principaux investissements auront une durée de vie supérieure à 25 ans.

#### Taux de rendement

24. D'après les estimations ci-dessus des recettes et des dépenses, la rentabilité économique interne du programme total d'investissements sera de 16,3 %. Pour tenir compte de ce qu'il peut y avoir d'incertain dans les prévisions et pour éprouver la sensibilité du taux de rentabilité à des changements dans les valeurs de certaines variables, on a calculé divers taux de rentabilité en modifiant quelques-unes des hypothèses fondamentales posées pour l'analyse économique. Les résultats sont les suivants:

	<u>Taux de rentabilité</u> %
i) Le développement de l'industrie hôtelière est inférieur de 10 % aux prévisions:	15,8
ii) Investissements dans les "autres" établissements supérieur de 50 % aux prévisions:	15,5
iii) Dépenses des touristes hors des hôtels non comprises:	11,6
iv) Diminution de 10 % des bénéfices d'exploitation bruts:	14,3
v) Augmentation de 10 % des bénéfices d'exploitation bruts:	18,0
vi) Augmentation de 10 % des coûts d'investissement:	14,5
vii) La diminution prévue du taux d'occupation dans les hôtels existants serait de 2 points de pourcentage au lieu de 5 points de pourcentage:	14,3
vii) Valeur économique de la main-d'oeuvre inférieure de 25 % aux taux actuels des salaires sur le marché du travail:	16,9
ix) Taux de change de 0,555 dinar pour 1 dollar:	20,7

25. Certaines des hypothèses ci-dessus se chevauchent dans une certaine mesure et toutes les variables ne sont pas indépendantes les unes des autres, mais il est évident que quelques-une de ces variables ont plus d'influence que d'autres sur le taux de rentabilité et c'est le cas en particulier du taux de change. Cependant, même en combinant les hypothèses les plus défavorables (par exemple, augmentation de 10 % des coûts d'investissement et diminution de 10 % des bénéfices d'exploitation bruts), le taux de rentabilité ne tombe pas au-dessous de 12,8 %.

26. Nous avons aussi calculé séparément les taux de rentabilité pour chacune des zones touristiques. Comme le montre le tableau ci-dessous, ces taux sont différents. Le plus élevé est celui d'Hammamet et le plus faible celui de Tunis Sud.

<u>Zones touristiques</u>	<u>Taux de rentabilité</u> %
Tunis Nord	12,4
Tunis Sud	10,9
Hammamet	19,4
Sousse	17,4
Djerba	17,6
Zarzis	15,0

27. Les raisons de ces différences de taux de rentabilité entre les zones sont que :

- a) la répartition des hôtels par catégorie n'est pas la même partout;
- b) la durée de la saison touristique et le taux d'occupation des hôtels varient d'une zone à l'autre;
- c) le retard pris par l'infrastructure touristique est plus ou moins grand suivant les zones.

28. Il faut noter que les investissements dans une zone sont profitables pour le développement du tourisme, non seulement dans cette zone, mais aussi dans les autres. La répartition quelque peu arbitraire des coûts et des bénéfices que nous avons faite entre les zones accentue donc artificiellement les différences de taux de rentabilité.

29. En outre, si les zones du projet sont géographiquement distinctes, elles sont étroitement interdépendantes. S'il n'existe pas dans une zone certaines installations d'infrastructure de base comme des réseaux d'égouts, le développement du tourisme dans les autres zones pourra en souffrir. Les compagnies aériennes opérant par "avions charter" appliquent le principe des "tarifs différentiels" pour les voyages organisés, de sorte qu'en s'adressant à diverses régions sur le marché du tourisme, elles peuvent remplir

leurs avions au maximum. Par exemple, du fait qu'il existe dans la zone de Tunis Sud des hôtels très bon marché, les agences de voyages européennes peuvent offrir à leurs clients des vacances peu coûteuses dans cette zone et appliquer des prix plus élevés dans d'autres zones.

Incidences sur la balance des paiements et sur l'emploi

30. Ces dernières années, la balance des paiements de la Tunisie a accusé des déficits importants, qui se sont élevés en moyenne, entre 1965 et 1970, à 120 millions de dollars par an, soit environ 11 % du PNB. Les importations de biens d'équipement et de biens intermédiaires continuent d'augmenter en raison de l'accroissement des investissements et de la demande industrielle. Comme il est probable que le déficit du commerce extérieur ne diminuera pas, il est vital pour le développement de l'économie tunisienne que les gains en devises provenant du tourisme augmentent.

31. Les installations prévues dans les six zones touristiques serviront presque exclusivement aux touristes étrangers. Il est possible d'estimer que les recettes supplémentaires brutes en devises que procurera le programme d'infrastructure et les investissements d'infrastructure envisagés se monteront à 125 millions de dollars en 1984, quand les installations seront toutes en service. Comme la majeure partie de la demande des touristes sera satisfaite par la production locale, nous estimons que les coûts en devises de cette demande seront faibles, de l'ordre de 15 % des recettes brutes.

32. Pour calculer les gains nets en devises qui seront procurés par le programme d'investissements proposé, nous avons supposé que les travaux d'infrastructure seront financés pour 57 % par la Banque et par des fonds allemands et que 30 % des capitaux nécessaires pour le développement hôtelier viendront de l'étranger, alors qu'on estime que les investissements étrangers dans les hôtels actuellement ouverts ne représentent que 10 % du coût de ces hôtels. Sur cette base, nous prévoyons que les gains nets en devises procurés par le programme proposé s'élèveront à 97 millions de dollars en 1984. En d'autres termes, les coûts en devises représenteront environ 23 % des 125 millions de dollars de recettes totales brutes de cette année-là.

33. Les statistiques du chômage sont insuffisantes en Tunisie, mais d'après des estimations approximatives, l'emploi total n'a guère augmenté au cours des trois dernières années et le pourcentage des chômeurs de sexe masculin resterait élevé (15 à 20 % de la main-d'oeuvre). Le programme proposé aura des incidences importantes dans le domaine de l'emploi. Nous estimons que, quand les installations prévues dans le programme d'investissements seront exploitées à plein, elles offriront 12.500 emplois supplémentaires dans les hôtels, dont la moitié pour du personnel sans qualification. En 1971, il y avait 13.000 emplois dans l'industrie hôtelière pour toute la Tunisie. Le nombre d'emplois supplémentaires créés par le projet sera en fait supérieur à celui que nous avons donné ci-dessus, car les hôtels ne constituent qu'une partie du secteur touristique et, en plus de la création indirecte d'emplois dans ce secteur, il y aura création indirecte d'emplois dans d'autres secteurs. En outre, si on excepte les zones de Tunis Nord et de Tunis Sud, qui ne comptent que pour 15 % dans les investissements, le projet s'exécute surtout dans les zones semi-urbaines ou rurales dans lesquelles, d'après le recensement de 1966, le chômage et le sous-emploi atteignent des taux très élevés.

TUNISIE

EVALUATION D'UN PROJET D'INFRASTRUCTURE TOURISTIQUE

Dépenses journalières moyennes dans les hôtels et hors des hôtels  
Par catégorie d'hôtels  
(en dinars)

	A l'intérieur des hôtels	Hors des hôtels	Total
Luxe	7,5	3,22	10,72
Première catégorie	7,0	3,01	10,01
Tourisme	4,5	1,93	6,43
Villages de vacances	4,0	1,72	5,72
Auberges de jeunesse	2,0	0,86	2,86

Note: Chiffres ajustés par la mission.

Sources: ONTT  
Italconsult

TUNISIE

EVALUATION D'UN PROJET D'INFRASTRUCTURE TOURISTIQUE

Taux d'occupation par catégorie d'hôtels,  
par zone et par année d'exploitation

	Tunis N	Tunis S	Hammamet	Sousse	Djerba	Zarzis
<u>Catégorie I</u>						
1ère année	20	20	35	35	40	40
2ème année	30	30	45	45	65	65
Exploitation normale	45	45	65	65	80	80
<u>Catégorie II</u>						
1ère année	20	20	25	25	35	35
2ème année	35	35	45	45	50	50
Exploitation normale	40	40	60	60	65	65
<u>Catégorie III</u>						
1ère année	10	10	10	10	10	10
2ème année	20	20	20	20	20	20
Exploitation normale	30	30	30	30	30	30

Catégorie I: Hôtels de luxe et de 1ère catégorie

Catégorie II: Hôtels de tourisme

Catégorie III: Villages de vacances et auberges de jeunesse.

Source: ONTT

TUNISIE

EVALUATION D'UN PROJET D'INFRASTRUCTURE TOURISTIQUE

Pourcentages moyens d'exploitation des établissements hôteliers tunisiens,  
par catégorie et par taux d'occupation

	Catégorie I					Catégorie II					Catégorie III					
	(Luxe et lère catégorie)					(Tourisme)					(Villages de vacances et auberges de jeunesse)					
Taux d'occupation	30%	40%	50%	60%	70%	30%	40%	50%	60%	70%	15%	20%	25%	30%	35%	40%
<u>Recettes</u> (y compris l'impôt sur les ventes)	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<u>Coûts d'exploitation</u>																
Coûts variables	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	25%	25%	25%	25%	25%	25%
Salaires (y compris sécurité sociale)	24%	21%	19%	17%	16%	23%	19%	17%	16%	15%	29%	24%	21%	18%	16%	16%
Autres coûts d'exploitation (y compris l'impôt sur les ventes)	32%	25%	22%	20%	19%	27%	23%	20%	20%	19%	39%	32%	28%	26%	24%	22%
<u>Total des coûts d'exploitation</u>	<u>86%</u>	<u>76%</u>	<u>71%</u>	<u>67%</u>	<u>65%</u>	<u>80%</u>	<u>72%</u>	<u>67%</u>	<u>66%</u>	<u>64%</u>	<u>93%</u>	<u>81%</u>	<u>74%</u>	<u>69%</u>	<u>65%</u>	<u>63%</u>
<u>Bénéfice d'exploitation brut</u>	<u>14%</u>	<u>24%</u>	<u>29%</u>	<u>33%</u>	<u>35%</u>	<u>20%</u>	<u>28%</u>	<u>33%</u>	<u>34%</u>	<u>36%</u>	<u>07%</u>	<u>19%</u>	<u>26%</u>	<u>31%</u>	<u>35%</u>	<u>37%</u>
<u>Bénéfice d'exploitation brut augmenté de l'impôt sur les ventes (6 % des recettes)</u>	<u>20%</u>	<u>30%</u>	<u>35%</u>	<u>39%</u>	<u>41%</u>	<u>26%</u>	<u>34%</u>	<u>39%</u>	<u>40%</u>	<u>42%</u>	<u>13%</u>	<u>25%</u>	<u>32%</u>	<u>37%</u>	<u>41%</u>	<u>43%</u>

TUNISIE

EVALUATION D'UN PROJET D'INFRASTRUCTURE TOURISTIQUE

Bénéfices nets qui doivent résulter du programme d'investissements  
(en milliers de dinars)

Années	Hôtels existants	Nouveaux hôtels	Autres établissements	Totaux
1975	2.071	285	883	3.239
1976	2.071	1.780	1.427	5.278
1977	2.071	3.802	2.285	8.158
1978	2.071	5.945	3.224	11.240
1979	2.071	8.116	4.237	14.424
1980	2.071	10.321	4.963	17.355
1981	2.071	12.561	5.919	20.551
1982	2.071	14.450	6.780	23.301
1983-1999	2.071	15.495	7.101	24.667
2000	-	10.321	4.944	15.265
2001	-	8.116	4.199	12.315
2002	-	5.945	3.172	9.117
2003	-	3.802	2.217	6.019
2004	-	1.780	1.345	3.125
2005	-	285	566	851

TUNISIE

EVALUATION D'UN PROJET D'INFRASTRUCTURE TOURISTIQUE

Le programme d'investissements (1973 - 1981)

(en milliers de dinars)

	Investissements d'infrastructure	Investissements de superstructure	* Autres Investissements	Investissements totaux	Pourcentage
Hammamet	5.153	41.364	4.847	51.017	36,1
Sousse	5.947	33.521	2.763	41.944	29,7
Tunis Sud	1.428	4.040	636	6.061	4,4
Tunis Nord	1.428	7.633	854	9.847	7,0
Djerba	5.947	13.105	2.553	21.458	15,2
Zarzis	2.790	6.225	1.691	10.633	7,6
Total	22.693	105.888	13.346	140.960	

\* Ces investissements comprennent:

- i) Les branchements des hôtels pendant la période 1976-1980.
- ii) L'usine de dessalement de l'eau de mer pour Djerba et Zarzis, qui coûtera 1,8 million de dinars.
- iii) 5 millions de dinars pour des investissements en dehors des hôtels.

Note: Les coûts d'investissement ne comprennent pas les impôts ni les droits de douane.



TRADUCTION DES LEGENDES

ANGLAIS

FRANCAIS

Beaches

Plages

Commercial and recreational centers  
Contours in meters  
Contours in 20-meter intervals

Centres d'activités commerciales et récréatives  
Courbes de niveau en mètres  
Courbes de niveau équidistantes de 20 mètres

Existing hotels

Hôtels existants

Force main sewers

Egouts avec écoulement par pompage

Gravity sewers

Egouts avec écoulement par gravité

Historical and archeological zone  
Hotel zones

Site historique et archéologique  
Zones hôtelières

International Airport  
International Boundaries

Aéroport international  
Frontières internationales

Lake  
Low lift pumping stations

Lac  
Stations de pompage à faible élévation

Main Roads

Routes principales

Non-buildable area

Zone de servitude non aedificandi

Park  
Paved roads  
Port  
Project roads, construction  
Project zone boundary  
Project zones

Parc  
Routes bitumées  
Port  
Routes à construire au titre du projet  
Limite de la zone du projet  
Zone du projet

Railways  
Reforested area  
River  
Rural area

Voie ferrée  
Zone reboisée  
Fleuve  
Zone rurale

Sewage treatment plants

Usines de traitement des eaux usées

Tracks within project zone

Voies ferrées intérieures à la zone du projet

Urban areas

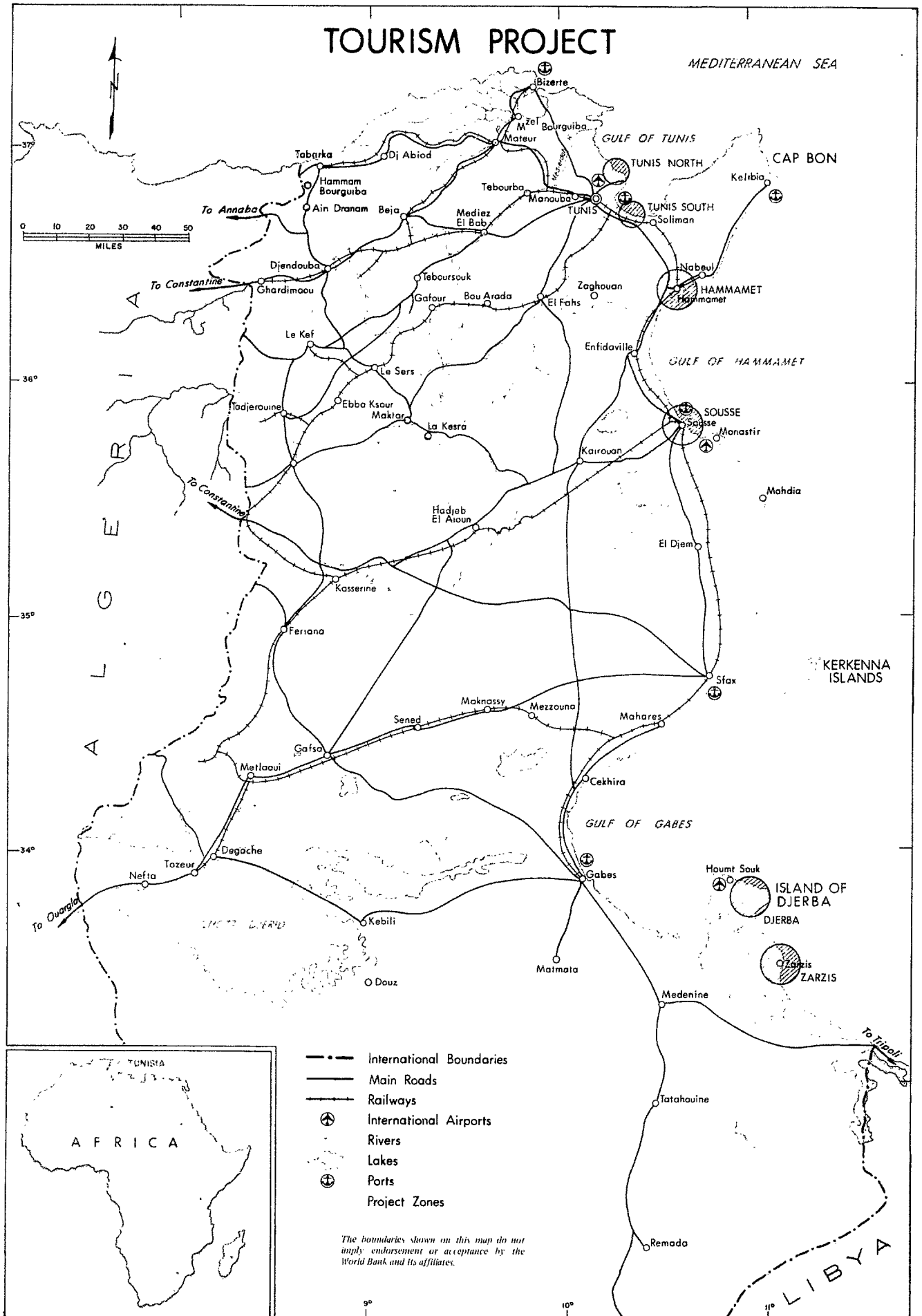
Zones urbanisées

Water recreation centers  
Wildlife reserve

Centres nautiques  
Réserves naturelles

# TUNISIA

## TOURISM PROJECT

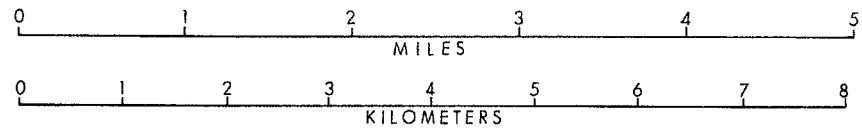


# TUNISIA

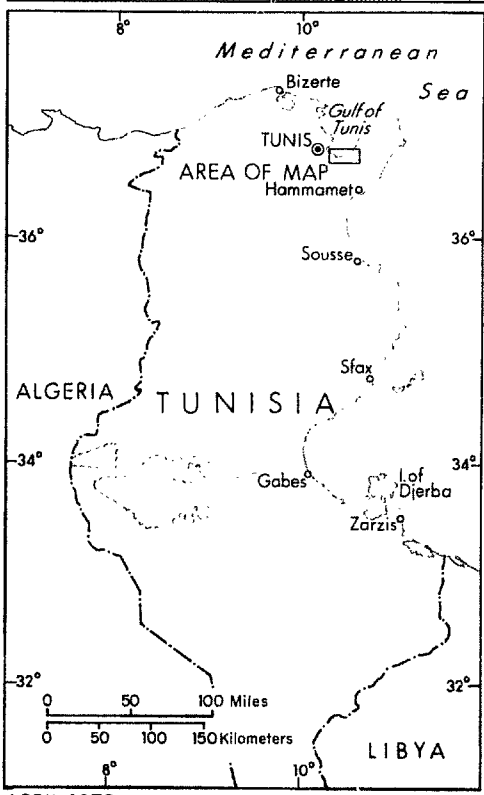
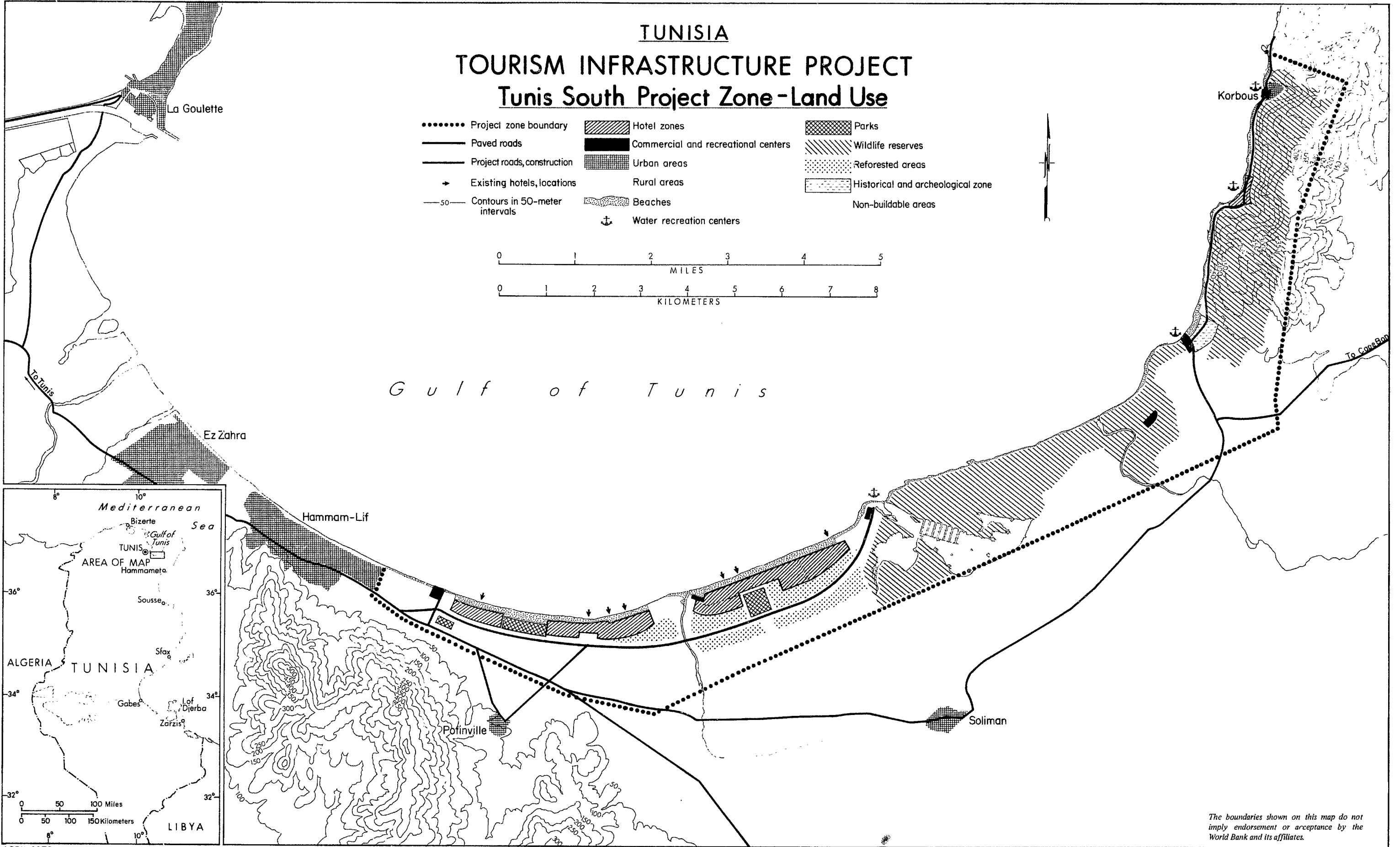
## TOURISM INFRASTRUCTURE PROJECT

### Tunis South Project Zone - Land Use

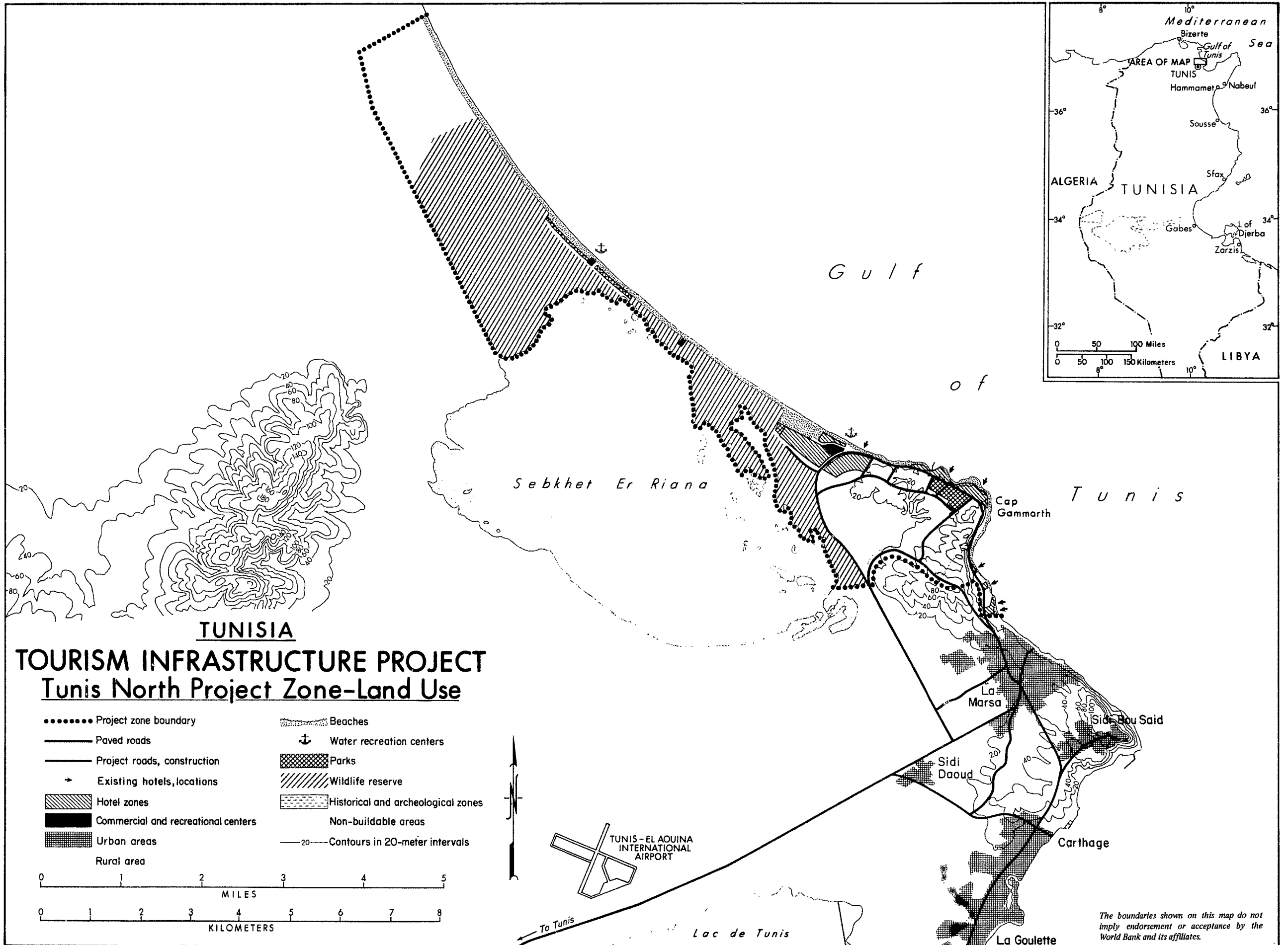
- |  |  |  |
|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>..... Project zone boundary</li> <li>— Paved roads</li> <li>— Project roads, construction</li> <li>→ Existing hotels, locations</li> <li>—50— Contours in 50-meter intervals</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li> Hotel zones</li> <li> Commercial and recreational centers</li> <li> Urban areas</li> <li>Rural areas</li> <li> Beaches</li> <li> Water recreation centers</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li> Parks</li> <li> Wildlife reserves</li> <li> Reforested areas</li> <li> Historical and archeological zone</li> <li>Non-buildable areas</li> </ul> |
|--|--|--|



*G u l f o f T u n i s*



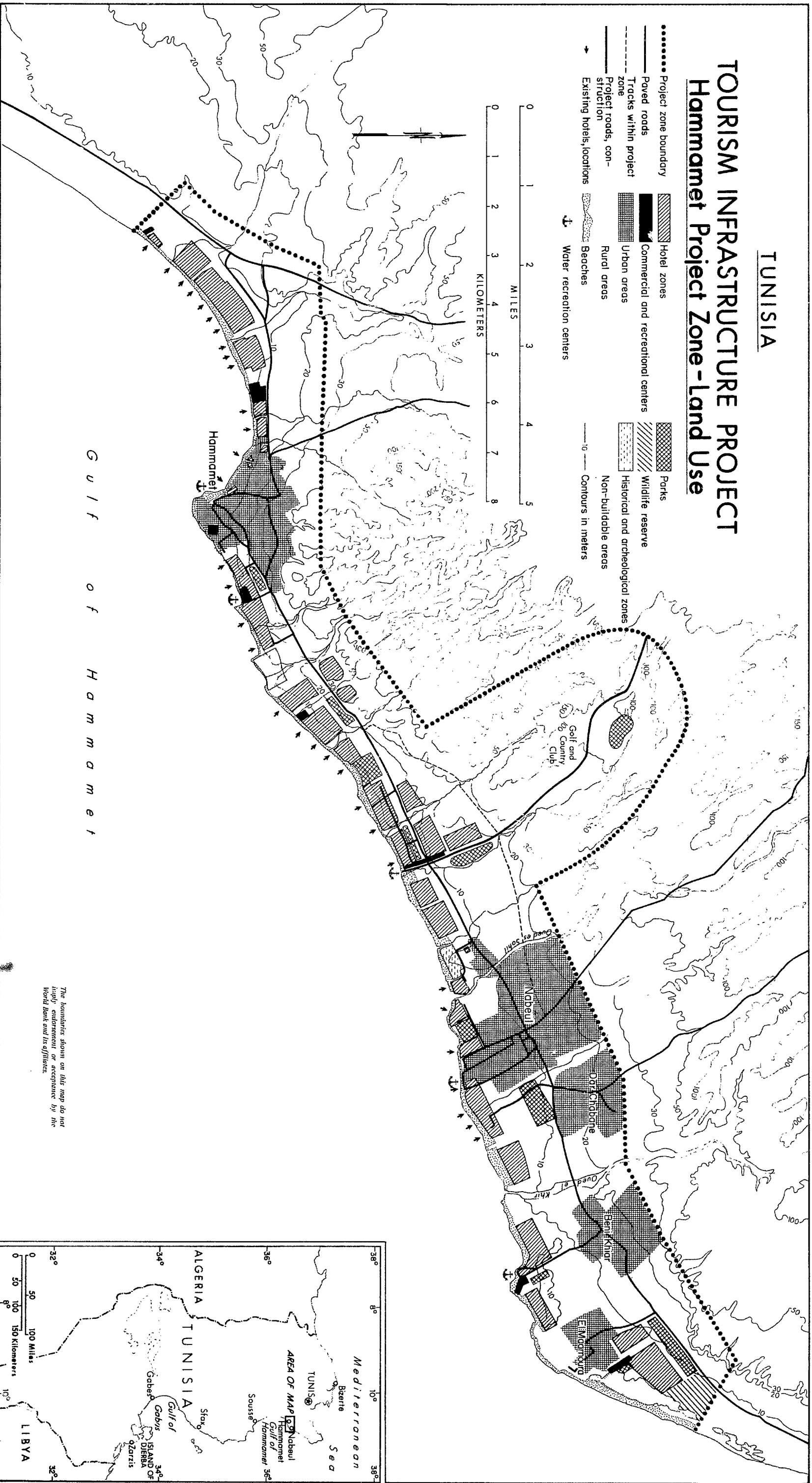
*The boundaries shown on this map do not imply endorsement or acceptance by the World Bank and its affiliates.*



# TUNISIA

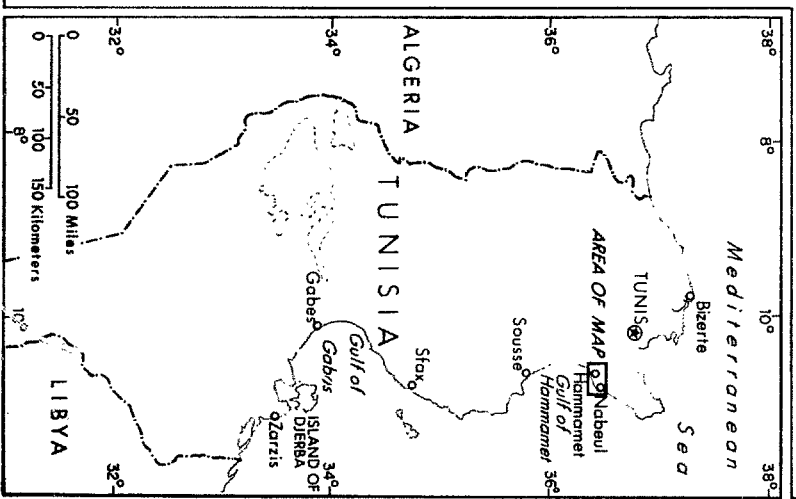
## TOURISM INFRASTRUCTURE PROJECT

### Hamamet Project Zone - Land Use



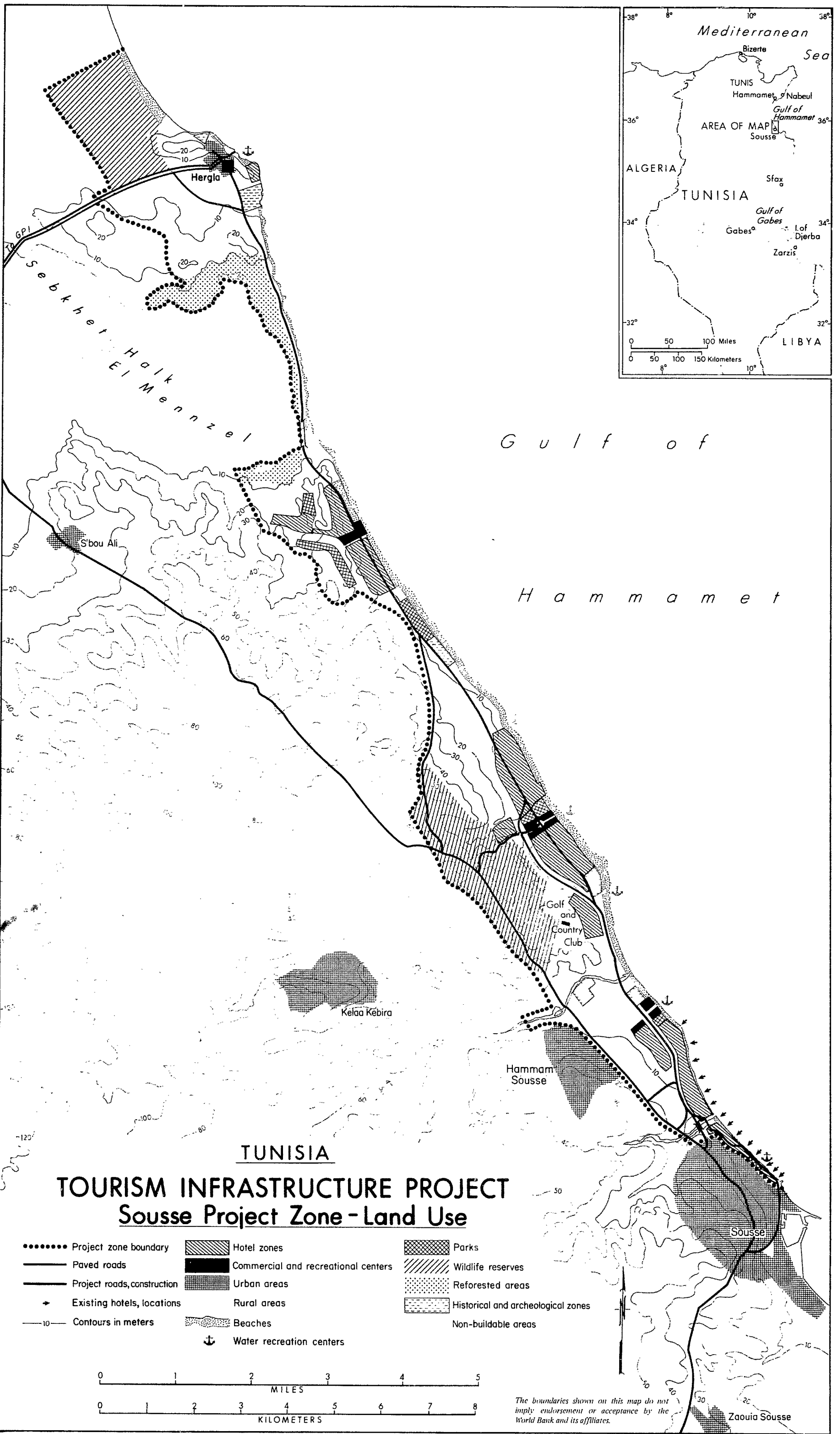
Gulf of Hammamet

The boundaries shown on this map do not imply endorsement or acceptance by the World Bank and its affiliates.



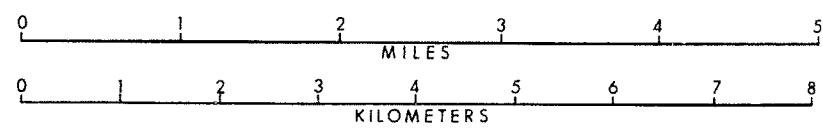
APRIL 1972

IBRD 3750R

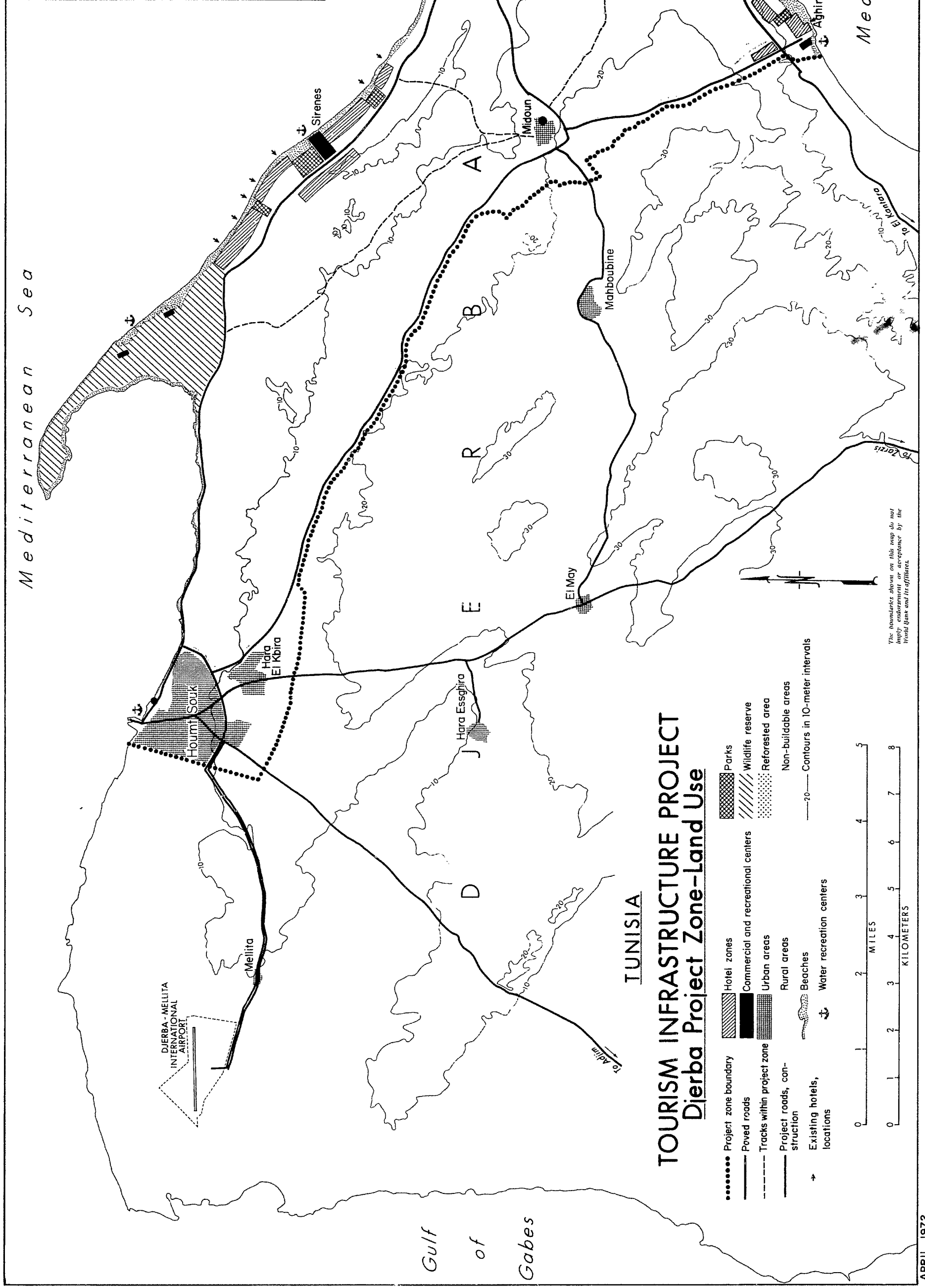
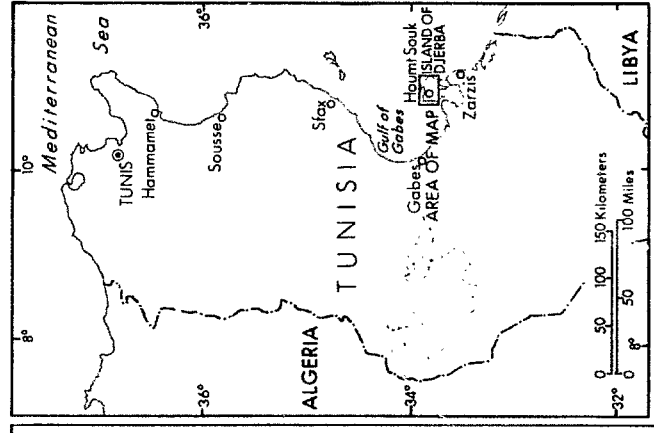


**TUNISIA**  
**TOURISM INFRASTRUCTURE PROJECT**  
**Sousse Project Zone - Land Use**

- Project zone boundary
- Paved roads
- Project roads, construction
- Existing hotels, locations
- Contours in meters
- ▨ Hotel zones
- Commercial and recreational centers
- ▩ Urban areas
- ▨ Rural areas
- ▨ Beaches
- ▨ Parks
- ▨ Wildlife reserves
- ▨ Reforested areas
- ▨ Historical and archeological zones
- ▨ Non-buildable areas
- ⚓ Water recreation centers

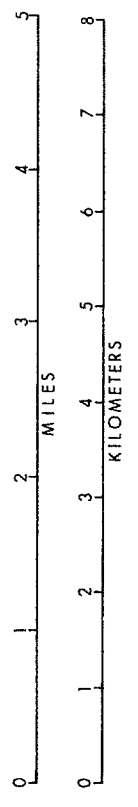


*The boundaries shown on this map do not imply endorsement or acceptance by the World Bank and its affiliates.*

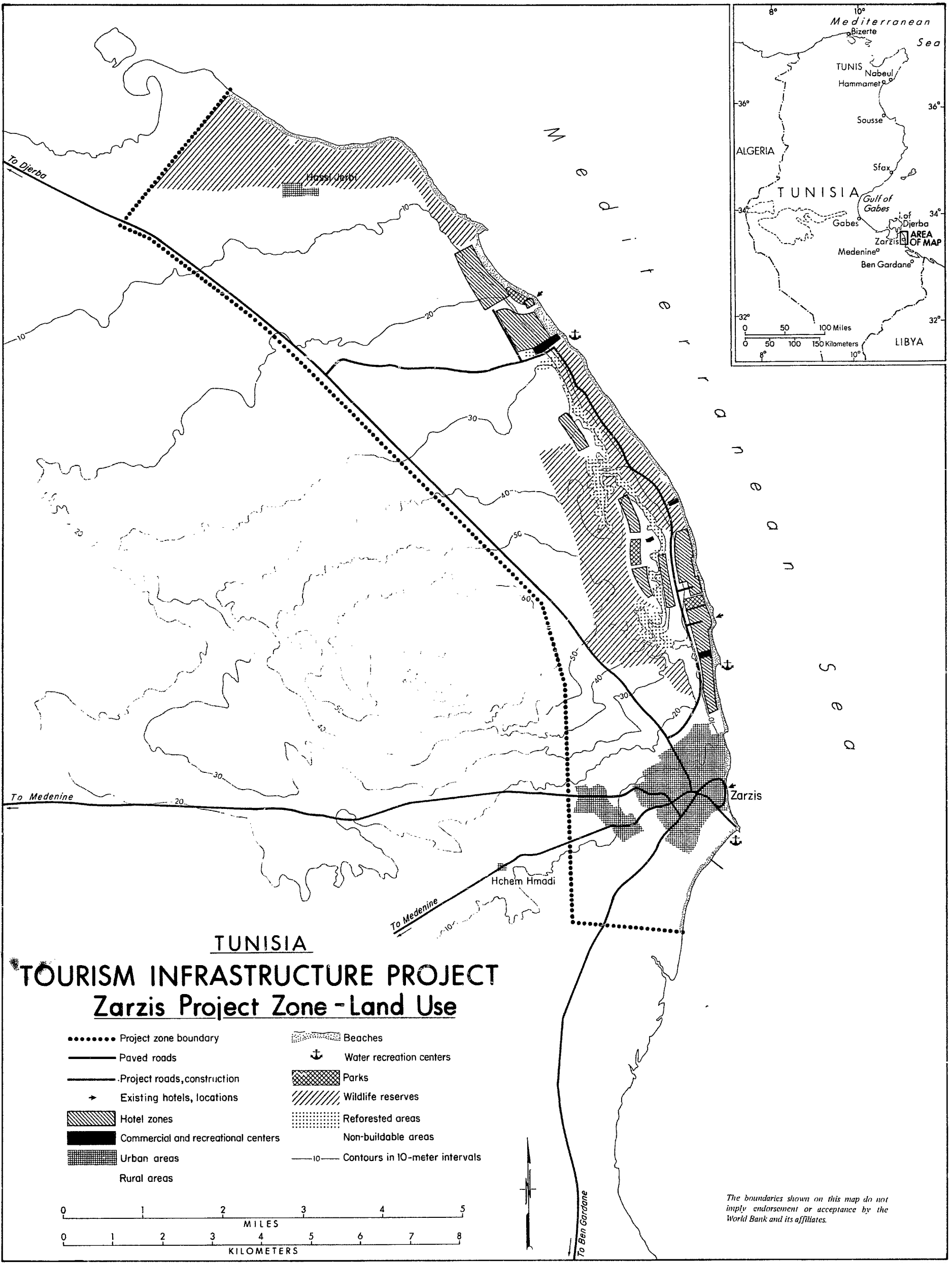


**TUNISIA**  
**TOURISM INFRASTRUCTURE PROJECT**  
**Djerba Project Zone—Land Use**

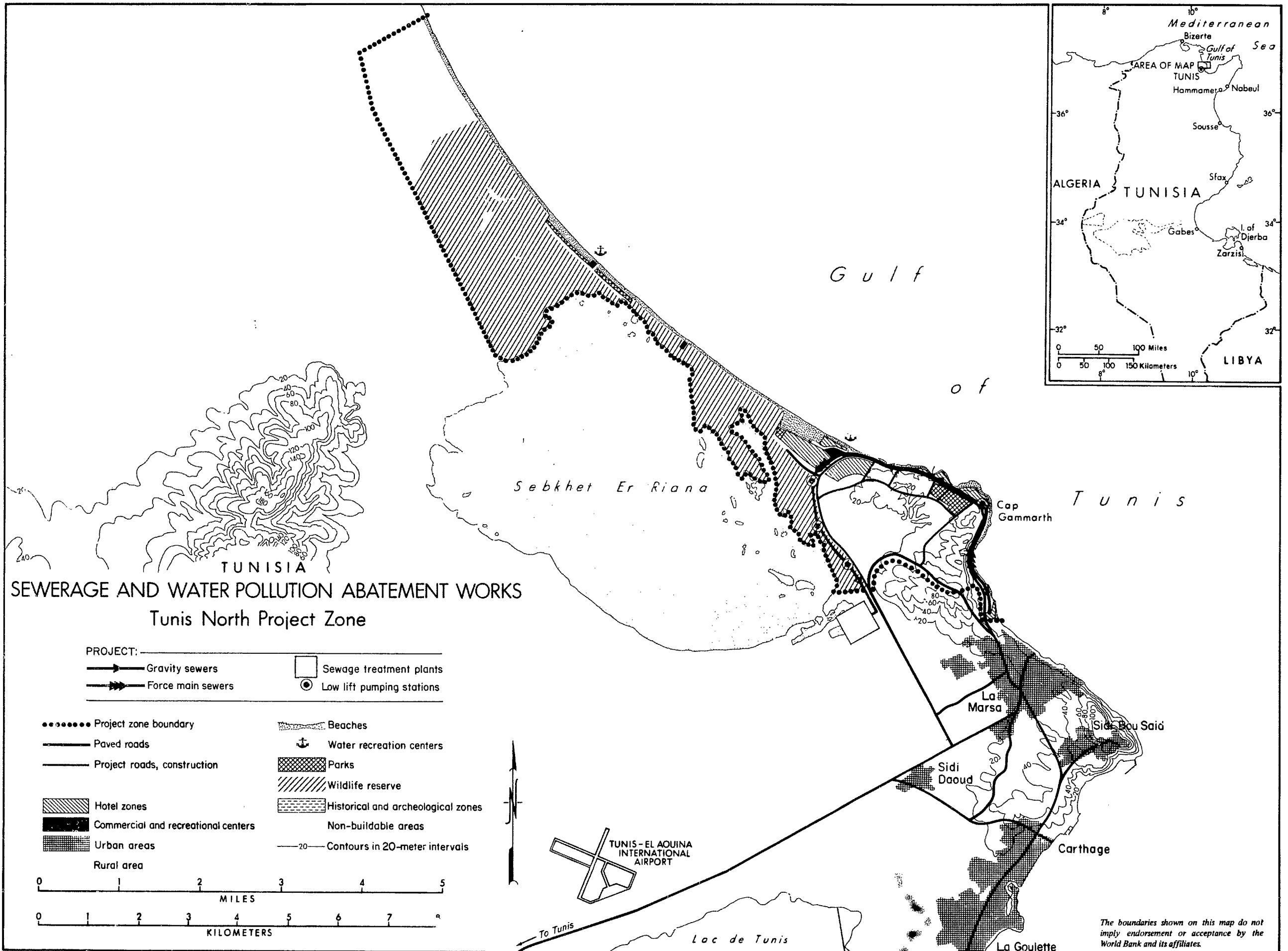
- Project zone boundary
- Paved roads
- Tracks within project zone
- Project roads, construction
- Existing hotels, locations
- ▨ Hotel zones
- ▩ Commercial and recreational centers
- ▧ Urban areas
- ▦ Rural areas
- ▤ Beaches
- ▣ Water recreation centers
- Parks
- ▨ Wildlife reserve
- ▧ Reforested area
- ▦ Non-buildable areas
- 20— Contours in 10-meter intervals



The boundaries shown on this map do not imply endorsement or acceptance by the World Bank and its affiliates.





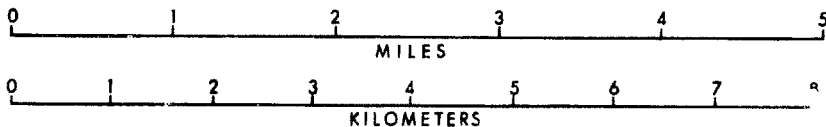


**SEWERAGE AND WATER POLLUTION ABATEMENT WORKS**  
**Tunis North Project Zone**

**PROJECT:**

- ▶— Gravity sewers
- ▶▶— Force main sewers
- Sewage treatment plants
- Low lift pumping stations

- Project zone boundary
- Paved roads
- Project roads, construction
- ▨ Hotel zones
- Commercial and recreational centers
- ▩ Urban areas
- Rural area
- ▨ Beaches
- ⚓ Water recreation centers
- ▩ Parks
- ▨ Wildlife reserve
- ▨ Historical and archeological zones
- Non-buildable areas
- 20— Contours in 20-meter intervals



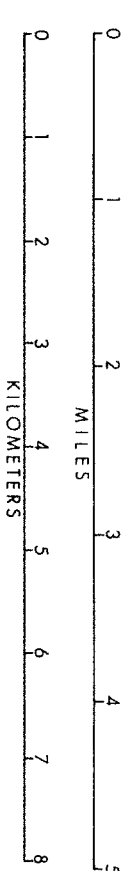
The boundaries shown on this map do not imply endorsement or acceptance by the World Bank and its affiliates.

# TUNISIA

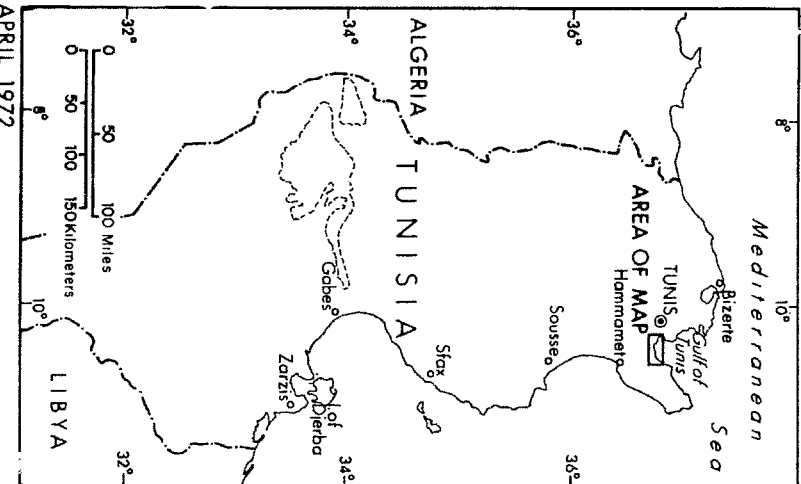
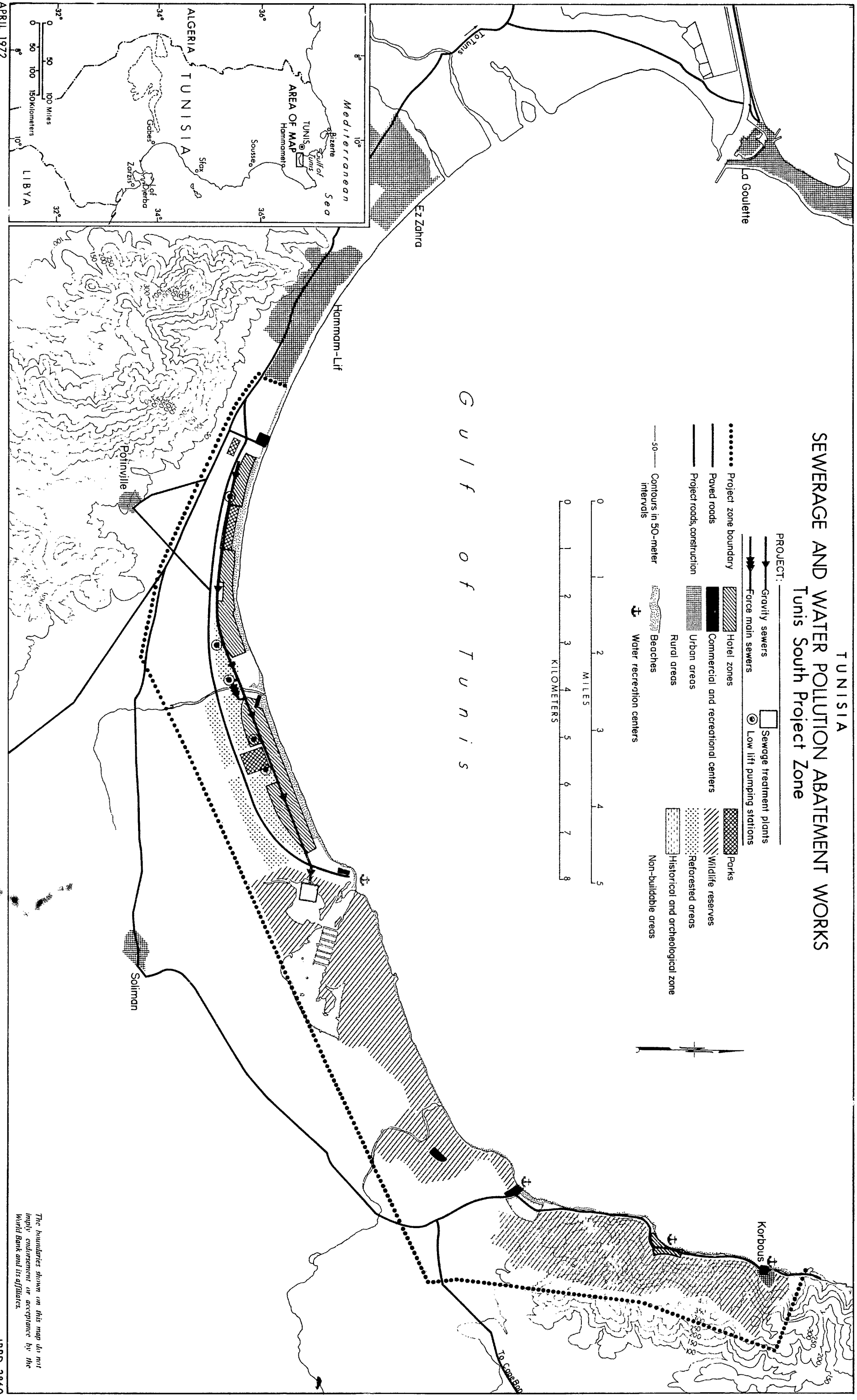
## SEWERAGE AND WATER POLLUTION ABATEMENT WORKS

### Tunis South Project Zone

- PROJECT:
- Gravity sewers
  - Force main sewers
  - Sewage treatment plants
  - ⊙ Low lift pumping stations
  - ..... Project zone boundary
  - Paved roads
  - Project roads, construction
  - 50— Contours in 50-meter intervals
  - ▨ Hotel zones
  - ▩ Commercial and recreational centers
  - ▧ Urban areas
  - ▦ Rural areas
  - ▤ Parks
  - ▣ Wildlife reserves
  - ▢ Reforested areas
  - Historical and archaeological zone
  - Non-buildable areas
  - ⌊ Beaches
  - ⚓ Water recreation centers



G U I F o f T U N I S



APRIL 1972

The boundaries shown on this map do not imply endorsement or acceptance by the World Bank and its affiliates.

IBRD 3860

# TUNISIA

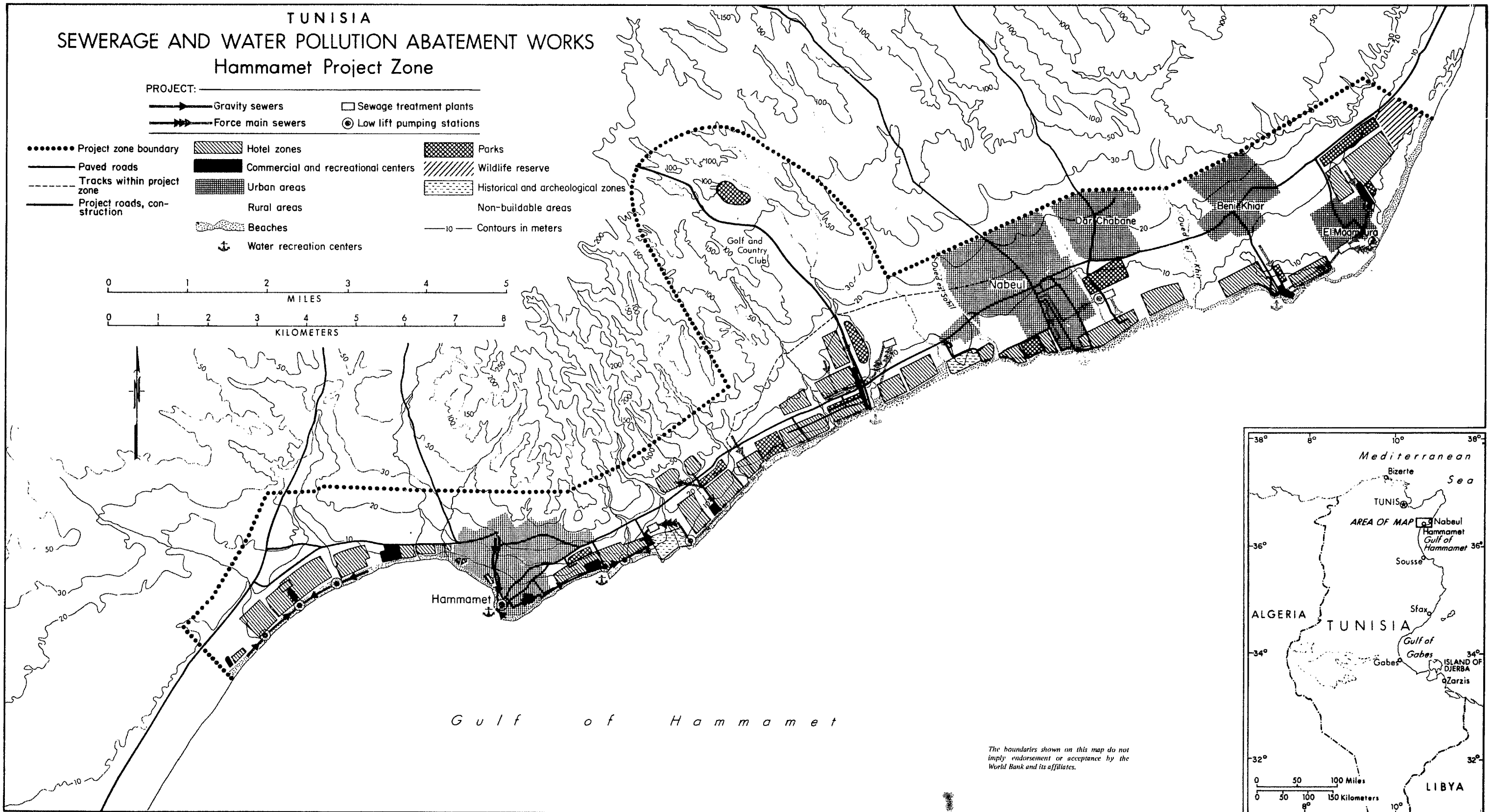
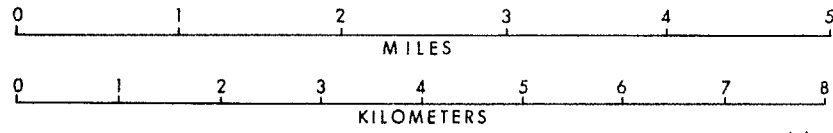
## SEWERAGE AND WATER POLLUTION ABATEMENT WORKS

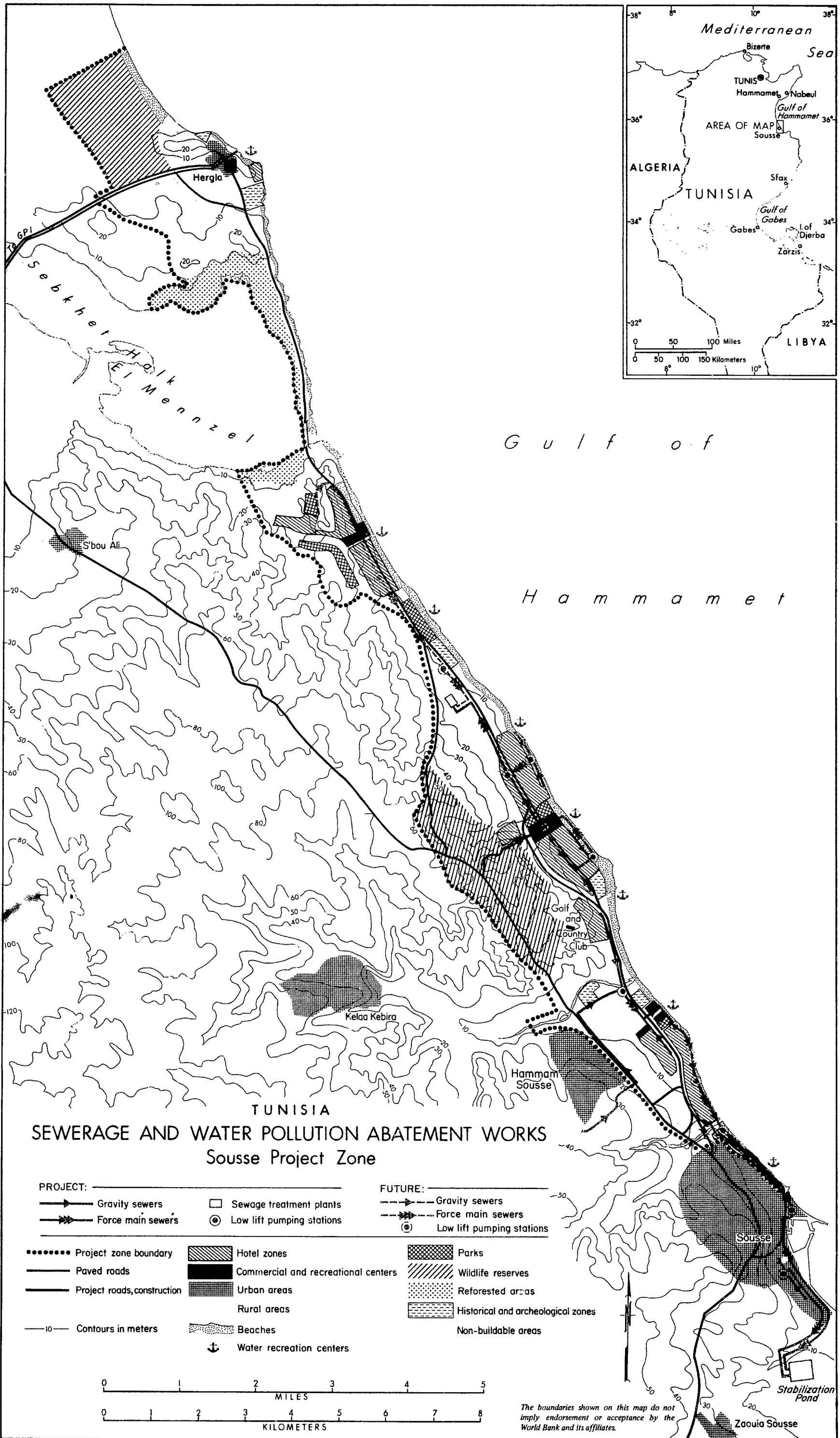
### Hammamet Project Zone

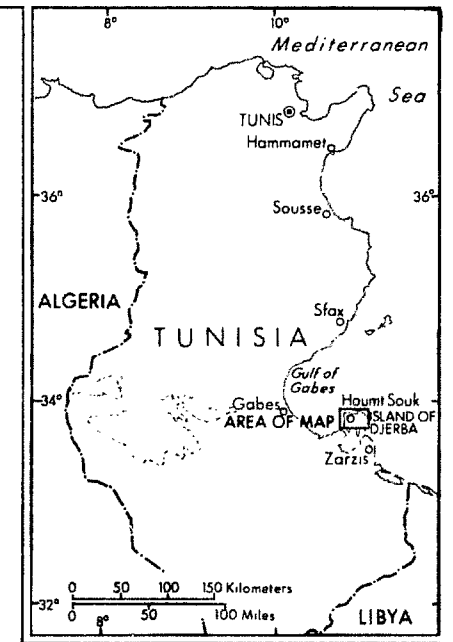
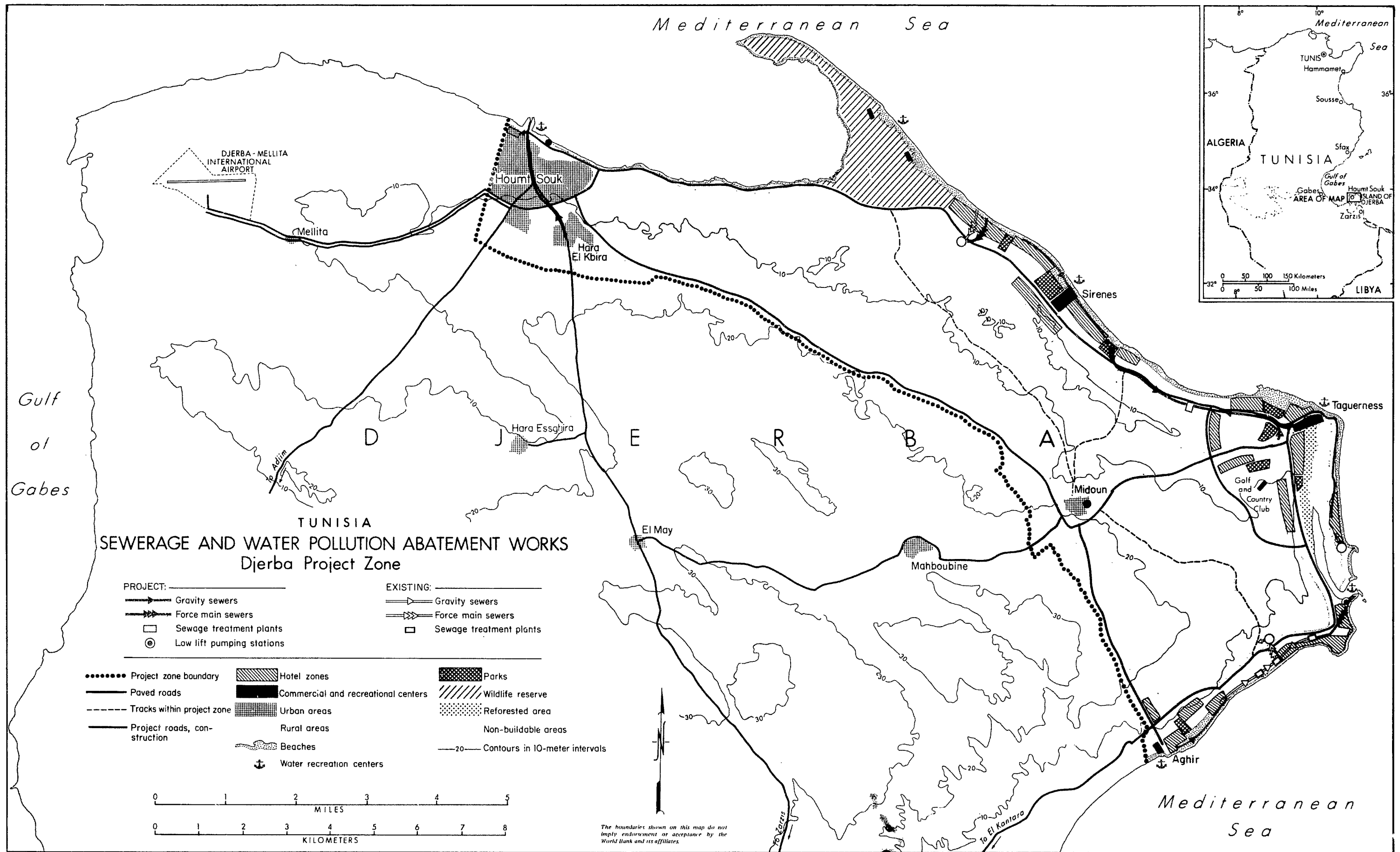
PROJECT:

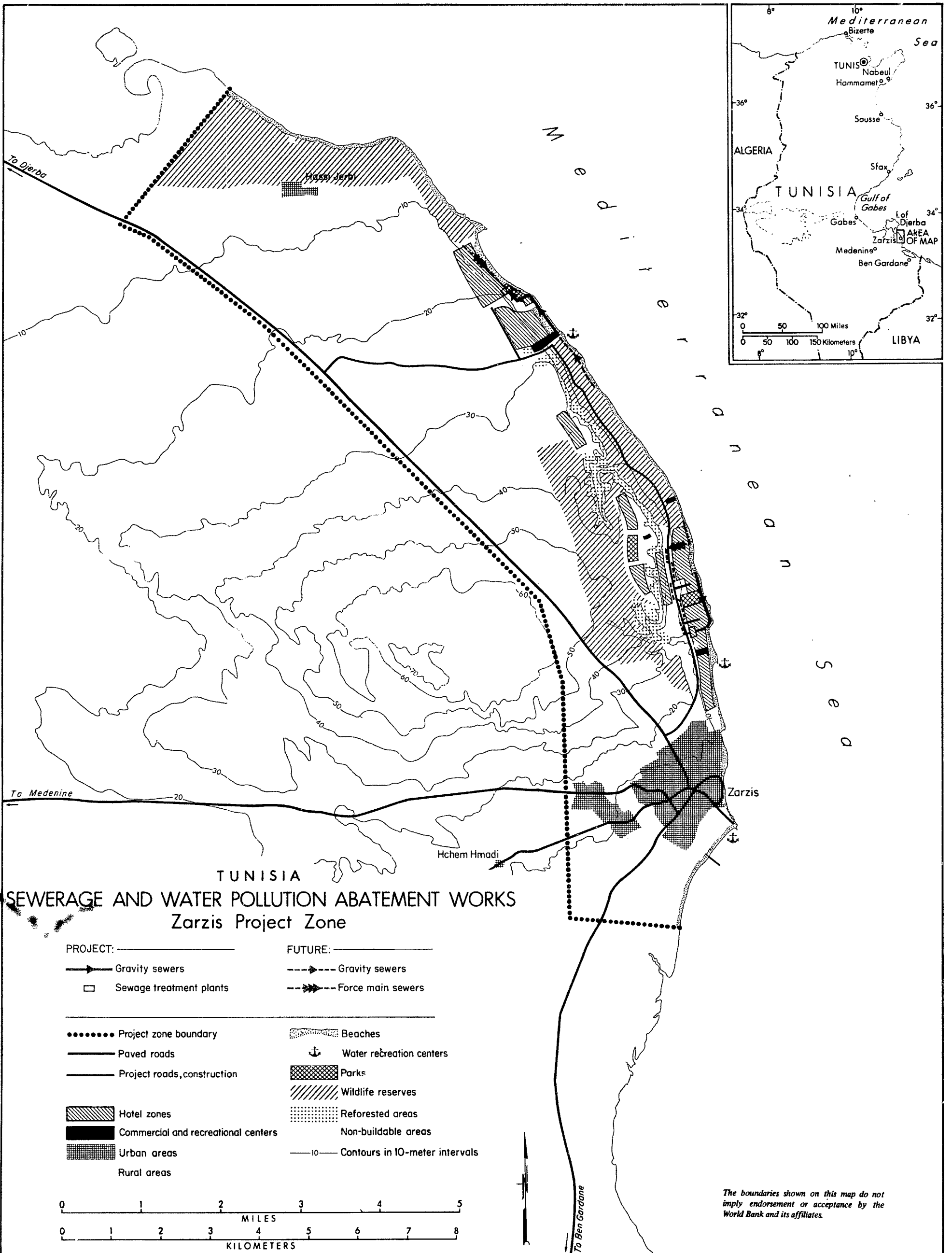
- ▶— Gravity sewers
- ▶▶— Force main sewers
- Sewage treatment plants
- ⊙ Low lift pumping stations

- Project zone boundary
- Paved roads
- - - Tracks within project zone
- Project roads, construction
- ▨ Hotel zones
- Commercial and recreational centers
- ▤ Urban areas
- ▧ Rural areas
- ⋯ Beaches
- ⚓ Water recreation centers
- ▩ Parks
- ▨ Wildlife reserve
- ▤ Historical and archeological zones
- ▧ Non-buildable areas
- Contours in meters



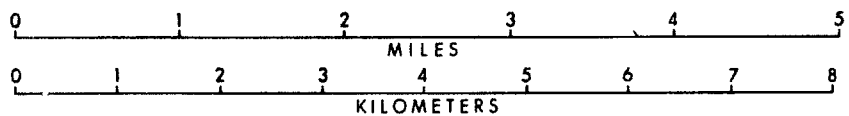






TUNISIA  
SEWERAGE AND WATER POLLUTION ABATEMENT WORKS  
Zarzis Project Zone

- |                                       |                                     |
|---------------------------------------|-------------------------------------|
| PROJECT: —————                        | FUTURE: —————                       |
| → Gravity sewers                      | ---→ Gravity sewers                 |
| □ Sewage treatment plants             | ---→ Force main sewers              |
| -----                                 |                                     |
| ..... Project zone boundary           | Beaches                             |
| — Paved roads                         | ⚓ Water recreation centers          |
| — Project roads, construction         | ▨ Parks                             |
| ▨ Hotel zones                         | ▨ Wildlife reserves                 |
| ▨ Commercial and recreational centers | ▨ Reforested areas                  |
| ▨ Urban areas                         | ▨ Non-buildable areas               |
| Rural areas                           | —10— Contours in 10-meter intervals |



The boundaries shown on this map do not imply endorsement or acceptance by the World Bank and its affiliates.