



**Nouveau partenariat pour le
développement de l'Afrique (NEPAD)
Programme détaillé pour le
développement de l'agriculture africaine
(PDDAA)**



**Organisation des Nations Unies
pour l'alimentation et l'agriculture
Division du Centre d'investissement**

GOVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE TUNISIENNE

APPUI À LA MISE EN ŒUVRE DU NEPAD–PDDAA

**TCP/TUN/2908 (I)
(NEPAD Ref. 05/32 F)**

Volume VII de VII

PROFIL DE PROJET D'INVESTISSEMENT BANCABLE

**Aménagement de 500 km de pistes agricoles
dans les Périmètres publics irrigués (PPI)**

Mai 2005

TUNISIE: Appui à la mise en œuvre du NEPAD–PDDAA

Volume I: Programme national d'investissement à moyen terme (PNIMT)

Profils de projets d'investissement bancables (PPIB)

Volume II: Lutte contre la désertification dans les gouvernorats du Sud tunisien

Volume III: Aménagement intégré des terres agricoles dans les Sebkhass de la Tunisie

Volume IV: Aménagement anti-érosif de la zone de Toukaber–Hidous–Ksar Chikh dans le gouvernorat de Béja

Volume V: Extension du port de pêche de Zarzis

Volume VI: Surveillance de la qualité des eaux de surface et gestion intégrée des ressources en eau dans les bassins de la zone frontalière tuniso-algérienne

Volume VII: Aménagement de 500 km de pistes agricoles dans les Périmètres publics irrigués (PPI)

PROFIL DE PROJET D'INVESTISSEMENT BANCABLE DU PDDAA-NEPAD

Pays: Tunisie

Secteur d'activité: Agriculture

Titre du projet proposé: Aménagement de 500 km de pistes agricoles dans les Périmètres Publics Irrigués (PPI)

Zone du projet: Quinze Gouvernorats du pays

Durée du projet: 3 ans

Coût estimé: Coût en devises:..... 15 millions de dollars EU
Coût en monnaie locale: 36 millions de dollars EU
Total..... 51 millions de dollars EU

Financement envisagé:

<i>Source</i>	<i>Millions de DT¹</i>	<i>Millions de \$EU</i>	<i>% du total</i>
<i>Gouvernement</i>	15,28	12,75	25
<i>Institution(s) de financement</i>	30,55	26,50	50
<i>Bénéficiaires</i>	15,27	12,75	25
<i>Total</i>	<i>61,10</i>	<i>51,00</i>	<i>100</i>

¹ Equivalence monétaire:
Unité monétaire = dinar tunisien (DT)
1 \$EU = 1,2 DT
1 DT = 0,833 \$EU

TUNISIE

Profil de projet d'investissement bancable du PDDAA–NEPAD

« Aménagement de 500 km de pistes agricoles dans les Périmètres Publiques Irrigués »

Table des matières

Abréviations.....	iii
I. CONTEXTE DU PROJET.....	1
A. Origine du projet	1
B. Généralités.....	1
II. ZONE DU PROJET.....	3
III. JUSTIFICATION	4
IV. OBJECTIF DU PROJET	4
V. DESCRIPTION DU PROJET	4
VI. COÛTS INDICATIFS	5
VII. SOURCES DE FINANCEMENT ENVISAGÉES	6
VIII. BÉNÉFICES ATTENDUS	6
IX. DISPOSITIFS INSTITUTIONNELS DE MISE EN ŒUVRE	7
X. BESOINS EN ASSISTANCE TECHNIQUE	8
XI. PROBLÈMES EN SUSPENS ET ACTIONS PROPOSÉES	8
XII. RISQUES POTENTIELS	8
Appendice 1: Récapitulatif du coût estimé du projet par gouvernorat.....	9
Appendice 2: Liste des pistes et des PPI par délégation	11
Appendice 3: Carte des gouvernorats concernés par le projet	17

Abréviations

AFD	Agence française de développement
CGDR	Commissariat général au développement régional
CRDA	Commissariat régional au développement agricole
DGEDA	Direction générale des études et de développement agricole
DGGREE	Direction générale du génie rural et de l’exploitation des eaux
DT	Dinar tunisien
EU	États–Unis d’Amérique
MARH	Ministère de l’agriculture et des ressources hydrauliques
MD	Million de dinars
MEHAT	Ministère de l’équipement, de l’habitat et de l’aménagement du territoire
NEPAD	Nouveau partenariat pour le développement de l’Afrique
PDDAA	Programme détaillé pour le développement de l’agriculture africaine
PPI	Périmètres publics irrigués
PPIB	Profil de projet d’investissement bancable
PNIMT	Programme national d’investissement à moyen terme (dans le cadre du PDDAA)
TRI	Taux de rentabilité interne

I. CONTEXTE DU PROJET

A. Origine du projet

I.1. Le Projet d'aménagement de 500 km de pistes agricoles dans les Périmètres publics irrigués (PPI) est une émanation de l'atelier de validation du Programme national d'investissement à moyen terme (PNIMT), et de la concertation² des directions techniques sur l'identification des projets prioritaires pouvant être soumis par la Tunisie au Comité directeur du NEPAD.

I.2. Ce projet vise l'amélioration des conditions d'exploitation des périmètres publics Irrigués et s'incère dans le cadre des actions engagées par l'administration tunisienne pour promouvoir le secteur agricole par le biais de différent programme d'aménagement de pistes agricoles.

I.3. En effet, les pistes agricoles jouent un double rôle. Un rôle économique dans le sens que le les pistes ont un effet décisif sur les coûts, la productivité, et la qualité du produit agricole final, mais aussi un rôle social dans la mesure où la piste à une influence directe sur la vie quotidienne de la population rurale, dan le sens où elle facilite l'accès aux équipements collectifs (écoles, centres de santé de base, etc.).

I.4. D'après l'étude intitulée « Patrimoine, budget et entretien routier » réalisée par le Ministère de l'équipement et de l'habitat en 1995, le linéaire des pistes rurales s'élève à 53 000 km (sans compter les pistes à l'intérieur des périmètres irrigués et des clairières forestières). En 2001 le linéaire aménagé avoisine 11 000 km répartis sur l'ensemble du territoire de la république. Le reste est constitué de pistes en terre de premier ou deuxième niveau d'aménagement.

I.5. Les pistes d'intérêt local qui représentent la part la plus importante du réseau sont à la charge du MEHAT. La réalisation et l'entretien des pistes forestières et dans les périmètres irrigués sont à la charge du Ministère de l'agriculture et des ressources hydrauliques (MARH).

B. Généralités

I.6. Le secteur de l'agriculture et de la pêche occupe une place de choix au niveau économique et social avec une participation à hauteur de 14,5% dans le produit intérieur brut, 10% dans les exportations et 14% dans les investissements, en plus de la garantie de l'emploi à 22% de la population active³.

I.7. Les variations cycliques de la production, très prononcées durant la période du VII^e et VIII^e Plans, semblent laisser la place à une croissance plus régulière durant le IX^e Plan et ce, malgré les difficultés rencontrées par le secteur au cours des années 1997, 2000 et 2001. En effet, à l'exception de la céréaliculture qui reste tributaire des conditions climatiques la majorité des activités agricoles est parvenue à réaliser des performances positives. Un secteur agricole moins tributaire des risques climatiques s'avère enfin un objectif envisageable à la lumière des résultats du IX^e Plan.

I.8. *Les superficies irrigables* couvrent 396 550 hectares⁴ en 2003 soit 8% des terres labourables et ont accusé une croissance annuelle moyenne continue de l'ordre de 3% depuis 1987. En d'autres termes les superficies équipées en périmètres irrigués ont connu depuis 1987 un accroissement moyen

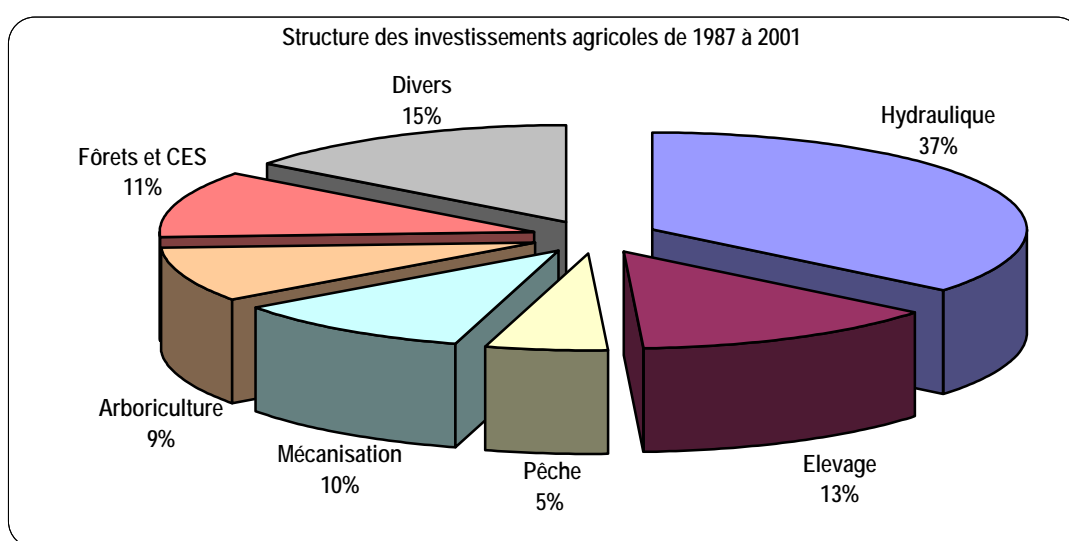
² L'équipe chargée de l'élaboration du PNIMT s'est entretenue avec les responsables des différentes directions techniques concernées par le programme au niveau du Ministère de l'agriculture et des ressources hydrauliques.

³ Analyse des réalisations du IX^e plan, X^e Plan de développement, MARH, p. 20.

⁴ Résultats de l'enquête sur les périmètres irrigués en intensif 2003, DGEDA, MARH, nov. 2003.

dépassant 8 000 ha par an. Depuis 1996 cette croissance fléchit mais demeure perceptible avec des superficies irrigables additionnelles de l’ordre de 3 000 ha annuellement. Cette tendance témoigne de l’effort conjoint des autorités publiques et des promoteurs privés dans la mobilisation des ressources hydriques et l’adaptation des techniques d’économie d’eau.

I.9. L’importance accordée à la mobilisation des eaux en Tunisie est facilement perceptible à travers le montant des investissements accordés à ce secteur et à travers les taux de mobilisation des eaux réalisés. Le graphique ci-après (repris du PNIMT⁵) montre la place allouée à l’hydraulique qui représente 37% des investissements des trois derniers plans de développement économique et social, ce qui reflète aussi les préoccupations publiques de rendre l’agriculture moins dépendante des conditions climatiques et de valoriser au mieux les ressources du pays.



I.10. Par ailleurs, le MARH estime que 85% des ressources hydriques immédiatement exploitables⁶ soit 3 492 millions de m³/an sont déjà développés depuis l’année 2001 qui correspond à la fin du IX^e Plan. Ce pourcentage des eaux mobilisées varie par sources, il atteint même 106% pour les aquifères peu profondes en raison de la surexploitation de certaines nappes. Cet effort de mobilisation des ressources en eau sera poursuivi comme le prévoit la stratégie nationale complémentaire qui sera exécutée au cours du X^e et XI^e Plan en vue d’atteindre un taux de mobilisation de 95% à l’horizon 2011.

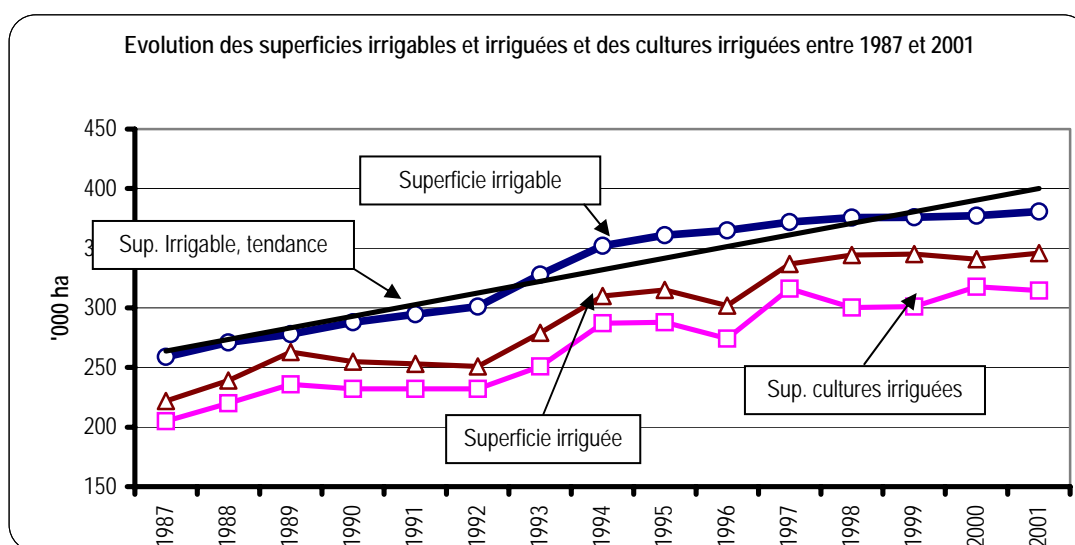
I.11. Toutefois, durant la période des trois derniers plans (1987–2001) les superficies réellement exploitées en conformité avec leur vocation de périmètre irrigué sont sensiblement en deçà du potentiel national. En effet seulement un peu plus de 80% de ses superficies est réellement irrigué, comme le montre le graphique de la page suivante.⁷

I.12. La réhabilitation des périmètres irrigués et l’aménagement de l’infrastructure hydraulique et routière contribueront à l’amélioration du taux d’intensification et à la valorisation de la totalité des ressources hydriques mobilisées.

⁵ Sources: VII^e, VIII^e et IX^e Plans de développement économique et social, MARH.

⁶ Eau 21, Stratégie du secteur de l’eau en Tunisie à long terme 2030, MARH, mars 1998.
[4 669 x 88% x 85% = 3 492 millions de m³].

⁷ Source: Enquêtes sur les périmètres irrigués en intensif de 1987 à 2001 DGEDA du MARH.



II. ZONE DU PROJET

II.1. Les pistes sélectionnées pour faire partie de ce projet ont été identifiées par les responsables régionaux du CGDR, du MEHAT et du CRDA des différents gouvernorats concernées. Une étude réalisée par le CGDR et financée par l’AFD a permis de choisir 510 km parmi 1 066 km proposés par le MARH. Les 510 km forment 187 pistes agricoles revêtues réparties sur 15 gouvernorats (voir carte en annexe) comme l’indique le Tableau 1 suivant.

II.2. Le choix de ces pistes s’est reposé sur une multitude de critères techniques, socio-économiques et environnementaux. L’étude des mutations socio-économiques et environnementales prévisibles au niveau des zones d’influence et le calcul de la rentabilité économique de chaque piste ont permis de les hiérarchiser suivant des critères pondérés d’ordre économique, social et environnemental et le choix des 187 pistes de tête dont les TRI dépassent 15% et dont l’impact sur la population et l’environnement n’est pas contesté.

Gouvernorats*	Nombre de pistes	Longueur (km)	Gouvernorats*	Nombre de pistes	Longueur (km)
Béja	43	97,03	Monastir	6	8,20
Bizerte	11	29,33	Nabeul	12	16,36
Jendouba	5	18,80	Sfax	8	47,06
Kasserine	10	56,64	Siliana	18	25,46
Mahdia	5	23,51	Sousse	37	58,98
Manouba	5	13,55	Tataouine	3	58,12
Le Kef	1	6,40	Tozeur	13	17,98
			Zaghouan	10	33,33
			Total	187	510,75

(*) Voir carte en appendice 3

III. JUSTIFICATION

III.1. L’analyse multicritère menée pour le choix des pistes a mis en évidence les éléments saillants suivants:

- La population des zones d’influence des pistes semble être défavorisée et isolée, comme en témoigne la proportion relativement élevée de logements rudimentaires se trouvant dans ses zones, le faible niveau de desserte en eau potable et l’état d’enclavement. Tous ses éléments ayant été formulés parmi les améliorations attendus de la piste.
- On observe la pratique de l’agriculture en irrigué et en sec avec intégration de l’élevage dans les zones d’influence. Il existe de potentialités de production encore non exploitées. La réalisation de la piste, serait un facteur non négligeable pour développer et exploiter ces potentialités.
- En plus de sa vocation économique, la piste joue un rôle social dans le sens qu’elle permet de faciliter l’accès à l’école, au centre de santé de base etc. Les pistes retenues dans le cadre de la présente étude ont une vocation économique aussi importante que la vocation sociale vu l’absence d’autre réseau routier pour assurer la commercialisation. Leur emplacement dans le rural profond et la difficulté d’accès à ces pistes corroborent ce résultat obtenu par enquête dans les zones d’influence.

IV. OBJECTIF DU PROJET

IV.1. Ce projet d’aménagement de 510 km de pistes agricoles répartis entre 58 délégations de 15 gouvernorats permettra d’améliorer les conditions de desserte dans 57 PPI (voir appendice 2) et en particulier:

- Faciliter les travaux agricoles et l’approvisionnement en intrants des exploitations agricoles;
- Relier les zones de production aux zones de consommation, de transformation et d’écoulement des produits agricoles;
- Relier les périmètres irrigués entre eux et avec les routes principales;
- Désenclaver les agglomérations limitrophes aux périmètres irrigués.

V. DESCRIPTION DU PROJET

V.1. La densification ou l’amélioration du réseau des pistes permet la réduction des coûts d’exploitation des véhicules, la réduction du temps de parcours, et l’annulation des coûts d’interruption de la circulation. En plus de ses objectifs le projet aura un impact certain sur la production agricole. En effet l’amélioration des conditions d’accès à un terroir permet de faciliter l’approvisionnement en intrants, l’écoulement des productions sans trop d’altération, et l’encadrement des producteurs aux moments opportuns. Le « gain additionnel » résultant de cette intervention est apprécié après une évaluation des productions à la situation actuelle sans projet, et future avec projet.

V.2. Cette appréciation couvre:

- L’importance des accroissements de production que l’aménagement des pistes agricoles est susceptible d’introduire;
- Le montant des investissements agricoles nécessaires pour atteindre les objectifs de production à l’échelle individuelle et collective;
- Les avantages nets de production agricole inhérents à la mise en œuvre du projet.

V.3. L’estimation des investissements nécessaires à la mise en œuvre du plan de développement de la production retenu repose sur l’identification des interventions et des composantes requises comme l’extension des plantations, l’extension des périmètres irrigués, l’amélioration des conditions de conduite de cheptel et l’aménagement sylvo-pastoral sur lesquelles seront fondées les projections d’amélioration des productions et l’estimation des avantages additionnels.

VI. COÛTS INDICATIFS

VI.1. Le coût global du projet est évalué à 61,1 MD sans tenir compte des taxes et des frais d’expropriation éventuels (voir appendice 1). Le coût, toutes taxes comprises, est estimé à 72,3 MD.

VI.2. Il est toutefois important de signaler que l’essentiel des coûts est pour l’aménagement des pistes. A ce stade de l’étude et pour les besoins de l’analyse économique les dépenses ont été regroupées en trois parties:

- les dépenses de terrassement qui dépendent essentiellement de la situation de la piste et de la distance à laquelle on trouvera les matériaux;
- Les dépenses d’assainissement qui dépendent de la pluviométrie et de l’importance des eaux de ruissellement;
- Les dépenses de chaussée qui sont liées au standard exigé par les normes.

VI.3. Sachant que la plupart des pistes étudiées se situent dans des périmètres irrigués. Le relief est donc plat et le trafic souvent faible (moins de 80 véhicules par jours). Le coût de l’aménagement par km de piste peut être évalué selon les normes ci-après:

Poste	Montant en DT
Terrassement	19 000 à 40 000
Assainissement	0 à 10 000
Chaussée	10 à 30 000
Total (moyenne)	60 000

VI.4. Le coût d’un km de piste non revêtue en périmètre irrigué revient donc en moyenne à 60 000 dinars. Si la piste devait être revêtue pour des raisons techniques le coût augmentera sensiblement d’environ 40 000 DT/km.

VII. SOURCES DE FINANCEMENT ENVISAGÉES

VII.1. Trois principales sources de financement sont envisagées pour le projet:

- Les **bénéficiaires** motivés par les possibilités d’écoulement et les conditions favorables de production engendrées par l’existence des pistes seront plus inclinés à moderniser leurs appareils de production et d’investir dans les aménagements, les équipements agricoles, les nouvelles plantations, l’acquisition de cheptel, et de matériel roulant et la construction de bâtiments agricoles.
- Le **gouvernement** participera au financement de l’aménagement et d’entretien des pistes et prendra à sa charge, les frais d’expropriation des terrains nécessaires pour les pistes, les frais de personnel chargé de l’exécution du projet, la location des bâtiments, les consommables de bureau, les dépenses locales de télécommunication, etc. Les aides financières de l’état aux bénéficiaires prévues par le code d’incitation seront aussi assurées par le budget national.
- Les **bailleurs de fonds** qui interviennent déjà dans le financement du réseau routier. On peut citer la BAD, la Banque mondiale et l’AFD.

VIII. BÉNÉFICES ATTENDUS

VIII.1. Les avantages économiques résident dans:

- la réduction des coûts d’exploitation des véhicules (avantage endogène);
- la réduction du temps de parcours (avantage endogène);
- l’annulation des coûts d’interruption de la circulation (avantage exogène);
- la promotion des activités agricoles dans la zone d’influence de la piste suite au désenclavement des zones rurales (avantage exogène).

VIII.2. **Avantages endogènes.** Leur détermination sera effectuée en tenant compte de la situation de référence et en cas de réalisation du projet. On évalue les avantages annuels en sommant les gains monétaires occasionnés par la diminution des coûts d’exploitation des véhicules et la diminution du temps de parcours.

VIII.3. **Avantages exogènes.** Avantage de non-interruption de la circulation. Il s’agit essentiellement de l’effet de l’annulation des coûts d’interruption de la circulation. Les niveaux d’aménagement prévoient en effet une mise hors d’eau partielle ou totale suivant le scénario d’aménagement envisagé et donc la possibilité d’évacuation des produits agricoles en temps opportun et un accès des personnes aux centres urbains.

VIII.4. L’interruption de la circulation se réfère aux deux types de coupure suivants:

- coupures ponctuelles par des oueds;
- coupures généralisées par détrempage des matériaux.

VIII.5. Si on considère que les marchandises agricoles transportées sur la piste entrent dans les circuits continus de production, transformation et consommation, le coût d’interruption de la

circulation est égal à la valeur monétaire de la marchandise transportée multipliée par le taux d'intérêt pour la durée d'interruption de la circulation.

VIII.6. Pour les produits périssables, c'est à dire dont le niveau d'accessibilité exigé est important (durée de stockage: la journée), il y a lieu d'additionner au coût d'interruption de la circulation évalué précédemment, la valeur monétaire de la marchandise périssable.

VIII.7. Surplus de production agricole. Celui-ci est évalué en examinant les changements de niveau d'exploitation agricole en matière de production. C'est la méthode préconisée par plusieurs bailleurs de fonds pour déterminer les avantages des projets inhérents aux voies de communication rurales où le niveau de l'activité économique et le taux de circulation sont faibles.

VIII.8. Le surplus de production agricole qui se définit par la différence entre la valeur ajoutée agricole « avec projet » et celle « sans projet », dépend de plusieurs paramètres dont les plus importants sont:

- l'augmentation des surfaces cultivables pour les différentes spéculations;
- l'amélioration de la productivité de l'exploitation agricole (augmentation du rendement par hectare) en optimisant les facteurs de production (capital, travail, terre, etc.);
- l'augmentation des cultures disponibles pour la commercialisation vers les marchés, d'où l'augmentation des revenus des transporteurs.

IX. DISPOSITIFS INSTITUTIONNELS DE MISE EN ŒUVRE

IX.1. Les travaux d'exécution des pises retenues seront réalisés par les entreprises privées moyennant des appels d'offres internationaux. L'entreprise retenue sera supervisée essentiellement par les arrondissements de génie rural, des périmètres irrigués et des ressources en eaux en collaboration avec les autres arrondissements techniques du CRDA au niveau de chaque gouvernorat concerné et la DGGREE au niveau du MEHAT.

IX.2. Une fois les pistes réalisées, leur entretien sera assuré par:

- Le MARH pour les pistes existant à l'intérieur des PPI à travers les arrondissements d'exploitation des PPI et de maintenance des équipements hydrauliques des CRDA.
- Le MEHAT pour les pistes reliant les PPI et les zones de commercialisation à travers l'arrondissement de la production agricole.
- La coordination générale du projet sera assurée par la DGGREE du MARH. La DGGREE est chargée notamment de:
- Réaliser les études d'ordre stratégique, formuler les politiques et élaborer les plans relatifs au secteur du génie rural et de l'exploitation des eaux dans le secteur agricole,
- Suivre et évaluer les projets d'aménagement des périmètres irrigués et d'assainissement agricole, et des programmes d'exploitation de l'eau d'irrigation et de maintenance des ouvrages et des équipements hydrauliques et concevoir des méthodes techniques et économiques les plus appropriées dans ce domaine,

- Coordonner les programmes d’infrastructure rurale et étudier les aspects technologiques et économiques en matière de machinisme agricole en vue d’encourager la mécanisation dans le secteur agricole.

X. BESOINS EN ASSISTANCE TECHNIQUE

X.1. La Tunisie possède une bonne expérience en matière de construction de pistes ainsi que les moyens techniques et humains pour leur réalisation. Aucune assistance technique, déjà disponible dans l’encadrement des périmètres irrigués concernés, n’est donc requise.

XI. PROBLÈMES EN SUSPENS ET ACTIONS PROPOSÉES

XI.1. Bénéficiant du cadre de gestion des PPI, l’aménagement des pistes agricoles dans les périmètre ne laissent aucun problème en suspens.

XII. RISQUES POTENTIELS

XII.1. Compte tenu des conditions naturelles de terrain des PPI ainsi que de l’encadrement et suivi rapproché dans leur gestion, les risques potentiels sont particulièrement limités et ne requièrent pas de mesures préventives spéciales, mis à part la qualité du design et de la construction des pistes, assurée par les techniciens tunisiens qualifiés.

Appendice 1: Récapitulatif du coût estimé du projet par gouvernorat

Lot	Gouvernorat	Linéaire (km)	Coût total (MD)	
			TTC	Hors taxes
1	Béja–tranche 1	34,61	7,2	6,1
2	Béja–tranche 2	30,28	5,1	4,3
3	Béja–tranche 3	32,14	4,6	3,9
4	Bizerte	29,33	4,5	3,8
5	Jendouba	18,8	4,2	3,6
6	Kasserine–tranche 1	34,34	3,0	2,6
7	Kasserine–tranche 2	22,30	4,0	3,4
8	Le Kef	6,39	1,7	1,4
9	Mahdia	23,51	2,4	2,0
10	Manouba	13,55	2,3	1,9
11	Monastir	8,20	1,4	1,2
12	Nabeul	16,36	2,3	1,9
13	Sfax–tranche 1	23,08	1,9	1,6
14	Sfax–tranche 2	23,98	1,6	1,4
15	Siliana	25,56	3,8	3,2
16	Sousse–tranche 1	36,87	5,0	4,2
17	Sousse–tranche 2	22,11	2,9	2,5
18	Tataouine–tranche 1	39,46	3,7	3,1
19	Tataouine–tranche 2	18,66	2,3	1,9
20	Tozeur	17,98	1,9	1,6
21	Zaghouan	33,33	6,5	5,5
Total		510,74	72,3	61,1

Appendice 2: Liste des pistes et des PPI par délégation

Lot	Gouvernorat	Délégation	N° de piste	Nom de piste	L (km)	PPI
1	BÉJA T1 34,61 km	Testour	P006.4	TA4-8	0,43	Testour
		Testour	P007	TA-4-1-Station de pompage	0,37	Testour
		Testour	P009	TA-4-7-1-TA3-1	1,25	Testour
		Testour	P012	TA4-4-Route Mzougha	1,77	Testour
		Testour	P013	TA2-1-TA2-2	0,66	Testour
		Testour	P014	TB7-12	2,84	Testour
		Amdoune	P035	Bourouisse El Araba	1,56	Bourouisse El Araba
		Testour	P036	Skhira	1,02	Skhira
		Nefza	P037	Tbaba	4,00	Tbaba
		Téboursouk	P038	Khaled	2,94	Khaled
		Béja	P039	Ain Tabaa Assakra	2,97	
		Béja	P040	Nhaïchia	3,68	
		Béja	P041	Hnaya	2,62	
		Testour	P044	Khoueldia	3,11	
		Testour	P046	Tefercha 1 et 2	5,43	
Sous-total			15		34,61	5
2	BÉJA T2 30,06 km	Medjez El Bab	P016	C2,5 GP5	2,55	Medjez El Bab
		Medjez El Bab	P017	GP5-Station de pompage	0,64	Medjez El Bab
		Medjez El Bab	P018	GP5-Réservoir	1,85	Medjez El Bab
		Medjez El Bab	P019	C2-1	0,89	Medjez El Bab
		Medjez El Bab	P024	Medjez Sidi Nasser	1,27	Medjez El Bab
		Medjez El Bab	P025	B1-B2 (limite périmètre)	1,31	Medjez El Bab
		Medjez El Bab	P026.1	B2	2,45	Medjez El Bab
		Medjez El Bab	P026.2	B2.3-B2.3.1	1,26	Medjez El Bab
		Medjez El Bab	P028	B5-B6-Touta	2,96	Medjez El Bab
		Medjez El Bab	P047.1	Sidi Naceur-Trabelssia	2,69	
		Medjez El Bab	P047.2	Sidi Naceur-Chaouch	3,63	
		Medjez El Bab	P050	Hanout Sahli	4,14	
		Medjez El Bab	P051	C2.1-C1.27	4,44	Medjez El Bab
Sous-total			13		30,06	1
3	BÉJA T3 32,14 km	Medjez El Bab	P021.1	A2-A34	2,29	Medjez El Bab
		Medjez El Bab	P021.2	A62	1,20	Medjez El Bab
		Medjez El Bab	P022.1	A36	1,02	Medjez El Bab
		Medjez El Bab	P022.2	A38	1,45	Medjez El Bab
		Medjez El Bab	P023	Serraye-Carrière	3,00	Medjez El Bab
		Medjez El Bab	P027	B4.3-B4.4	3,12	Medjez El Bab
		Medjez El Bab	P029.1	B5.4.2	0,97	Medjez El Bab
		Medjez El Bab	P029.2	B5.4.8	1,87	Medjez El Bab
		Medjez El Bab	P031	G8	1,47	Borj Etoumi
		Medjez El Bab	P032.1	G9 (1 ^{ère} Section)	2,34	Borj Etoumi
		Medjez El Bab	P032.2	G9 (2 ^{ème} Section)	0,80	Borj Etoumi
		Medjez El Bab	P033.1	G11	3,27	Borj Etoumi
		Medjez El Bab	P033.2	G12	3,36	Borj Etoumi
		Medjez El Bab	P034	Station Teffeha	3,01	Borj Etoumi
		Medjez El Bab	P049	Sidi Median-ferme B,H	2,98	Borj Etoumi
Sous-total			15		32,14	2

Lot	Gouvernorat	Délégation	N° de piste	Nom de piste	L (km)	PPI
4	BIZERTE 29,32 km	Ghar El Meleh	P052.1	A2-14	0,88	Aousja
		Ghar El Meleh	P052.2	A3-15	0,71	Aousja
		Ghar El Meleh	P052.3	A02-9	0,64	Aousja
		Ghar El Meleh	P052.4	P.Bourchada	0,40	Aousja
		Ghzala	P053	A2, A4, A5 et A1	3,85	Ghzala
		Mateur	P054.1	D9G	2,20	Mateur
		Mateur	P054.2	D7G	1,43	Mateur
		Ras jébel	P055	AD1/7-AD1/6	2,62	Ras jébel
		Bizerte sud	P056	P3-2, P3-3, P3-1, P3-4, P4-1	4,01	Teskraya
		Utique	P057	P0-P2	9,08	Tobias
		Utique	P058	A0-1	3,51	Tobias
Sous-total			11		29,32	6
5	JENDOUBA 18,80 km	Jendouba Nord	P061	Essouani-Satfoura	3,16	
		Fernana	P062	Rebaa-chaiba-Sidi Ammar	6,21	
		Bou Selem	P065	Bir Lakhder-Bou Salem	2,86	Bouselem
		Fernana	P066	Sarouia-Boudhalaa	4,14	
		Balta Bouaouane	P068	Laino-Hédi Khilil	2,44	Balta Bouaouane
Sous-total			5		18,80	2
6	KASSERINE T1 22,30 km	Jedlienne	P070.1	1 ^{ère} branche	1,61	Jedlienne Barrage
		Jedlienne	P070.2	2 ^{ème} , 3 ^e , 4 ^e branche	4,75	Jedlienne Barrage
		Foussana	P076.1	Branche 1	0,89	Foussana 4 et 5
		Foussana	P076.2	Branches 2-3	1,74	Foussana 4 et 5
		Foussana	P076.3	Branche 4	2,06	Foussana 4 et 5
		Hidra	P077	Rmila	6,15	Rmila
		Sbiba	P078	Brahim Zeher	5,10	
Sous-total			7		22,30	3
7	KASSERINE T2 34,34 km	Kasserine Sud	P071	Ouessinet-Boussaffa	24,52	Ouessinet-Boussaffa
		Hassi Farid	P075	El Khlaifia	1,93	Ain Salem
		Firiana	P081	Ouled Ahmed	7,89	Ouled Ahmed
Sous-total			3		34,34	3
8	KEF – 6,4 km	Néber	P084	K8-K9	6,40	
Sous-total			1		6,40	
9	MAHDIA 23,51 km	El Jam	P089.1	El Hmada	3,08	
		Mahdia	P093.2	Bir Ben Kamla	2,80	
		Mahdia	P094	Henchir Sabbakh	6,77	
		Melloulch	P096.2	Ouled Ahmed-EI Argoub	5,06	
		Ouled Chamekh	P098.1	Mharza	5,81	
Sous-total			5		23,51	
10	MANOUBA 13,55 km	Djédeida	P001	Chaouat El Ongue	1,89	
		Djédeida	P003.1	1.Chaouat-Kechba	3,50	Chaouat Gantouria
		Djédeida	P003.2	2.GP7-Gantoura	3,40	Chaouat Gantouria
		Borj El Amri	P005.1	Messadine	1,59	Borj Etoumi
		Borj El Amri	P005.2	Menzel El Habib	3,18	Borj Etoumi
Sous-total			5		13,55	2

NEPAD – Programme détaillé pour le développement de l'agriculture africaine

Tunisie: Profil de projet d'investissement « Aménagement de 500 km de pistes agricoles dans les PPI »

Lot	Gouvernorat	Délégation	N° de piste	Nom de piste	L (km)	PPI
11	MONASTIR 8,2 km	Moknine	P101	1,2,3,4 et5	2,19	Moknine
		Moknine	P102.1	B1	1,14	Sidi Bennour
		Moknine	P102.2	Puits	0,57	Sidi Bennour
		Moknine	P102.3	B1-B2	0,42	Sidi Bennour
		El Ouerdanine	P104	PI El Ouerdanine	2,16	El Ouardanine
		Zéramdine	P105.1	1	1,72	Zéramdine
		Sous-total			6	8,20
12	NABEUL 16,36 km	Soliman	P106.1	1/17	0,70	Boucherray
		Soliman	P106.2	A24	1,69	Boucherray
		Soliman	P106.3	1/13 1/14	1,12	Boucherray
		Soliman	P106.4	2/20 2/21	1,21	Boucherray
		Beni Khir	P107	Ghaba	2,11	Ghaba
		Soliman	P108.1	A7	0,81	Marja
		Soliman	P108.2	MC26 / SN3-10	0,91	Marja
		Soliman	P108.3	31/1 – 31/7	2,22	Marja
		Menzel Témime	P109	Lebna	2,96	Lebna
		Grombalia	P110.1	11	1,38	Turki
		Grombalia	P110.2	13	0,60	Turki
		Grombalia	P110.3	1	0,66	Turki
		Sous-total			12	16,36
13	SFAX T1 23,08 km	Bir Ali	P114	El Gandoul GP2	4,51	
		Mahrès	P127	Khaoul El Ghzel	4,30	
		Mahrès	P128	Gouadria-Mouesset	4,21	
		Menzel Cheker	P131	Mraalya-Oued Eddhil	5,18	
		Menzel Cheker	P132	Choucha	1,73	
		Menzel Cheker	P133	Blettech-PPI Jbéiana	3,14	Blettech
Sous-total			6	23,08	1	
14	SFAX T2 23,98 km	Skhira	P137	Gnitra-Jarouala	7,64	
		Skhira	P138	Gnitra-Melha-Sbih	16,35	
		Sous-total			2	23,98
15	SILIANA 25,46 km	Bouarada	P139.01	Brisso	2,79	Laroussa
		Bouarada	P139.02	79J	0,85	Laroussa
		Bouarada	P139.03	74J	0,25	Laroussa
		Bouarada	P139.04	84J	0,42	Laroussa
		Bouarada	P139.05	95J	1,66	Laroussa
		Bouarada	P139.06	UCP Majen	2,59	Laroussa
		Bouarada	P139.07	25-26	0,34	Laroussa
		Bouarada	P139.08	25F-26	0,42	Laroussa
		Bouarada	P139.09	26-29	0,34	Laroussa
		Bouarada	P139.10	Ji-B	2,31	Laroussa
		Bouarada	P139.11	M2-B	0,68	Laroussa
		Bouarada	P139.12	Ji-M2	0,90	Laroussa
		Bouarada	P139.13	Laroussa	1,34	Laroussa
		Bouarada	P139.14	A	0,50	Laroussa
		Bouarada	P139.15	Mnefikh 1	1,24	Laroussa
		Bouarada	P139.16	Mnefikh 2	1,18	Laroussa
		Bouarada	P139.17	Rihana	2,11	Laroussa
		Gaafour	P140	Hoshassia	5,54	
Sous-total			18	25,46	1	

Lot	Gouvernorat	Délégation	N° de piste	Nom de piste	L (km)	PPI
16	SOUSSE T1 36,87 km	Akouda	P141.1	Chaâlani	0,71	Chott Meriam
		Akouda	P141.2	Bekir Ben Hmida	0,73	Chott Meriam
		Akouda	P141.3	Q6	0,65	Chott Meriam
		Akouda	P141.5	Q2	2,52	Chott Meriam
		Akouda	P141.6	1	1,22	Chott Meriam
		Akouda	P141.7	2	1,22	Chott Meriam
		Akouda	P141.8	3	1,21	Chott Meriam
		Akouda	P141.12	Bassin	4,21	Chott Meriam
		Akouda	P141.15	Q1	1,15	Chott Meriam
		Akouda	P141.16	Q1/6	0,79	Chott Meriam
		Akouda	P141.19	Q7	0,91	Chott Meriam
		Akouda	P141.20	Sidi Bou Ali	2,45	Chott Meriam
		Akouda	P141.21	Limitrophe	0,78	Chott Meriam
		Akouda	P141.22	Mhiri	1,36	Chott Meriam
		Akouda	P141.24	Zaouech	0,60	Chott Meriam
		Akouda	P141.25	Q10	0,55	Chott Meriam
		Akouda	P141.26	11//6	0,53	Chott Meriam
		Akouda	P141.27	Q12	0,48	Chott Meriam
		Akouda	P141.28	Q13/1	0,75	Chott Meriam
		Akouda	P141.29	Q13	0,62	Chott Meriam
		Akouda	P141.30	Huillerie	0,58	Chott Meriam
		Akouda	P141.32	Cimenterie	0,75	Chott Meriam
		Sidi Bou Ali	P144.1	Lag 11–lag 4	3,29	Sidi Bou Ali
		Sidi Bou Ali	P144.2	Bassin	1,31	Sidi Bou Ali
		Sidi Bou Ali	P144.3	Lag 2–lag 4	0,96	Sidi Bou Ali
		Sidi Bou Ali	P144.4	Lag 18–lag19	0,89	Sidi Bou Ali
		Sidi Bou Ali	P144.5	Lag 14	0,99	Sidi Bou Ali
		Sidi Bou Ali	P144.6	Lag 15–lag17	1,38	Sidi Bou Ali
		Sidi Bou Ali	P144.7	Lag 6	1,53	Sidi Bou Ali
		Sidi Bou Ali	P144.8	Lag 5	1,75	Sidi Bou Ali
Sous-total				30	36,87	2
17	SOUSSE T2 22,11	Kondar	P142	Kondar	2,02	Kondar
		Kondar	P143.1	Bassin	4,02	Blelma
		Kondar	P143.2	Réservoir	2,66	Blelma
		Kondar	P143.3	Oule Bougatef	1,80	Blelma
		Kondar	P143.4	Forage Akkara	2,24	Blelma
		Kondar	P143.5	Nabhana	3,96	Blelma
		Kondar	P143.6	Ouled Abid	5,40	Blelma
Sous-total				7	22,11	2
18	TATAOUINE T1 – 39,46 km	Ghomrassen	P146	Mzar	2,39	Mzar
		Tataouine Nord	P150	Mghit– Bir ouled Ahmed	37,06	
Sous-total				2	39,46	1
19	TATAOUINE T2 – 18,66 km	Rmada	P147	Oum Souigh	18,66	
		Sous-total				1

NEPAD – Programme détaillé pour le développement de l'agriculture africaine

Tunisie: Profil de projet d'investissement « Aménagement de 500 km de pistes agricoles dans les PPI »

Lot	Gouvernorat	Délégation	N° de piste	Nom de piste	L (km)	PPI
20	TOZEUR 17,98Km	Nafta	P152	Ladiab	1,97	Oasis Nafta
		Nafta	P155	Techta	1,19	Oasis Nafta
		Tozeur	P164	El Berka	2,01	Oasis Nafta
		Tozeur	P167	Accès P, et Chebbia	1,04	Oasis Naflyaette
		Tozeur	P168	Bled	1,07	Oasis Naflyaette
		Tozeur	P170	2ème accès	1,96	Oasis Chemsa
		Tozeur	P171	3ème accès	1,27	Oasis Chemsa
		Hezoua	P181	Lot80 au lot87	0,72	Oasis Hezoua BM5
		Dégeche	P193	Guebba	1,38	Oasis Degach
		Dégeche	P194	Ain Fsil	0,83	Oasis Degach
		Dégeche	P196	Zorgane	1,25	Oasis Degach
		Dégeche	P199	El erg	2,25	Oasis El Hamma
		Dégeche	P202	Lahrath	1,04	Oasis El Hamma
		Sous-total			13	
21	ZAGHOUAN 33,33 km	Bir Mchergua	P206	Houch Kedam	4,66	
		Bir Mchergua	P207	Zaouiet Bou Heijba	4,19	
		El Fahas	P209.2	Route Nahd	3,03	
		El Fahas	P209.4	El Amayem Sud	1,58	
		El Fahas	P209.5	El Amayem Nord	3,87	
		El Fahas	P211	El Fyayssa	6,49	
		El Fahas	P212	Akacha Roussef	3,81	
		Zaghouan	P219	Sidi Mrayeh	2,72	
		Saouaf	P224.2	Tlailia	1,53	Tlailia
		Saouaf	P225.1	Fradjelia	1,45	
		Sous-total			10	
Total			187		510,50	47

Appendice 3: Carte des gouvernorats concernés par le projet

