



# VERS UNE MOBILITÉ URBAINE DURABLE EN TUNISIE

Une coopération technique au service  
du changement

**juillet 2018**





# SOMMAIRE



1/ PRÉAMBULE	4
2/ PARTENAIRES DE LA COOPÉRATION	5
3/ PAYSAGE ET ENJEUX DE LA MOBILITÉ URBAINE EN TUNISIE	6
4/ UNE COOPÉRATION POUR APPUYER LES PROJETS DE MOBILITÉ URBAINE	13
5/ CONSTRUIRE UNE VISION DURABLE DE LA MOBILITE URBAINE	15
6/ CINQ CONCEPTS CLÉS POUR UNE POLITIQUE DE MOBILITÉ URBAINE DURABLE	18
<i>I/ FAIRE ÉVOLUER LE CADRE INSTITUTIONNEL</i>	20
<i>II/ STRUCTURER LES VILLES PAR LES TRANSPORTS COLLECTIFS</i>	22
<i>III/ PLACER L'USAGER AU CŒUR DES PRÉOCCUPATIONS</i>	33
<i>IV/ OSER INNOVER</i>	36
<i>V/ CONSIDÉRER L'ENSEMBLE DES MOBILITÉS</i>	39
7/ ANNEXES	44

# 1/ PRÉAMBULE



Afin de répondre aux enjeux de coordination, de planification et de financement du secteur des transports urbains en Tunisie, l'Agence Française de Développement soutient depuis le 3 février 2016 un programme de coopération technique avec le Ministère du Transport de Tunisie. Financé par le Fonds d'Expertise technique et d'Echanges (FEXTE), ce projet vise à améliorer la qualité, l'efficacité et l'attractivité des transports urbains dans les agglomérations tunisiennes en réponse aux besoins de mobilité des habitants et des acteurs économiques. CODATU intervient dans le cadre de ce programme comme animateur de la coopération, et accompagne le ministère et les entreprises publiques à travers l'organisation d'ateliers, de formations et de visites techniques. Par ailleurs la CODATU participe au lancement d'études et à la préparation de projets structurants.

Cet ouvrage a pour objectif de présenter les actions et projets menés, suivis ou initiés lors de ces deux premières années de coopération technique afin d'appuyer la politique de mobilité urbaine du Ministère du Transport et de répondre aux enjeux du transport en Tunisie.

## 2/ PARTENAIRES DE LA COOPÉRATION



Institution financière publique et solidaire, l'AFD est l'acteur central de la politique de développement de la France. Elle s'engage sur des projets qui améliorent concrètement le quotidien des populations, dans les pays en développement, émergents et l'Outre-mer. Intervenant dans de nombreux secteurs - énergie,

santé, biodiversité, eau, numérique, formation -, l'AFD accompagne la transition vers un monde plus sûr, plus juste et plus durable, un monde en commun. Son action s'inscrit pleinement dans le cadre des objectifs de développement durable (ODD). Présente dans 109 pays via un réseau de 85 agences, l'AFD accompagne aujourd'hui plus de 3500 projets de développement. En 2017, elle a engagé 10,4 milliards d'euros au financement de ces projets.

[www.afd.fr](http://www.afd.fr)



Le Ministère du Transport de Tunisie est en charge – entre autres attributions – de la définition, la mise en œuvre et le suivi de la politique des transports du gouvernement tunisien pour établir, maintenir et développer un système de transport global, intégré et coordonné qui contribue à promouvoir le développement économique et social durable et assure la satisfaction des besoins des personnes en transport dans les meilleures conditions possibles, notamment, en termes de sécurité, de

sûreté, de coût, de qualité et de protection de l'environnement. Le système de transport comprend les activités de transport et de circulation terrestres, maritimes et aériens, de la logistique, de la location des véhicules et de la météorologie.

[www.transport.tn](http://www.transport.tn)



La CODATU est une association internationale à but non lucratif dont l'objectif est de promouvoir les échanges internationaux et la coopération entre les différents acteurs du secteur du transport et de la mobilité urbaine : collectivités locales, autorités publiques, entreprises, instituts de recherches sur le

transport urbain et professionnels du secteur. Tous les deux ans, CODATU organise notamment des conférences afin de promouvoir la recherche scientifique et de partager des expériences concrètes de mobilité urbaine durable dans les villes des pays en voie de développement. CODATU organise également des séminaires, ateliers, formations, et publie des ouvrages. La CODATU est active sur plusieurs grands projets d'amélioration de la mobilité urbaine en Tunisie depuis 2013.

[www.codatu.org](http://www.codatu.org)

# 3/ PAYSAGE ET ENJEUX DE LA MOBILITÉ URBAINE EN TUNISIE

---

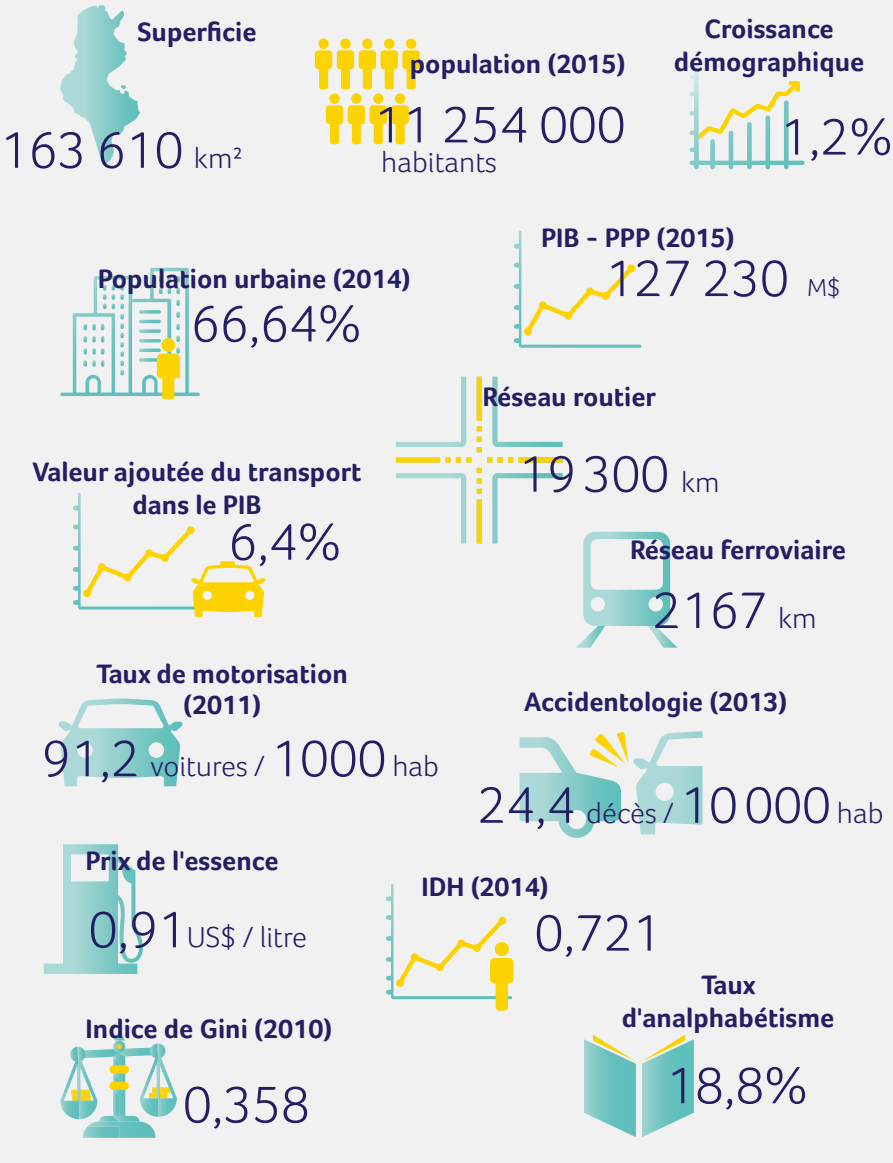
Pays du Maghreb, la Tunisie compte plus de 11 millions d'habitants dont les deux tiers habitent dans des zones urbaines. Les principales agglomérations tunisiennes comme Tunis, la capitale administrative et économique, Sfax ou Sousse sont situées le long des côtes. Elles sont les fruits de routes commerciales et migratoires existant depuis l'antiquité, et se sont progressivement développées à travers des influences berbères, grecques, romaines, arabes, ottomanes ou françaises. L'exode rural observé depuis les années 60 a donné lieu plus récemment à une forte croissance de ces villes, résultant en un étalement urbain peu contrôlé.

Depuis l'indépendance et jusqu'à la fin du XX<sup>e</sup> siècle, le transport collectif représente le mode de déplacement principal dans les villes tunisiennes. Dans les années 80, avec l'accroissement urbain et une politique nationale favorisant l'usage de la voiture particulière (importation des « voitures populaires », subventions sur le carburant, etc.), d'importants projets d'infrastructures routières sont lancés dans les principales agglomérations du pays aux dépens du développement des transports collectifs mais aussi des modes actifs comme le vélo, alors très utilisé dans des villes comme Sfax. A Tunis où la demande est la plus forte, un « Métro Léger » voit cependant le jour au milieu des années 80 en complément du réseau de bus, mais arrive vite à saturation dans les années 90.

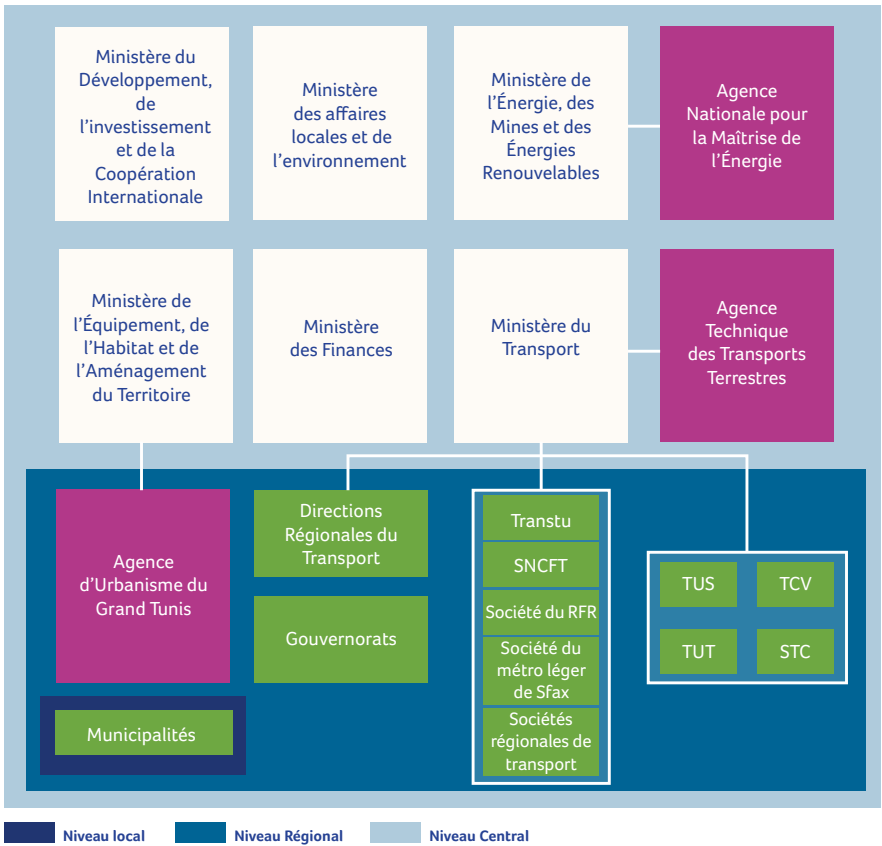
Dès la fin des années 2000, les transports en commun dont le développement est ralenti sont incapables d'absorber l'ensemble de la demande. Le transfert modal vers la voiture particulière et les modes alternatifs s'accroît et donne lieu à une situation de congestion quotidienne. Des problèmes de pollution de l'air et d'insécurité routière découlent de cette situation qui rend les déplacements de plus en plus difficiles dans les grandes agglomérations. Les transports collectifs continuent de se dégrader après les événements de 2011, accentuant cette situation en induisant un service public de plus en plus instable.

Aujourd'hui, les acteurs du transport tunisiens, accompagnés par des partenaires internationaux, mettent en place des projets de développement en réponse aux défis et aux enjeux rencontrés, et dans le but d'améliorer la qualité et l'efficacité de l'offre de transport en commun ainsi que les conditions de circulation dans les agglomérations tunisiennes.

# LA TUNISIE EN CHIFFRES



De nombreux acteurs sont impliqués dans le secteur de la mobilité urbaine en Tunisie. Au niveau central, six ministères et des agences publiques sont responsables directement et indirectement de sa planification et de son organisation. Au niveau régional, les directions déconcentrées de ces ministères appliquent la stratégie de l'Etat, et les entreprises publiques sous tutelle du Ministère du Transport exploitent les réseaux de transport collectif. Les autres administrations régionales et locales – gouvernorats et municipalités – ont un rôle très limité dans le secteur.



Cartographie du secteur transport en Tunisie © travail interne

Entité	Rôle
Ministère du Transport	Responsable de la planification et du développement d'un système de transport global en termes de sécurité, de sûreté, de coût et de qualité. Tutelle des entreprises publiques de transport.
Ministère des Finances	Valide le niveau de compensations accordées aux entreprises dans les budgets annuels
Ministère du Développement, de l'Investissement et de la Coopération Internationale	Suivi des projets bénéficiant d'un financement extérieur, des négociations avec les institutions financières et les investisseurs étrangers
Ministère de l'Énergie, des Mines et des Énergies Renouvelables	Tutelle de l'Agence Nationale pour la maîtrise de l'Énergie



Ministère de l'équipement, de l'habitat et de l'Aménagement du territoire	Responsable du réseau routier national et de l'élaboration des schémas directeurs d'aménagement des grandes agglomérations
Ministère des affaires locales et de l'environnement	Tutelle des collectivités locales
Agence technique des Transports Terrestres	Délivre les documents d'agrément et de contrôle technique des véhicules et des opérateurs publics
Agence Nationale pour la Maitrise de l'Énergie	Responsable des audits énergétiques dans le secteur des transports et du suivi de la réalisation des Plans de Déplacement Urbain (PDU)
Agence d'urbanisme du Grand Tunis	Réalisation des études relatives à l'aménagement urbain et l'assistance des collectivités locales dans le Grand Tunis
Gouvernorats	Représentant de l'État au niveau régional. Délivre les licences de taxi et taxi-collectif
Directions Régionales du transport	Représentant au niveau régional du Ministère du Transport
Transtu	Exploitant du réseau urbain du Grand Tunis : métro léger, bus et ligne TGM
SNCFT	Exploitant du réseau national et des lignes ferroviaires de banlieue.
Société du RFR	Responsable de la réalisation du projet du RFR (Réseau Ferroviaire Rapide)
Société du Métro Léger de Sfax	Responsable de la réalisation et de l'exploitation du projet de Métro Léger de Sfax
TUS, TCV, STC, TUT	Entreprises privées de transport public dans le Grand Tunis
Municipalités	Propriétaires de la voirie et responsables de la circulation au niveau local
Sociétés Régionales de Transport	Exploitants du transport collectif public dans les régions de Tunisie. Il existe au total 11 sociétés régionales.

Le réseau de transports de Tunis est le plus varié du pays avec la présence d'un Métro Léger – tramway d'importante capacité – d'un vaste réseau de bus et de deux lignes ferroviaires de banlieue. L'exploitant principal du transport urbain, l'entreprise publique TRANSTU, est responsable de plus de 90 % du réseau. Seules quelques lignes de bus sont exploitées par des entreprises privées sous forme de concessions, et une des lignes ferroviaires de banlieue est exploitée par la SNCFT (Société Nationale des Chemins de Fer Tunisiens). La SNCFT exploite une seconde ligne ferroviaire de banlieue dans la conurbation du Sahel (reliant Sousse, Monastir et Mahdia), en plus du réseau ferroviaire national qui transport 4,5 millions de voyageurs par an. Le reste du transport collectif urbain en Tunisie est constitué de réseaux de bus.

À Tunis et à Sfax, le transport collectif représente respectivement 30 % et 21 % de la part modale des déplacements motorisés, et perd des parts de marché chaque année, contrairement aux grands réseaux européens qui ont réussi à inverser les tendances.



Carte administrative de Tunisie  
© wikimedia



Image satellite du Grand Tunis © T. Pesquet, 2017

## Réseau du Métro Léger



Réseau de métro léger du Grand Tunis, comprenant la ligne TGM © Transtu

## Réseau Bus du Grand Tunis



Réseau de bus du Grand Tunis © Transtu

# LA MOBILITÉ DU GRAND TUNIS EN CHIFFRES



## Démographie

2 643 695 habitants  
23% population nationale

## Croissance démographique

(2004 – 2014)



## Croissance urbaine

+2,5%  
par an



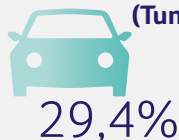
12

PAYSAGE ET ENJEUX...

## Réseau routier (GT)



## Taux de motorisation (Tunis)



## Métro

6 lignes  
200 000 voyageurs/jour\*

## Bus

219 lignes  
457 500 voyageurs/jour\*

## Ferroviaire

2 lignes:  
TGM : 38 000 voyageurs/jour\*  
SNCF : 1 10 000 voyageurs/jour\*

## Taxis

17 000

## Taxis collectifs

800

## part modale

(2006)

50% marche à pied, 19% TC,  
29% VP, 2% deux-roues motorisé

\* fréquentation 2015

# 4/ UNE COOPÉRATION POUR APPUYER LES PROJETS DE MOBILITÉ URBAINE



CODATU intervient dans le cadre de la coopération franco-tunisienne sur la mobilité urbaine comme un animateur et accompagne le Ministère du Transport de Tunisie et les entreprises publiques dans la planification et la mise en œuvre de projets de mobilité. En tant qu'animateur, CODATU favorise les échanges d'informations et de bonnes pratiques au niveau national et méditerranéen à travers l'organisation d'ateliers de travail, de voyages d'étude, et de formations, ainsi que la mobilisation d'experts. Le Ministère du Transport bénéficie ainsi d'un suivi de la part de CODATU d'un certain nombre de projets relatifs entre autres au développement des réseaux de transports collectifs.

*« La coopération technique permet d'appuyer le ministère et les entreprises publiques en termes de priorisation d'actions à mener, vu la multiplicité des besoins, la diversité des intervenants et la pression des échéances. Les activités menées par l'assistance ont été d'une grande importance. Elles ont permis de regrouper les différents intervenants autour d'une même table, de faire avancer des projets et d'acquérir des connaissances pratiques sur des sujets précis : gouvernance, billettique, systèmes d'information, etc. Il est nécessaire de poursuivre cette coopération pour capitaliser ce qui a été fait, suivre les études qui ont été lancées, et renforcer les capacités, sur des sujets prioritaires comme la billettique. »*

## **Fathia Neji**

Directrice de la stratégie et des projets à la Direction Générale de la stratégie, des Établissements et des Entreprises Publiques, Ministère du Transport

Propos recueillis par CODATU  
le 29 mars 2018

La coopération a ainsi fait émerger des enjeux essentiels pour le développement des transports et de la mobilité urbaine en Tunisie. La mise en place des Autorités Régionales Organisatrices des Transports Terrestres (AROTT) étant apparue comme une première priorité a concentré la plupart des efforts déployés. Dans le cas de Tunis et de Sfax, les comités de préfiguration constitués pour élaborer le cadre juridique et réglementaire des AROTT pourront s'appuyer sur les recommandations et orientations issues des activités menées par la coopération.

La coopération s'implique aussi sur des composantes essentielles des projets de transport collectif à Tunis afin de garantir leur réussite. Une étude sur l'impact social et environnemental du projet de Boucle Centrale a ainsi été financée. En parallèle, des activités ont été menées depuis 2016 dans le cadre du projet de Réseau Ferroviaire Rapide afin d'accompagner les décideurs dans la mise en place d'un système billettique interopérable, ainsi que dans l'aménagement de stations de la ligne de banlieue sud et du pôle d'échange central de la Place de Barcelone, incluant la gare nationale Tunis Ville.

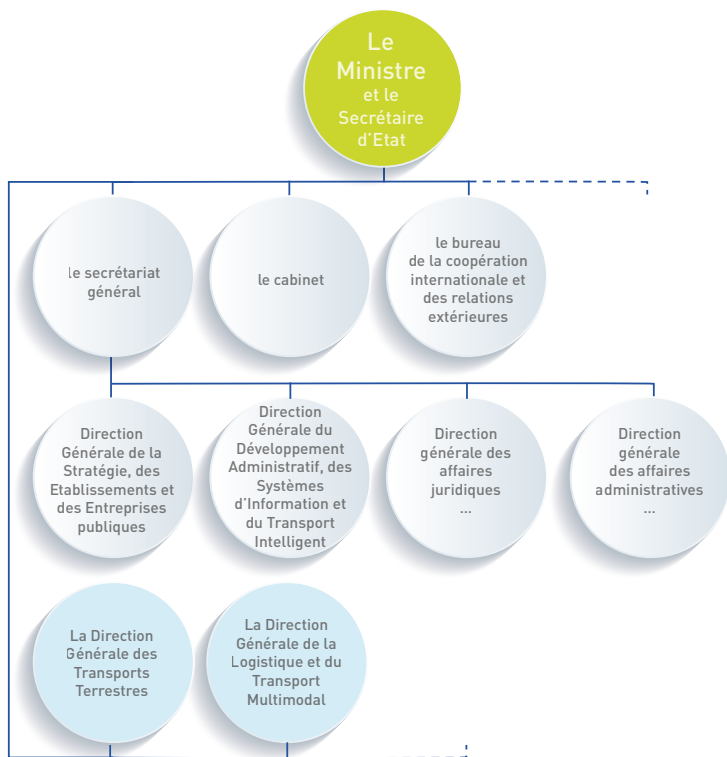
« Le programme de coopération technique a l'avantage de mettre en relief sans compromis les problématiques clés du secteur, et ce à différents niveaux. La principale problématique notamment ressortie et qui représente un véritable challenge pour l'administration centrale est la mise en place des AROTT. Si elle a concentré la plupart des efforts de la coopération, plusieurs activités menées par l'assistance ont aussi été orientées sur les conditions nécessaires pour la mise en place et la réussite des projets des entreprises publiques. Elles nous ont permis de bien cerner les enjeux du secteur et de renforcer nos acquis. Ce travail d'appui et de suivi des différentes priorités doit continuer pour nous permettre d'enrichir notre vision et faire aboutir nos projets. »

**Fathi Chamekh**

Chef de Département Développement et Finances à la TRANSTU

Propos recueillis par CODATU le 24 mars 2018

Enfin, la coopération accompagne le développement d'une vision d'avenir pour le pays, à travers le lancement du travail d'élaboration d'une politique nationale de mobilité urbaine lors de Forums de la Mobilité Urbaine nationaux, permettant le lancement de l'initiative MobiliseYourCity, et le lancement du travail d'élaboration d'une stratégie nationale pour la mobilité intelligente en Tunisie.



Les acteurs au sein du Ministère du Transport de Tunisie mobilisés dans la coopération technique

# 5/ CONSTRUIRE UNE VISION DURABLE DE LA MOBILITÉ URBAINE



L'évolution de l'organisation des transports à l'échelle régionale doit s'inscrire dans une **Politique Nationale de Mobilité Urbaine** qui instaure un cadre solide et assure la cohérence de l'ensemble des actions publiques. Une telle politique est notamment responsable de la définition de schémas de gouvernance et des modèles de financement pour l'ensemble du pays.

Afin de mettre en place des actions pouvant contribuer au respect de l'engagement pris par la Tunisie lors de la COP21 en 2015 de réduire de 41 % l'intensité carbone par Unité de PIB (dont 13 % de contribution volontaire non-conditionnée, et 28 % conditionné à l'aide internationale), le Ministère du Transport en partenariat avec l'Agence Nationale pour la Maitrise de l'Energie ont rejoint l'initiative MobiliseYourCity.

Cette initiative internationale lancée à l'occasion de la COP21 vise à accompagner les acteurs nationaux et locaux dans l'amélioration de la mobilité urbaine et induire une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> dans le secteur du transport. Pour cela, elle permet l'élaboration et la mise en place de Plans de Déplacement Urbain Durables (SUMP) au niveau local et de Politiques Nationale de Mobilité Urbaine (NUMP) au niveau central. MobiliseYourCity est portée par la coopération française et allemande à travers un partenariat international dont l'AFD, le Cerema, la CODATU et la GIZ sont parmi les membres fondateurs.

MobiliseYourCity a été officiellement lancée en Tunisie en 2017, et appuiera ainsi le Ministère du Transport à travers le lancement d'une étude pour la co-construction d'une politique nationale de mobilité urbaine durable. Cette étude aura une approche fortement participative afin d'impliquer le maximum d'acteurs de la mobilité. Attendues pour la fin de l'année 2018, la politique ainsi élaborée donnera naissance à un plan d'action national qui sera mise en œuvre dès 2019.



Centre ville de Tunis © CODATU

# Le Forum de la Mobilité Urbaine

Accompagner l'élaboration d'une politique nationale de mobilité urbaine

Le premier Forum de la Mobilité Urbaine (FMU) tunisien organisé en mars 2017 était intitulé « **Vers une Politique Nationale de Mobilité Urbaine en Tunisie pour une meilleure gouvernance locale et des mécanismes de financement durable** ». Cet événement national était l'occasion pour les différents acteurs de la mobilité urbaine de se rassembler autour des problématiques de gouvernance et de financement et de poser les bases pour le développement de la **politique nationale de mobilité urbaine durable**.



Table ronde du Forum de la Mobilité Urbaine / Mobilise Days © CODATU



## GOUVERNANCE

- Développer une **politique nationale de mobilité urbaine** pour construire une vision partagée de la mobilité urbaine.
- Développer une **NAMA Transport**.
- Créer une **Commission Nationale interministérielle pour la Mobilité Urbaine**.
- Instaurer un **cadre législatif co-produit** entre les différents ministères.
- Instaurer un **cadre législatif et des textes d'application** plus adaptés à la mise en œuvre effective des **AROTT**.
- Étude sur les différents **modèles de gestion** de la relation **entre les futures AROTT et les transporteurs**.

## FINANCEMENT

- Dégager des recettes sur le court terme pour **financer le fonctionnement des entreprises publiques** de transport urbain.
- Mettre en place des **solutions durables** pour permettre **l'équilibre financier** des entreprises de transport privées et publiques.
- Étude de faisabilité de **nouveaux mécanismes de financement concernant les bénéficiaires directes et indirectes** du transport.
- **Décentraliser les ressources financières au niveau des régions**, nécessaires au fonctionnement des AROTT.

## RENFORCEMENT DES CAPACITÉS

- Garantir un **portage politique fort** pour assurer la mise en application des lois.
- Passer à l'action avec des « **Quick wins** ».
- **Mettre en place un observatoire de la mobilité urbaine**.

## TECHNOLOGIES

- Réaffirmer une politique de **promotion des transports en commun** avec un renouvellement du matériel roulant, et la **promotion des modes actifs**.

*Principales recommandations à l'issue du Forum de la Mobilité Urbaine 2017*

# 6/ CINQ CONCEPTS CLÉS POUR UNE POLITIQUE DE MOBILITÉ URBAINE DURABLE



Afin d'œuvrer à la mise en place d'une mobilité urbaine durable dans les villes tunisiennes, l'élaboration d'une **vision** et son application dans le cadre d'une politique nationale de mobilité urbaine est primordiale. C'est la base d'une stratégie qui permet de répondre aux enjeux du transport urbain ainsi qu'aux enjeux plus larges de la mobilité, tels que l'impact des transports sur le changement climatique et ses conséquences sur le cadre de vie des populations tunisiennes.

**Pour construire cette vision, cinq concepts clés ont été identifiés dans le contexte tunisien : l'évolution du cadre institutionnel (i), la structuration des villes par les transports collectifs (ii), le placement de l'usager au cœur des préoccupations (iii), l'innovation (iv), et la prise en considération de l'ensemble des mobilités (v).**

Un bon dialogue entre les différents acteurs est la base pour une élaboration et une mise en œuvre cohérente des différents projets urbains. Un tel dialogue peut être garanti à l'échelle des agglomérations à travers des autorités organisatrices décentralisées. En Tunisie, la mise en place d'Autorités Régionales Organisatrices du Transport Terrestre prévue par la Loi 33-2004 a pris énormément de retard avec comme conséquence un manque de coordination et de planification des transports urbains. Pour concrétiser leur émergence, et en accord avec la politique de décentralisation menée par l'Etat tunisien il est nécessaire de **faire évoluer le cadre institutionnel national des transports urbains** dans le but de mettre en place les conditions pour en assurer le bon fonctionnement de manière décentralisée (i).

De grands projets d'infrastructures doivent ensuite permettre de **structurer les villes par le transport collectif** et de promouvoir les transports collectifs comme un mode de transport compétitif en alternative à la voiture particulière (ii). La demande de mobilité actuelle nécessite un réseau structurant rapide et efficace. Le **projet de Réseau Ferroviaire Rapide (RFR)** à Tunis, projet de transport urbain le plus important du pays, offrira un nouveau mode de transport de masse et le projet de Boucle Centrale permettra de moderniser le réseau existant s'inscrivant dans cette démarche et dans la promotion de l'utilisation du transport collectif.

Pour garantir le succès de ces projets, il est essentiel de **placer l'usager au cœur des préoccupations**, et d'offrir la meilleure qualité de service à l'utilisateur (iii). L'enjeu consiste à garantir la fluidité des déplacements, une bonne interopérabilité entre les différents modes et à améliorer la qualité de service globale. **La mise en place d'une offre tarifaire intégrée est à titre d'exemple l'un des enjeux cruciaux actuels pour l'amélioration de l'efficacité du réseau du Grand Tunis.** L'expérience de l'utilisateur dépend aussi du niveau de confort du réseau (dans les stations et à bord des véhicules) afin d'encourager le transfert modal des modes individuels vers les modes collectifs.

L'introduction de systèmes de transports intelligents (STI) participe aussi fortement à l'amélioration du service. Les technologies de l'information et de la communication ainsi que le numérique offrent de multiples opportunités pour le transport urbain : optimisation de l'exploitation, information voyageur, services à la demande, etc. **Oser innover** est donc le mot d'ordre pour l'ensemble des acteurs tunisiens qui souhaitent se positionner en tant que porteurs de nouvelles solutions dans un secteur stratégique comme celui du transport urbain. (iv)

Au-delà des transports collectifs, il est important de **considérer l'ensemble des mobilités** (v). Grâce à leur flexibilité et compétitivité en termes de tarif, les modes non-réguliers (taxis et taxis collectifs) concurrencent, depuis déjà une décennie, le transport collectif institutionnel dans l'ensemble des agglomérations tunisiennes. Dans le paysage actuel, ils sont devenus une pièce incontournable du système de transport collectif et ils doivent être réorganisés pour mieux assurer la complémentarité et l'intégration entre les deux réseaux (régulier et non-régulier). Par contre, les mobilités actives (en particulier le vélo) restent encore très peu considérées, même si la marche à pied représente aujourd'hui 50 % des déplacements quotidiens dans le Grand Tunis. Des progrès importants sont attendus en termes de politiques de mobilité pour que les modes actifs soient enfin considérés comme des modes de déplacement à part entière et intégrés dans une stratégie globale.

*Souhaitant appuyer les acteurs du transport dans l'établissement d'une telle vision en Tunisie, la coopération franco-tunisienne a initié des actions s'inscrivant dans chacun des concepts identifiés. Ces différentes actions sont décrites dans la suite de ce document.*

# I/ FAIRE ÉVOLUER LE CADRE INSTITUTIONNEL



« La mise en place d'une Autorité Régionale Organisatrice des Transports Terrestres (AROTT) est essentielle, car chacun travaille de son côté aujourd'hui. Sans une telle autorité, toute la planification restera de la gestion d'urgences sans stratégie à long terme. Nous avons une bonne stratégie dans les années 80, avec la construction du métro et la décentralisation administrative en 4 gouvernorats. L'État avait su gérer l'aménagement du Grand Tunis. Aujourd'hui on manque de stratégie! C'est pour cela que l'on a besoin d'un organisme capable d'organiser toute la zone du Grand Tunis, et cela doit être une AROTT. Si l'on établit un fonds de financement solide à travers une AROTT, le transport urbain sera mieux géré et harmonisé. »

## **Mouldi Madani**

Directeur des études à la Direction Générale des Transports Terrestres, Ministère du Transport de Tunisie

Propos recueillis par CODATU  
le 18 avril 2016

Pour garantir un dialogue soutenu entre les acteurs et la bonne planification d'une mobilité urbaine durable, une stratégie est nécessaire à l'échelle métropolitaine. Cette stratégie doit être élaborée, exécutée et suivie par une autorité organisatrice garante de la cohérence des projets de développement, de l'organisation des transports dans toute l'agglomération. En Tunisie, ce sont les AROTT (Autorités Régionales Organisatrices des Transports Terrestres) prévues par la Loi 2004-33, qui doivent jouer ce rôle.

Le Ministère du Transport travaille ainsi depuis 2013, en accord avec la politique de décentralisation suivie par le gouvernement tunisien, à la mise en place d'AROTT dans les principales agglomérations tunisiennes. Un projet pilote pour la première AROTT du pays a d'abord démarré à Sfax, suivi par un second projet pour le Grand Tunis.

Des comités de préfiguration ont été créés à Tunis (en 2018) et à Sfax (en 2015) afin de rassembler les acteurs politiques, institutionnels et professionnels impliqués dans le secteur de la mobilité urbaine. À Sfax, le gouverneur préside ce comité, tandis qu'à Tunis, il s'agit du ministre du transport en personne.

Ces comités initient ainsi le travail des AROTT en faisant un suivi des grands projets de développement urbain. Mais ils sont surtout responsables de l'élaboration du cadre réglementaire et juridique précis pour la mise en place effective des AROTT. Ils ont ainsi pour rôle de répondre à de nombreuses questions : comment assurer la coordination entre les différents secteurs (transport, urbanisme, énergie, etc.) ? Comment mettre en œuvre la décentralisation des ressources financières ? Comment définir les relations entre AROTT et les transporteurs ? etc.



Une AROTT permettra entre autre une meilleure planification et gestion des différents modes de transport public dans l'ensemble de l'agglomération © CODATU

Une fois les AROTT créées, ces comités de préfiguration seront convertis en comités techniques. Les AROTT pourront alors remplir pleinement leur rôle de planification, d'organisation et de régulation de la mobilité urbaine. Cependant, la finalisation de cette démarche étant liée à la tenue des élections municipales, dont le calendrier est régulièrement retardé, l'arrivée des AROTT dans le paysage institutionnel peine à se concrétiser pour le moment.



## La coopération technique s'engage dans la mise en place de l'AROTT du Grand Tunis

Le programme de coopération technique a permis d'apporter un appui suivi pour la création d'une AROTT à l'échelle du Grand Tunis. Il accompagne ainsi à travers un travail de renforcement de capacités la définition de la constitution et des attributions d'une telle autorité. Le comité de préfiguration dispose ainsi d'orientations et recommandations pour l'appuyer dans son travail de mise en œuvre effective de l'AROTT.



Atelier sur les AROTT à Tunis  
© CODATU



Visite à Toulouse © CODATU

# II/ STRUCTURER LES VILLES PAR LES TRANSPORTS COLLECTIFS



Dans un contexte d'urbanisation effrénée, les transports collectifs représentent un instrument essentiel contre la congestion et pour les villes durables. Convaincre les habitants de les utiliser au quotidien nécessite de développer un réseau adapté à la demande, accessible et confortable en réponse à des besoins de plus en plus exigeants.

## Développer un nouveau projet de transport de masse à Tunis :

### le Réseau Ferroviaire Rapide

« À Tunis, nous sommes au paroxysme du développement de la voiture. En parallèle, le transport public souffre de beaucoup de manquements. Aujourd'hui, la solution c'est le ferroviaire ! Sur certains axes, la circulation est infernale, et seul un développement du réseau ferroviaire peut améliorer cette situation. Le RFR va jouer un rôle important dans cette amélioration. Une rame de train peut remplacer 1700 voitures. Cela va soulager les routes, et ceci dès l'ouverture de la première tranche. »

**Mourad Gassab**

PDG de la société du RFR

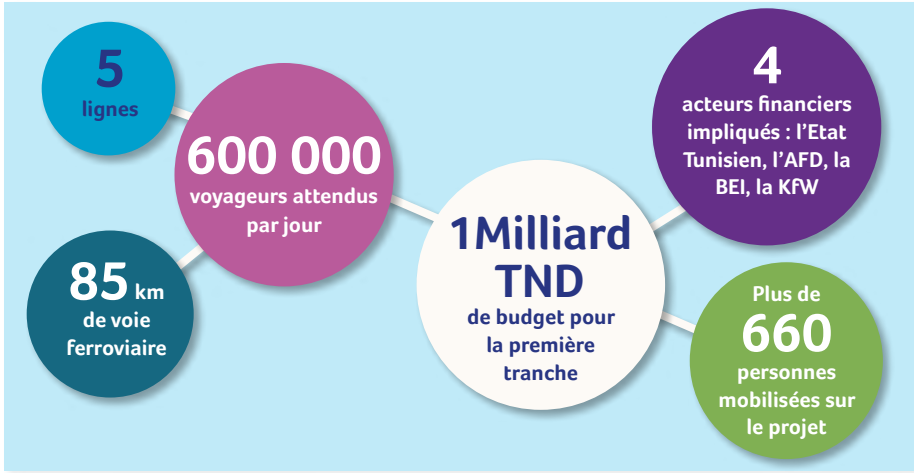
Propos recueillis par CODATU le 21 juin 2016

Dès le début des années 2000, le transport public dans Tunis est saturé et la congestion est de plus en plus marquée. Développer un nouveau système de transport collectif de masse devient essentiel pour l'amélioration de la qualité de vie des habitants. Le Ministère du Transport de Tunisie lance alors le projet de Réseau Ferroviaire Rapide (RFR), un nouveau réseau de transport collectif de masse pour répondre à une situation de plus en plus critique vis-à-vis de la mobilité urbaine dans le Grand Tunis: la diminution de la part modale des transports collectifs passée de 54 % en 1994 à 38 % en 2006, majoritairement au profit de la voiture particulière, et ceci faisant suite à la baisse progressive du niveau de service des transports publics et le développement des banlieues.

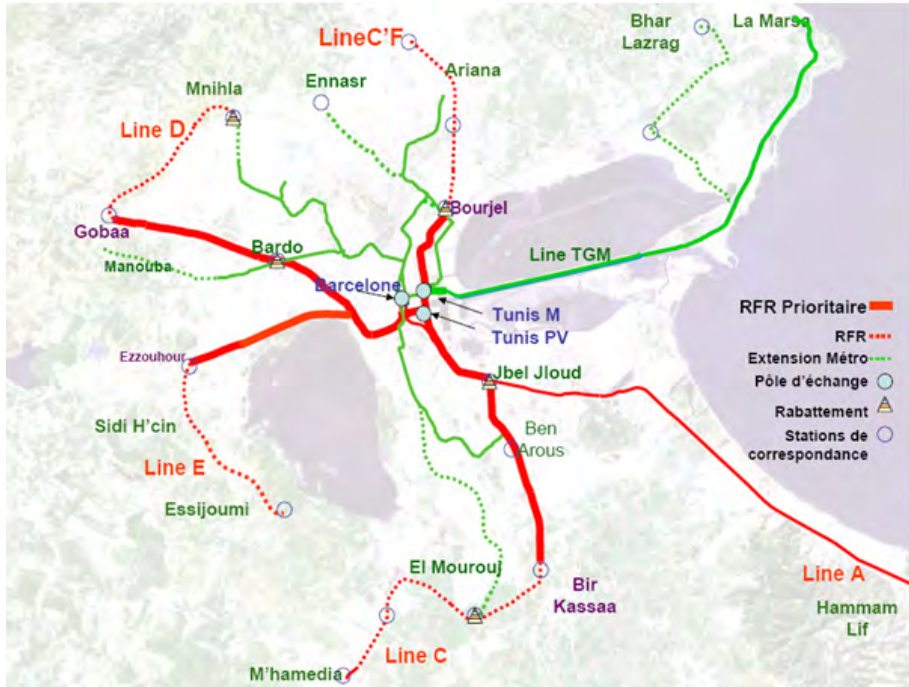
La société du RFR est ainsi créée en 2007 sous la tutelle du ministère pour superviser la réalisation des travaux. Le bureau d'étude Systra est recruté avec son partenaire tunisien Studi en tant que Maître d'œuvre du projet.

Le projet de RFR a pour principal objectif d'offrir un mode de transport de grande capacité, confortable, sûr et rapide à l'ensemble des habitants du Grand Tunis. Il facilitera les déplacements quotidiens de nombreux tunisois « navetteurs » entre les territoires périurbains et le centre-ville de la capitale.

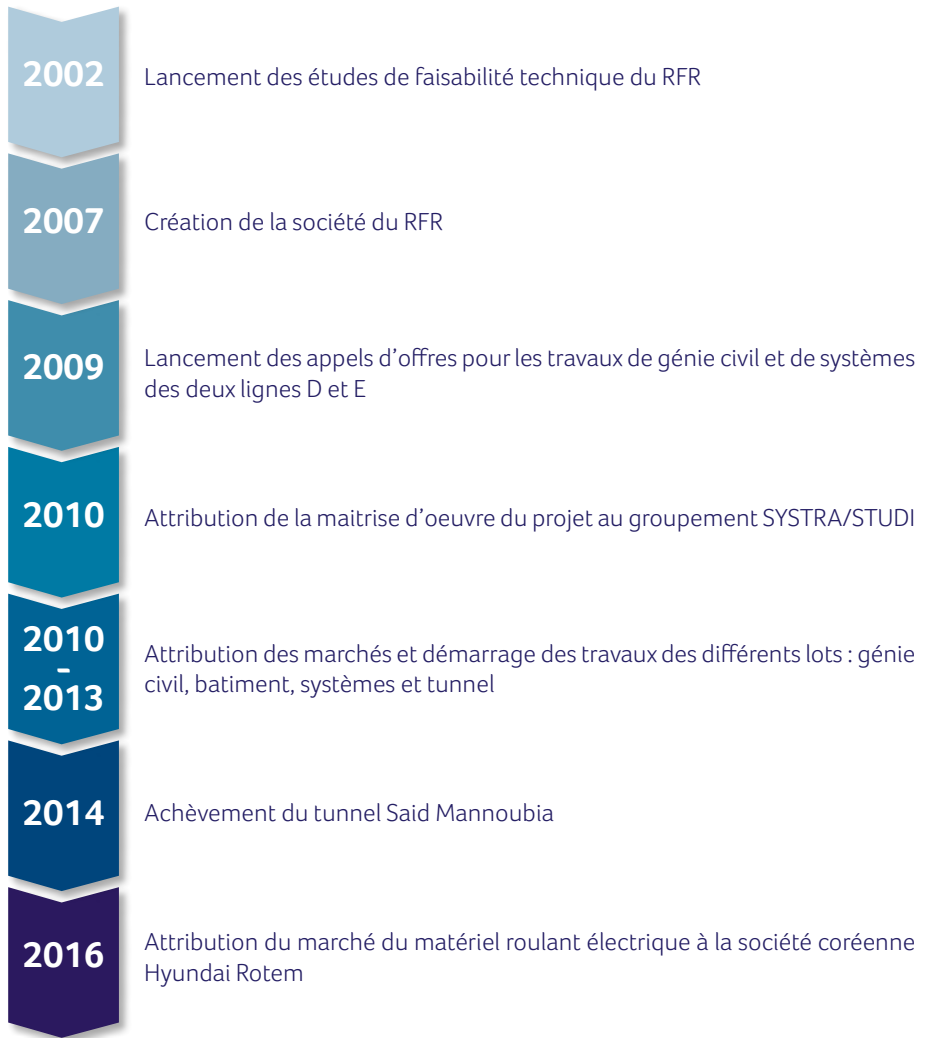
La mise en exploitation de la première ligne du RFR est prévue en 2019. À titre d'exemple, les communes du Bardo ou de la Manouba seront alors respectivement accessibles depuis le centre-ville en 8 et 12 minutes (contre 20 et 30 minutes en voiture actuellement).



Les chiffres du RFR © Société du RFR



Réseau RFR Projeté © Société du RFR



*Principales étapes du projet du RFR*





## La coopération technique appuie le projet de RFR

À travers l'organisation d'ateliers de travail et de missions d'expertise, la coopération a travaillé auprès des responsables tunisiens sur le projet d'aménagement de la gare Tunis Ville, sur l'aménagement des stations de la ligne A en vue de son intégration dans le réseau RFR, et sur les projets billettiques mis en œuvre par la TRANSTU et la Société du RFR. Elle a aussi accompagné la SNCFT dans sa réorganisation en vue de l'attribution de l'exploitation du RFR.



*Mission d'expertise sur la réorganisation de la SNCFT © CODATU*



*Mission d'expertise sur la billettique RFR © CODATU*



*Mission d'expertise pour le réaménagement de la Gare Tunis Ville en vue de la mise en exploitation du RFR © CODATU*

« Au regard du projet de Réseau Ferroviaire Rapide, la coopération technique a été fortement utile sur l'installation et la mise en service du système billettique et sur l'aménagement des gares et stations intégrées au réseau RFR. Les actions organisées autour de ces sujets nous ont permis d'assimiler des clés de compréhension afin de mieux appréhender les enjeux et acquérir des repères essentiels pour avancer dans nos projets. Elles nous ont aussi permis de constater l'émergence de nouvelles solutions flexibles et innovantes, et qui nécessitent la définition de nouveaux standards. Beaucoup de travail reste à faire, d'où l'intérêt de poursuivre cet appui sur ces enjeux techniques, mais aussi d'exploitation et de gouvernance. »

**Borhein Foudheili**

Responsable de la signalisation au sein de l'unité système et membre de la commission responsable du projet billettique à la Société du RFR

Propos recueillis par CODATU le 22 mars 2018

« À travers l'appui apporté à la SNCFT sur l'exploitation future du RFR, la coopération technique a notamment permis d'élaborer une feuille de route et de déterminer des recommandations claires et très efficaces à court et à moyen terme, à appliquer aussi bien sur le plan organisationnel que technique. Les ateliers à Tunis comme les visites techniques en France ont été l'opportunité de découvrir des expériences internationales et de clarifier notre vision sur plusieurs sujets clés du secteur : tarification, billettique, intermodalité, etc. Mais certains sujets comme l'implantation des nouvelles technologies et du numérique, l'interopérabilité des systèmes ou l'intégration tarifaire nécessitent encore du travail. »

**Hajer Mhadhbi**

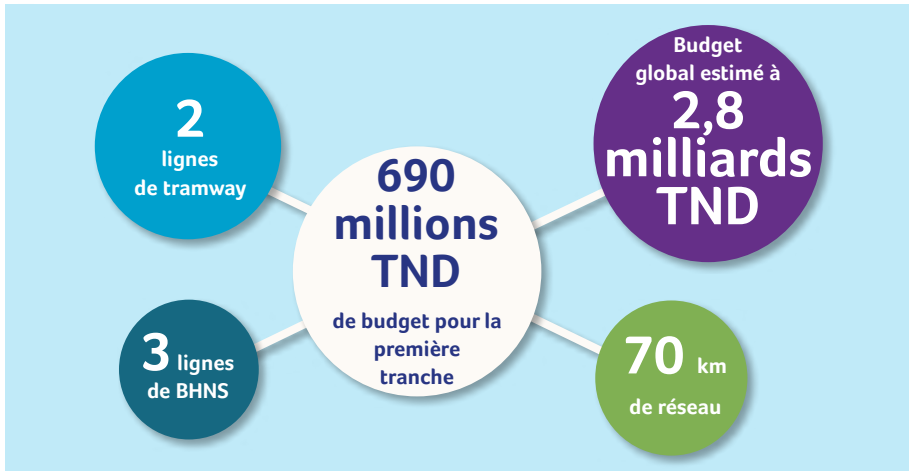
Chargée de la direction des projets production à la SNCFT

Propos recueillis par CODATU le 30 mars 2018

En tant que deuxième plus grande ville du pays, Sfax fait face à une importante congestion liée à une demande de mobilité en pleine croissance. En réponse à cette situation, le Ministère du Transport lance en 2011 un projet de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) à Sfax. Une étude de faisabilité achevée en 2014 par le bureau Egis International préconise alors un nouveau réseau structurant comportant des lignes de tramway et des lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). La réalisation d'un Plan de Déplacement Urbains PDU-NAMA par la municipalité de Sfax a aussi appuyé la mise en place de ce réseau structurant.

La Société du Métro Léger de Sfax est donc créée en 2015 sous la tutelle du ministère afin de superviser la construction et par la suite d'assurer l'exploitation du futur réseau. La mise en exploitation de la première ligne de métro léger est attendu pour 2020, la totalité du projet devant être achevée en 2022. Les études relatives à la réalisation de la première tranche ont démarré en 2018.

Un tel projet s'inscrit dans une stratégie de promotion des transports collectifs. Il a pour principal enjeu de proposer un service à la fois efficace, sûr et durable afin d'améliorer les conditions de vie dans l'agglomération sfaxienne.



Les chiffres du Métro Léger de Sfax © SMLS



Modélisation de la ligne 1 du futur Métro Léger de Sfax © EGIS

2011  
-  
2014

Réalisation de l'étude de faisabilité du TCSP par EGIS International

2015

Création de la SMLS (démarrage effectif en 2016)

2016

Réalisation du PDU-NAMA de Sfax par TRANSITEC (supervisé par la municipalité de Sfax)

2018

Lancement des études préliminaires pour la 1<sup>ère</sup> tranche par le groupement SYSTRA/STUDI

Principales étapes du projet de Métro Léger de Sfax

« Le projet de la Boucle Centrale représente un enjeu primordial pour la Transtu. Nous avons en effet constaté des véritables queues de trains aux pôles d'échanges République et Barcelone pendant les heures d'affluence. Il a dans ce sens été démontré que les plans de voies étaient à reprendre afin de minimiser les croisements et d'améliorer la fluidité. Nous prévoyons aussi d'abaisser les quais de la station République, et de réaménager totalement la place de Barcelone pour en faire un pôle multimodal garantissant assez d'espace pour les bus, ainsi que pour les voyageurs du futur réseau RFR. »

### Salah Belaid

PDG de TRANSTU

Propos recueillis par CODATU  
le 13 juin 2016

La mise en place d'un système de transport de masse s'inscrit généralement dans un réseau urbain déjà existant. En parallèle des grands projets de transport, la modernisation des modes existants est aussi essentielle pour la ville, car elle permet d'assurer une uniformité en termes de qualité de service de l'ensemble des modes collectifs.

À Tunis, le réseau de transport public actuel est varié et couvre la majorité de l'agglomération avec des modes ferrés et routiers. Or ce réseau subit depuis la fin des années '90 un vieillissement progressif, aussi bien du matériel roulant que des infrastructures, qui a un impact notable sur la fluidité et sur la ponctualité du service. Avec la mise en exploitation du RFR, il devra prendre en charge d'importants flux supplémentaires de passagers, et nécessite donc un renforcement.

Cette problématique se pose aussi à Sfax avec le lancement du projet de transport en commun en site propre. Le réseau de bus actuel aura besoin d'être réorganisé et optimisé pour intégrer correctement ce nouveau réseau.



Métro Léger au niveau de la Boucle Centrale



Bus TRANSTU à la station Bab El Khadra  
© CODATU

Le projet « Boucle Centrale » a été lancé en 2007 à Tunis par TRANSTU en réponse à cette situation. Il consiste principalement en des travaux de réorganisation et d'optimisation des voies de la partie centrale du réseau dans le but d'améliorer la fluidité de circulation des trains sur l'ensemble des lignes. Le réaménagement complet de la Place Barcelone, pôle multimodal majeur de la ville, est l'élément central de ce projet.

Les infrastructures de transport collectif occupent une importante partie de la place Barcelone avec deux stations de métro, une station de bus et un parking en face de la gare ferroviaire Tunis Ville. Son réaménagement permettra d'optimiser l'espace public et d'améliorer l'accessibilité des stations. Sont prévus pour cela la création d'une unique station de métro en face de la gare et la construction d'une station routière souterraine.



Boucle Centrale du Métro Léger et détails des stations République et Place de Barcelone

© Google Maps

Connectée au métro léger dans le centre de Tunis, la ligne ferroviaire TGM exploitée par TRANSTU parcourt les banlieues du littoral nord jusqu'à La Marsa depuis le début du XX<sup>e</sup> siècle. Aujourd'hui, elle est toujours en fonction, et représente un fort attachement affectif de la part de la population. En 2017 la modernisation des infrastructures a permis de renforcer le service sur cette ligne historique (sécurisation de la plate-forme ferroviaire, renforcement de la signalétique et modernisation des postes électriques) et de mieux répondre à la demande sur la ligne.

1872

Inauguration de la ligne Tunis-Goulette sous concession anglaise

1874

Inauguration du tronçon Goulette-Marsa puis l'Aouina-Marsa au nord du lac de Tunis

1898

Rachat de la ligne par la compagnie française Bône-Guelma

1905

Reprise de l'exploitation par la Compagnie des Tramways de Tunis  
Electrification de la ligne et attribution du nom TGM

1963

Reprise de l'exploitation par la Société Nationale des Transports tunisienne

1965

Démantèlement du tronçon passant au nord du lac de Tunis

2003

Création de la TRANSTU qui reprends l'exploitation du TGM

#### *Historique succinct de la ligne ferroviaire TGM*

La mise à niveau du service de transport collectif nécessite aussi une modernisation du matériel roulant pour l'ensemble des modes. Un renouvellement des parcs de bus permettant de remplacer les véhicules trop âgés doit être périodiquement effectué. Les sociétés publiques de transport ont démarré en 2016 ce renouvellement avec l'achat d'une flotte de 1108 bus neufs par le Ministère du Transport. 494 d'entre deux seront livrés à TRANSTU pour Tunis, le reste aux différentes sociétés régionales. La livraison commencée en 2017 s'étalera jusqu'en septembre 2019. Entretemps, un partenariat avec la RATP a permis en 2015 l'acquisition de 300 bus d'occasion afin de maintenir le niveau de service principalement à Tunis et à Sfax, dans l'attente de la réception des bus neufs.



*Livraison de bus RATP à Tunis © Webdo*



## La coopération technique appuie le projet de Boucle Centrale

Le programme de coopération technique a permis le financement de l'actualisation de l'étude d'impact social et environnemental du projet de Boucle Centrale, essentielle pour la mise aux normes du projet. Cette actualisation a été réalisée par le groupement SYSTRA / STUDI. Il a aussi encouragé la concertation des acteurs sur les projets de pôle d'échange tel que l'aménagement de la place de Barcelone parallèlement aux travaux prévus dans la gare Tunis Ville à travers l'organisation d'un atelier spécifique.



*Atelier sur l'interopérabilité à Tunis © CODATU*



# III/ PLACER L'USAGER AU CŒUR DES PRÉOCCUPATIONS



Pour faciliter la vie des habitants, la qualité d'un réseau de transport public dépend de plusieurs facteurs. Un bon niveau de confort ou des services comme de l'information voyageurs rendent le réseau plus attractif et adapté aux besoins. En présence de plusieurs modes, la mise en œuvre d'une intégration multimodale est aussi essentielle.

## **Œuvrer pour le développement d'un réseau intermodal : intégration tarifaire et billettique**

La diversité des modes présents dans l'agglomération du Grand Tunis rend l'intégration multimodale du réseau essentielle pour garantir une bonne expérience pour l'utilisateur. C'est cette expérience qui permet de fidéliser les usagers du transport collectif et d'en attirer de nouveaux. Une clé essentielle de l'intégration multimodale d'un réseau repose sur la mise en place d'une billettique intégrée et l'élaboration d'une grille tarifaire plus adaptée. Cette question d'actualité à Tunis se pose aussi à Sfax où la mise en œuvre du projet de Métro Léger sera à l'origine d'une diversification des modes et des acteurs.

L'accessibilité dans les transports n'est pas un simple enjeu physique. Permettre à l'ensemble de la population l'accès au réseau signifie aussi proposer une grille tarifaire variée, capable de prendre en compte les caractéristiques socio-économiques des usagers et de faire du transport collectif institutionnel un service public accessible à tous. La définition d'un nouveau système tarifaire sur le Grand Tunis fait aujourd'hui l'objet d'une étude lancée par le Ministère du Transport avec l'appui de l'AFD.



*Le principal titre de transport pour le transport public est le ticket papier, sa vente se faisant directement à bord des bus ou aux guichets des stations de métro léger, comme ici sur la Place Barcelone © CODATU*

Mais si les enjeux tarifaires relèvent essentiellement de la sphère politique, des enjeux plus techniques liés à la mise en place d'un système de billettique intégré sont aussi urgents et d'actualité pour garantir à l'usager une fluidité de circulation sur l'ensemble du réseau. À Tunis, ce sont les systèmes billettiques des deux principaux réseaux de transport dont l'interopérabilité doit être assurée pour garantir une bonne expérience pour les voyageurs : le système billettique du réseau TRANSTU d'une part, et du RFR de l'autre.

La TRANSTU s'est engagée depuis 2009 dans la modernisation de son système billettique, remplaçant les titres papier par des tickets magnétiques et des cartes d'abonnements sans contact. La démarche est en cours et la société Xerox a été choisie pour la mise en place du système. De son côté, la société du RFR doit lancer l'acquisition d'un système billettique propre au RFR. Afin de coordonner ces deux projets, le Ministère du Transport a mis en place une équipe de suivi technique. Cette équipe a pour rôle de suivre la bonne réalisation de chaque projet et de préparer l'interopérabilité des systèmes en vue d'une intégration tarifaire à l'échelle du Grand Tunis.



## La coopération technique accompagne l'intégration multimodale dans le Grand Tunis

Le programme de coopération technique a mis en place plusieurs activités dans le but d'orienter les décideurs dans les projets de billettique, travaillant ainsi pour mettre en place des systèmes billettiques interopérables, et œuvrant pour la mise en place d'une véritable intégration tarifaire.



*Atelier sur l'interopérabilité à Tunis*  
© CODATU



*Visite à Paris © CODATU*

## Répondre aux besoins de confort des usagers



Station La Marsa, terminus du TGM © CODATU

Afin de convaincre efficacement les automobilistes d'utiliser à l'avenir le bus ou le métro pour leurs déplacements quotidiens, le réseau de transport en commun doit être suffisamment étendu et fiable, mais aussi sécurisé et confortable.

Les grands projets de transport en commun suivis par l'AFD incluent dorénavant des composantes spécifiques pour améliorer le confort de différentes catégories d'usagers. C'est le cas d'une « composante genre » qui

suscite une réflexion des acteurs sur l'égalité entre hommes et femmes en termes de sûreté et d'accessibilité du transport en commun. Les projets du RFR et de la Boucle Centrale à Tunis incluent cette composante et travaillent ainsi à l'amélioration des conditions de voyages pour les femmes.

La SNCFT est aussi concernée dans la garantie du niveau de confort des usagers du RFR à travers le réaménagement de la gare de Tunis Ville, terminus des lignes RFR en construction. Cette gare qui fera face à une forte augmentation des flux de voyageurs doit disposer d'infrastructures adaptées. Une réorganisation de l'espace interne et une modernisation des contrôles d'accès pour assurer la fluidité des déplacements sont prévues afin de garantir un bon niveau de confort des voyageurs en transit.

## L'information voyageurs au service des usagers

L'apparition du numérique dans les systèmes de transport urbain permet une importante amélioration des services de mobilité. Ils permettent notamment d'informer les voyageurs plus efficacement sur l'état du réseau et sur les horaires de passage, fournissant un service à l'utilisateur très apprécié. Conscient de ce potentiel, le Ministère du Transport travaille la création de nouveaux services d'information voyageurs.

À la suite de l'inscription de la Tunisie dans l'Open Government Partnership, la mise en place d'une plateforme Open Data Transport est notamment en chantier afin d'inciter le développement de systèmes d'information voyageur accessibles à tous. En attendant l'ouverture de ce portail, plusieurs données transport sont déjà à disposition sur le portail Open Data national [www.data.gov.tn](http://www.data.gov.tn).

# IV/ OSER INNOVER



## Axe 7 du Plan de Développement 2016-2020 du secteur du transport :

*Appliquer les systèmes de transport intelligents à travers l'intégration des nouvelles technologies, améliorer l'efficacité énergétique du secteur de transport et avoir un transport durable.*

Face à une demande de plus en plus exigeante, le numérique est un levier primordial pour le développement de la mobilité urbaine durable du XXI<sup>e</sup> siècle. Les nouvelles technologies de l'information et de la communication offrent des outils performants liés à la production, le traitement et la visualisation des données (« Big Data », intelligences artificielles...)

et permettent de renforcer la qualité des services ainsi que la performance des réseaux. Les solutions numériques issues des nouvelles technologies peuvent s'imbriquer à tous les niveaux. Par exemple : le développement d'applications mobiles offre de nouveaux services pratiques, accessibles et à faible coût ; les outils de gestion de données apportent une aide aux opérateurs dans la gestion en temps réel des véhicules ou l'amélioration du service ; ou encore la collecte et l'analyse de données améliore la vision des autorités pour mieux organiser et planifier les réseaux.

« Les actions du secteur du transport au regard des transports intelligents font partie intégrante du plan national stratégique « Tunisie Digitale 2020 » (élaboré par le Ministère des Technologies de la Communication et de l'Economie du Numérique). Nous travaillons notamment sur la notion de service et réfléchissons à l'amélioration des services offerts aux citoyens et usagers du transport à travers les nouvelles technologies. [...] Lorsqu'on on parle du transport intelligent, on touche à de nombreux sujets : télécoms, urbanisme, infrastructures, circulation, sécurité, accessibilité, etc. L'harmonisation de tous ces sujets nécessite une vision globale qui passe par un meilleur partage d'information, et une implication de tous les acteurs clés. »

### Ridha Arjoun

Directeur de la cellule STI du Ministère du Transport

Propos recueillis par CODATU

le 21 février 2018

De ce fait, les « systèmes de transport intelligent » (STI) et plus largement les solutions numériques pour la mobilité occupent une place centrale parmi les axes stratégiques du Ministère du Transport de Tunisie. Or si leur potentiel est indéniable tant pour la transformation du secteur qu'en matière de développement économique, la transition numérique

n'a pas encore d'objectif prédéfini collectivement et repose sur des facteurs difficiles à cerner. Une stratégie est alors essentielle pour s'assurer que la transformation numérique en matière de mobilité aille dans le sens de l'intérêt collectif, de la durabilité des systèmes de transports, et du développement d'un écosystème national de l'innovation en matière de mobilité.

Plusieurs applications numériques relatives à la mobilité ont émergé en Tunisie, touchant principalement aux services de taxis. Des applications comme E-Taxi, Taxi 216 ou encore Taxibibi s'appuient ainsi sur le numérique pour proposer un service amélioré aux usagers. Dans le secteur public en revanche, seule la SNCFT a développé en 2014 une application d'information pour les lignes de son réseau. En l'absence de stratégie et d'outils modernes, aucune solution numérique n'a encore vu le jour pour le reste du transport collectif.



© CODATU



## La coopération technique encourage l'innovation pour une mobilité urbaine durable

Le Ministère du Transport et l'AFD ont lancé début 2018 le projet « Smart Mobility Tunisie » dans le cadre du programme de coopération technique. À travers une étude stratégique nationale, ce projet a pour objectif d'anticiper et planifier le développement de Systèmes de Transport Intelligents (STI) et de solutions numériques pour la mobilité urbaine durable en Tunisie. Il incitera ainsi à mettre en place des solutions innovantes afin d'accroître l'efficacité, la sécurité, l'intégration multimodale et l'attractivité du réseau de transport public.

Une plate-forme web ouverte et participative sera aussi développée dans le cadre de ce projet. Rassemblant documentation numérique et données en « open source » elle permettra aux parties prenantes des écosystèmes du numérique et de la mobilité de partager les solutions, projets ou initiatives existants ou à venir en matière de STI et de solutions numériques.

*« Le programme de coopération technique a fortement contribué à rassembler toutes les parties prenantes autour des problématiques du transport urbain qui a mené au lancement de l'étude stratégique et opérationnelle pour le développement de systèmes intelligents et de solutions numériques pour la mobilité urbaine durable en Tunisie. Un accompagnement pour le suivi de cette étude est fortement souhaitable, notamment pour le démarrage de projets pilotes dans le domaine. L'intégration des réseaux à l'aide du numérique et des systèmes innovants, et à travers des sujets tels que la billettique, les systèmes d'information voyageur ou l'ouverture des données, seront en effet primordiaux. »*

### **Montacer Hassani**

Directeur Général du Développement Administratif, des Systèmes d'Information et du Transport Intelligent, Ministère du Transport

Propos recueillis par CODATU le 29 mars 2018

# V/ CONSIDÉRER L'ENSEMBLE DES MOBILITÉS



La mise en œuvre d'une mobilité urbaine durable doit toucher à l'ensemble des modes pour être complète. Le développement des transports collectifs doit ainsi se faire en intégration avec les modes alternatifs ou artisanaux, et doit aussi s'inscrire en accord avec une promotion des modes actifs.

## Assurer une cohérence de l'offre de transport non-régulier avec le reste du réseau

Les enjeux de la mobilité urbaine durable ne se limitent pas au développement et au renforcement des transports en commun. Ils incluent aussi la gestion d'autres modes apparus progressivement dans le paysage urbain. Ces modes « non-réguliers », incarnés par les taxis individuels et les taxis collectifs, ont connu un succès croissant de par leur flexibilité, leur rapidité et leurs tarifs accessibles. Des lignes de taxis collectifs se sont ainsi fortement développées à la fin des années 2000 alors que les services de transport publics peinaient à satisfaire une demande en pleine croissance.

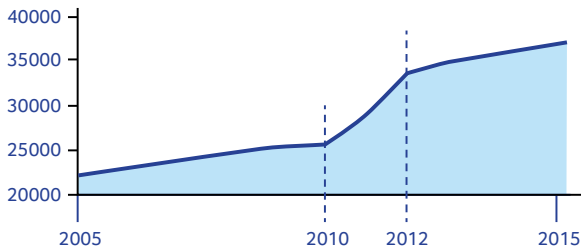
Malgré le succès de ces modes, l'absence de planification a résulté en une qualité de service médiocre, surtout concernant les taxis collectifs : absence de stations aménagées, insécurité routière, absence de billetterie, etc. La création de certaines lignes de ces « grands taxis » a aussi induit une concurrence directe avec les transports collectifs, créant de nouveaux conflits. Bien que plusieurs stations aient été relocalisées depuis et éloignées des arrêts de bus pour limiter ces conflits, les tensions demeurent.



Taxis individuels à Tunis © CODATU



Taxi collectif à Tunis © CODATU



Nombre d'autorisations de taxis dans le Grand Tunis (2005 - 2015)

Les transports alternatifs ou non-réguliers offrent cependant un service que le transport public ne peut fournir et doivent être pleinement considérés dans l'organisation globale des transports. Pour éviter une situation de concurrence malsaine entre les modes, il est aujourd'hui essentiel d'établir une hiérarchisation claire du réseau et d'attribuer à chaque mode un rôle bien défini en incluant tous les modes, réguliers et non-réguliers. Dans une telle organisation, les modes de masse structurants doivent être différenciés des modes de rabattement et ou de desserte locale. Les transports non-réguliers s'inscrivent dans ces dernières catégories. Le renforcement des systèmes de transport collectif doit ainsi être aidé par les taxis et taxis collectifs qui interviendront en complémentarité et non pas en concurrence du réseau public comme c'est le plus souvent le cas à l'heure actuelle.



## Le transport non-régulier, kesako ?

On appelle en Tunisie « mode non-régulier » les modes de transport de personnes qui ne se conforment pas aux normes du transport collectif. Dans le contexte urbain, il s'agit de taxis individuels et de taxis collectifs.

Les taxis individuels sous forme de voiture sont présents depuis des décennies dans la capitale et leur utilisation a très fortement augmenté. Ils sont devenus une solution majeure pour les déplacements de nombreux habitants. Ils fonctionnent à la demande et établissent leurs tarifs en fonction de la distance du trajet selon un compteur. Ils sont plus de 33 000 dans toute la Tunisie. On peut aussi noter que les taxis par leur nombre participent en heure de pointe à la congestion urbaine, même si l'occupation moyenne des véhicules est supérieure à la voiture particulière.

Les taxis collectifs sont des minibus à huit places qui sont apparus plus récemment dans les centres-ville. Ils sont assignés à des lignes bien définies, et appliquent une tarification au trajet. On compte aujourd'hui plus de 2000 véhicules dans le pays, dont 900 concentrés dans le Grand Tunis.



« Le programme de coopération technique a apporté une contribution importante aux objectifs essentiels fixés en matière de transport urbain en favorisant le partage des expériences ainsi que le transfert de savoir-faire. Ces connaissances acquises via les différentes actions de la coopération sont aujourd'hui intégrées dans nos activités quotidiennes au ministère. Le lancement de l'étude sur l'organisation des transports non-régulier est un résultat de ce mécanisme qui a permis d'accélérer nos projets. Il doit maintenant continuer d'apporter un suivi dans la réalisation et l'aboutissement de ces projets si l'on veut maximiser l'atteinte de nos objectifs. »

**Imene Guesmi**

Conseillère des services publics à la Direction Générale des Transports Terrestres, Ministère du Transport

Propos recueillis par CODATU le 3 avril 2018



## La coopération technique travaille à la réorganisation du transport non-régulier dans les villes de Tunisie

Le Ministère du Transport a lancé fin 2017 avec l'appui de la coopération technique et l'AFD une étude pour la réorganisation du transport non-régulier de personnes. Réalisée par le bureau d'étude Transitec, elle a pour objectif d'explorer les défaillances organisationnelles, réglementaires et d'exploitation de ce secteur, afin de l'optimiser en cohérence avec le réseau de transport public. Sont étudiés pour cela les gouvernorats de Jendouba, Médenine, Sousse, Monastir ainsi que les quatre gouvernorats du Grand Tunis. À l'aide de cette étude, le Ministère du Transport veut garantir une mobilité urbaine cohérente et adaptée à la demande.

## Encourager le développement des mobilités actives

La mobilité active (marche à pied, vélo, etc.) est une autre composante essentielle d'une mobilité urbaine durable. Les villes tunisiennes possèdent des atouts propices à son développement : un climat souvent doux, des voies généralement assez larges, et une géographie peu accidentée surtout pour les villes côtières.

Pourtant, l'usage du vélo en milieu urbain est délaissé pour différentes raisons. Il est considéré comme le « mode du pauvre » en contraste avec l'image de réussite sociale de la voiture ; il est non-sécurisé par manque d'infrastructures cyclables ; et il reste très masculin, discriminant une frange féminine de la population. À Tunis ou à Sfax, plus d'un tiers des déplacements quotidiens se font à pied, mais moins de 1 % se font à vélo.

Le dimanche 21 mai 2017, l'Amicale du Transport (l'association du Ministère du Transport) organisait à Tunis avec l'appui de CODATU la journée sans voiture « Tounes Tetnafes ». Elle visait à couper la circulation automobile sur les deux principales avenues de Tunis pendant une journée. Elle a permis d'organiser sur l'espace public de nombreuses activités culturelles et sportives : concerts, tournoi de football, expositions, activités ludiques, etc.

L'initiative Tounes Tetnafes a ainsi valorisé l'espace public au profit des mobilités actives, et sensibilisé les habitants sur les avantages de la marche à pied et du vélo en termes de santé et de bien-être. Elle portait aussi un message environnemental, en communiquant sur la baisse directe de la pollution de l'air induite par la diminution de la circulation automobile.



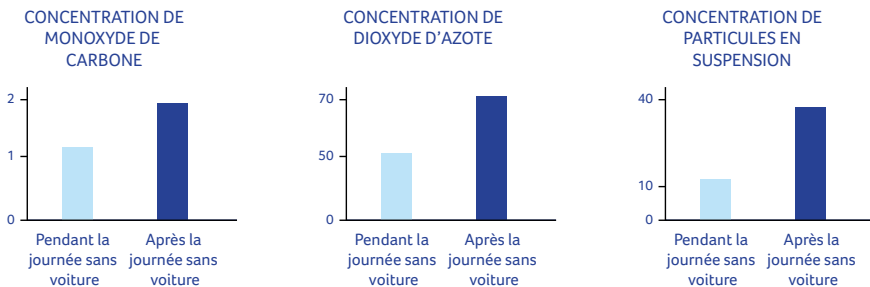
Affiche de l'événement Tounes Tetnafes



Tounes Tetnafes 2017 © CODATU



Promotion du vélo pendant l'événement Tounes Tetnafes 2017 © CODATU



Mesures prises par l'ANPE sur l'avenue Habib Bourguiba (pendant l'événement, aucune circulation) et sur l'avenue Mohamed V (après l'événement, circulation normale)

Dans d'autres villes, des projets pour la promotion de la mobilité active sont aussi portés par les autorités locales et la société civile, avec l'appui de coopérations décentralisées. Dans les agglomérations de Sfax et de Kairouan, des projets de location de vélo ont démarré afin de renforcer son utilisation. En vue des premières élections locales en Tunisie en mai 2018, ces projets serviront de pilotes pour convaincre les futurs élus d'agir en faveur du développement du vélo.



## La coopération décentralisée au service de la mobilité durable

Depuis 2017, deux coopérations décentralisées ont démarré avec l'appui de CODATU sur le thème de la mobilité urbaine en Tunisie. À la clé, des dons de vélos sont programmés afin d'aider au lancement de systèmes pilotes de location de vélos.

La première entre le Syndicat Mixte des Transport de Grenoble et le Gouvernorat de Sfax appuie l'agglomération sur différents sujets : évolution institutionnelle, amélioration de l'exploitation des transports collectifs, et promotion de la mobilité active. Elle appuie notamment le développement du vélo en partenariat local avec l'Association du Développement Solidaire de Sfax, qui assurera la gestion du système de location de vélos.

La seconde entre l'Eurométropole de Strasbourg et la Municipalité de Kairouan travaille sur la mise en place d'une stratégie locale de mobilité urbaine à Kairouan en partenariat avec l'Agence de la Démocratie Locale de Kairouan. Plusieurs actions concrètes sont ressorties des travaux de cette coopération tels que des aménagements urbains optimisés, la construction de pistes cyclables, ou la mise en place du projet de location de vélos.

# 7/ ANNEXES

## Calendrier des actions menées dans le cadre de la coopération 2016 - 2018

mars  
2016

**Atelier 1 :** Comment conjuguer la planification stratégique et la gestion des urgences dans le secteur du transport urbain ?

Un premier atelier pour lister et prioriser les projets de transport et mobilité urbaine dans le Grand Tunis.

juil.  
2016

**Atelier 2 :** Une AROTT pour le Grand Tunis – Enjeux de mise en œuvre

Définition de la composition et des attributions d'un comité de préfiguration interrégional pour le Grand Tunis

sept.  
2016

**Mission d'expertise 1 :** Mission d'appui à l'organisation de la mise en exploitation du Réseau Ferroviaire Rapide du Grand Tunis par la SNCFT

Formulation de recommandations sur l'organisation interne et le recrutement de nouveaux agents pour la mise en exploitation du RFR

oct.  
2016

**Visite technique 1 :** Intégration des réseaux : impact du choix de gouvernance dans la gestion du réseau intermodal de Toulouse

Présentation du fonctionnement du SMTC Tisséo et des résultats observables dans l'exploitation du réseau

nov.  
2016

**Atelier 3 :** Garantir l'interopérabilité des systèmes de transport urbain à Tunis : Gestion des pôles d'échange et billettique intégrée

Concertation des acteurs sur les projets d'aménagement de la place Barcelone et de la gare Tunis Ville, ainsi que sur les projets billettiques mis en œuvre par la TRANSTU et la Société du RFR

nov.  
2016

**Mission d'expertise 2 :** Révision du Cahier des Clauses Techniques et Particulières pour le projet d'acquisition, d'installation et de mise en service d'un système billettique du réseau RFR à Tunis

Relecture critique du CCTAP du projet de billettique du réseau RFR et formulation de conseils pour la mise en œuvre du projet.

mars  
2017

**Forum de la Mobilité Urbaine / MobiliseDays** : Vers une Politique Nationale de Mobilité Urbaine en Tunisie pour une meilleure gouvernance locale et des mécanismes de financement durables

Conférence sur la stratégie nationale à adopter pour une mobilité urbaine durable. Evènement de préparation de l'initiative MobiliseYourCity

avril  
2017

**Atelier 4** : Missions, financement et organisation des Autorités Régionales Organisatrices de la Mobilité – Quels modèles pour le Grand Tunis et Sfax ?

Concertation des acteurs et élaboration de propositions quant aux missions, à la constitution, aux budgets des AROTT, et aux modes de contractualisation avec les exploitants.

juil.  
2017

**Visite technique 2** : Gestion tarifaire, systèmes billettiques, information voyageurs et TIC dans les réseaux de Paris et de Rennes

Echanges avec les acteurs français sur les problématiques de billettique, de tarification et d'information voyageur du point de vue des autorités organisatrices et des exploitants.

sept.  
2017

**Mission d'expertise 3** : Point sur les sujets de la coopération – Financement et organisation des Autorités Régionales Organisatrices de la Mobilité & Billettique et tarification dans le Grand Tunis

Bilan des actions réalisées sur les projet d'AROTT et de billettique suivis par la coopération et proposition de feuille de route pour la suite des projets.

fév.  
2018

**Mission d'expertise 4** : Réseau Ferroviaire Rapide – Aménagement de la Gare Tunis Ville et des stations de la Ligne A

Relecture critique des termes de référence pour une étude architecture et d'aménagement de la Gare Tunis Ville, et proposition de termes de référence pour le réaménagement des stations de la ligne A.

mars  
2018

**Forum de la Mobilité Urbaine / Smart Mobility Tunisie** : Vers une mobilité intelligente pour tous

Evènement de lancement de l'étude stratégique et opérationnelle pour le développement de Systèmes Intelligents et de solutions numériques pour la mobilité urbaine durable en Tunisie.

## Les autres partenaires impliqués dans la coopération

De multiples experts de collectivités locales et d'entreprises de transport public ainsi que des consultant-e-s ont été sollicités dans le cadre des activités de la coopération technique, mettant à profit leur expertise et enrichissant les échanges d'expériences et de connaissance.







Interopérabilité

# Tunisie

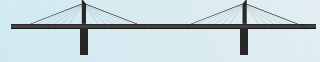
Coordination



AFD

Mobilité durable

## Transport collectif



Qualité de service



Intégration multimodale

Transport non-régulier

Financement



## KAIROUAN



## Technologies du numérique

Expérience voyageur



Décentralisation



# COOPÉRATION TECHNIQUE INTERNATIONALE



## Urbanisme TUNIS



Urbanisme

## TUNIS

Autorités Organisatrices

Billettique



Modernisation

Planification

Tarification



CODATU  
Innovation



Ministère du Transport

## SFAX

Métro léger

Réseau Ferroviaire Rapide



## Mobilité active

## SAHEL