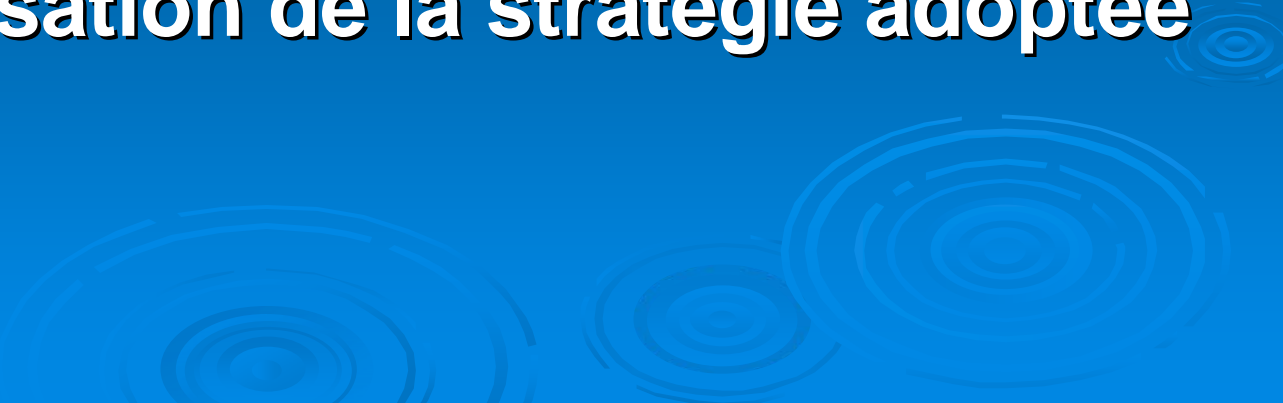


La réforme du transport urbain en Tunisie



- 1. Introduction : Pourquoi réformer**
 - 2. Consistance et mise en œuvre de la réforme**
 - 3. Etat actuel du système de transport collectif dans le Grand Tunis**
 - 4. Stratégie adoptée pour le futur**
 - 5. Concrétisation de la stratégie adoptée**
- 

Introduction : Pourquoi réformer

- Malgré un développement soutenu du secteur des transports urbains à la fin des années 80:
- restructuration et assainissement des sociétés de transport et rajeunissement de leur parc,
- parachèvement du réseau prioritaire du métro léger de Tunis
- création à Tunis de deux sociétés privées de transport collectif urbain,

il a été constaté plusieurs faiblesses et insuffisances du système en place:

- **Le niveau de service du transport public collectif est peu performant:** fréquences faibles, surcharge aux heures de pointe, dégradation progressive de la vitesse commerciale des bus, absence de coordination suffisante entre les divers modes de transport,...
- **La part des TC est en diminution au profit de la VP,** ce qui a contribué à la congestion et à la dégradation de la circulation dans les villes,...
- **Insuffisances au niveau du financement:** Tarification mal adaptée aux réseaux, insuffisance des compensations et limitation des contributions de l'Etat aux financements des investissements,...
- **Insuffisances au niveau de l'organisation du secteur:** Limitation du rôle des collectivités publiques locales dans ce domaine, insuffisances du cadre juridique régissant l'organisation des transports terrestres,...

2 - Consistance de la réforme

- **Les principes généraux de la réforme**
- **La décentralisation de l'organisation**
- **Le partage des responsabilités entre l'Etat et les autorités organisatrices**
- **La classification des dessertes**
- **La planification du transport urbain et régional**
- **Les principes adoptés en matière de financement du secteur**

Les principes généraux de la réforme

- Décentraliser l'organisation des transports urbains et régionaux en créant au niveau local une autorité organisatrice unique ;
- Promouvoir une intégration des réseaux de transport collectif dans les grandes agglomérations urbaines ;
- Améliorer l'attractivité des services de transport collectif pour inciter le citoyen à les utiliser ;
- Assurer une harmonisation des politiques d'aménagement du territoire et des transports ;
- Maîtriser les coûts des transports publics ;
- Rechercher de nouvelles sources de financement ;
- Doter l'autorité organisatrice des moyens d'assurer une régulation efficace.

La réforme organisationnelle et réglementaire

Pour adapter le cadre juridique aux orientations nouvelles adoptées, Une nouvelle loi portant organisation des transports terrestres a été publiée le 19 Avril 2004. Elle comprend des dispositions relatives :

- A la décentralisation de l'organisation des transports urbains et régionaux ;
- au partage des responsabilités entre l'Etat et les autorités organisatrices dans le domaine des transports urbains et régionaux;
- à la classification des dessertes de transports urbains et régionaux et la définition de leurs modes d'exploitation ;
- à la coordination de la planification urbaine et de la planification des transports.
- Au financement du transport collectif public

La décentralisation de l'organisation

- Création dans chaque Gouvernorat d'une AROTT responsable de l'organisation des transports urbains et régionaux et de la coordination entre les différents intervenants dans ce domaine.
- Pour les agglomérations urbaines qui couvrent le territoire de deux ou plusieurs Gouvernorats, les AROTT concernées coordonnent entre elles pour garantir la complémentarité et la continuité des services de transport entre les zones de leur compétence.
- Un décret, pris en application de cette loi, fixant les règles et les mécanismes de coordination entre les AROTT a été publié le 31 décembre 2004
- Ce décret prévoit la création de commissions inter-régionales pour assister les AROTT reliées par des services de transport public urbain ou régional à coordonner entre elles pour assurer la complémentarité et la continuité de ces services.

Le partage des responsabilités entre l'Etat et les autorités organisatrices

➤ **ETAT**

- L'élaboration de la réglementation et le contrôle de son application ;
- L'élaboration et la mise en œuvre de la politique globale des transports terrestres ;
- La réalisation des études générales à vocation sectorielle ou nationale ;
- Le financement des investissements d'infrastructures et d'études dans le domaine du transport collectif public urbain et régional
- La fixation des tarifs et des règles de financement du transport public de personnes ;
- La conclusion des contrats d'exploitation et de concession et approbation des contrats de sous-traitance dans le domaine du transport public collectif.

➤ **AROTT**

- L'organisation du transport urbain et régional de personnes et le contrôle de son bon fonctionnement ;
- La coordination entre les différents intervenants dans le domaine du transport urbain et régional ;
- L'élaboration des plans directeurs régionaux des transports terrestres et le suivi de leur exécution ;
- La définition et la classification des services de transport et la proposition des modes de leur exploitation ;

La classification des dessertes

La 1ère catégorie est constituée :

- Des dessertes assurées dans des **zones denses**.
- La mission d'assurer ces dessertes est confiée **exclusivement** à des **entreprises publiques** de transport en vertu d'un **contrat d'exploitation** conclu entre **l'Etat** et l'entreprise concernée. Celle-ci peut, sur demande ou suite à l'accord de l'Etat, conclure des contrats de **sous-traitance** avec des transporteurs privés choisis conformément aux règles de la concurrence pour assurer certaines dessertes.

- Des dessertes de clientèles spécifiques.
- L'Etat peut confier, en vertu d'un **contrat de concession**, la mission d'assurer ces dessertes à des transporteurs privés choisis conformément aux règles de la concurrence.

- La 2ème catégorie correspond aux services de transport public locaux offerts **à la demande** (Taxis, louages, transport rural). Ces dessertes sont attribuées à des opérateurs privés par le biais des **autorisations**.

Le financement du secteur

- En vertu de la nouvelle loi, l'Etat prend en charge le financement des investissements d'infrastructures et d'études dans le domaine du transport collectif public urbain et régional.
- Par ailleurs, le principe retenu dans la nouvelle loi consiste à financer les services de transport collectif public par :
 - ➔ **les recettes directes provenant de la vente des titres de transport aux usagers ;**
 - ➔ **la compensation** du manque-à-gagner résultant du transport gratuit ou à tarifs réduits imposé par l'Etat ou par les autorités régionales organisatrice des transports terrestres ;
 - ➔ **la contribution des bénéficiaires indirects** de ces services par l'institution d'un droit sur le transport collectif public auquel seraient soumis ces bénéficiaires.

3. Etat actuel du système de TC

- **a) Les sociétés publiques :**
- La STT couvrant le territoire des 4 gouvernorats du grand Tunis. Elle emploie un effectif de 7144 agents et dispose de :
- 1100 bus exploités sur un réseau composé de 207 lignes
- 134 rames simples de métro léger exploitées sur un réseau composé de 5 lignes s'étendant sur 118 km (aller et retour) ;
- 18 rames doubles exploitées sur une ligne ferroviaire électrifiée (Tunis–La Goulette–La Marsa) et s'étendant sur 20 km ;
- La Société Nationale des Chemins de Fer Tunisiens (SNCFT) qui exploite la ligne de Banlieue sud Tunis–Hammam Lif–Borj Sédria 64 km (aller et retour) avec 70 voitures en traction diesel-électrique.

➤ Les sociétés privées

- 4 sociétés privées ont conclu des conventions de concession avec le MT pour l'exploitation de 35 lignes dans le grand Tunis s'étendant sur 1017 km (aller et retour) au moyen de 161 autocars,
- elles emploient 786 agents.
- Elles ont transporté environ 12 millions de voyageurs soit près de 5 % du marché de la STT

4 - Stratégie adoptée pour le futur

1- Développer l'offre et améliorer la qualité de service :

- Assurer le renouvellement et l'extension du parc des entreprises publiques de transport dans les délais opportuns et avec les spécifications demandées.
- Développer les réseaux de transport public collectif dans les grandes villes en développant le transport collectif en site propre (transport ferroviaire, métro léger, site propre bus) et en assurant l'intégration des réseaux et des tarifs.
- Consolider la participation des privés dans le secteur du transport public collectif en confiant davantage aux privés l'exploitation de certaines lignes dans les grandes villes comme Tunis, Sousse et Sfax.
- Faciliter la circulation des bus dans les grandes villes au moyen de couloirs réservés et en leur octroyant la priorité de circuler.

2- Mobiliser et diversifier les sources de financement :

- Mettre en application le droit sur le transport collectif public prévu par la loi n° 2004-33 portant organisation des transports terrestres.
- Garantir la compensation intégrale du manque à gagner des transporteurs dû au transport gratuit, ou à tarifs réduits.
- Rechercher de nouveaux mécanismes permettant de réaliser l'équilibre financier des entreprises et d'éviter en, conséquence, le recours à l'assainissement périodique.

3- Améliorer l'organisation et la planification des transports urbains et régionaux :

- Mettre en œuvre la décentralisation de l'organisation des transports urbains et régionaux par la mise en place des autorités régionales organisatrices des transports terrestres prévues par la loi n° 2004-33 portant organisation des transports terrestres.
- Assurer la cohérence entre la politique d'aménagement territorial et urbain, d'une part, et la politique des transports d'autre part et ce, en traitant les plans directeurs régionaux de transport (PDRT) comme des dossiers sectoriels "transport" des schémas directeurs d'aménagement et en assurant l'harmonisation entre les programmes d'exécution des PDRT et les schémas d'urbanisme.

4- Faciliter les déplacements et assurer la fluidité de la circulation dans les grandes villes

- Elaborer les plans de déplacements urbains prévus par la loi n°2004-72 du 2 Août 2004, relative à la maîtrise de l'énergie.
- Actualiser les plans de circulation dans les grandes villes.

5 - Concrétisation de la stratégie adoptée

Le MT a lancé depuis 2002 une étude sur le développement du système de transport collectif dans le Grand Tunis en incluant les composantes suivantes :

- La mise en place d'un nouveau mode de transport dénommé « Réseau Ferroviaire Rapide » (RFR) pour la desserte des zones périphériques lointaines.
- Le renforcement du réseau actuel du métro léger pour la desserte de la périphérie proche du Grand Tunis.
- Le réaménagement et la réorganisation des pôles d'échange du Centre Ville de Tunis.
- La création d'un réseau Bus Express partiellement sur site propre et le réaménagement des stations de rabattement et des pôles d'échange pour améliorer les conditions de correspondance et faciliter les échanges intermodaux.

- Le Gouvernement a approuvé les tracés définitifs de ces projets dont le coût total est estimé à **3200 millions de dinars**, et a adopté un programme au cours du 11ème plan pour la réalisation d'une partie prioritaire du projet RFR couvrant **29 km** sur un total de **85 km**.

Les réalisations 2002-2007

- Fusion de la Société Nationale des Transports (SNT) et de la Société du Métro Léger de Tunis (SMLT) en une seule société dénommée Société de Transport de Tunis (STT).
- Démarrage des travaux d'extension du réseau du métro léger vers El Mourouj et vers Manouba.
- Démarrage des travaux de réhabilitation et d'électrification de la ligne ferroviaire Tunis-Borj Cédria.

- Conclusion de deux marchés cadres relatifs respectivement à un premier lot de **359 bus** et un deuxième lot de **380 bus** sur un programme de **1000 bus** destinés au renouvellement et à l'extension du par des sociétés de transport.
- Conclusion de 3 conventions de concession avec des opérateurs privées pour l'exploitation de 22 lignes de transport collectif urbain dans le Grand Tunis.
- Création d'une nouvelle société dénommée TRANSFER pour la réalisation du projet RFR.