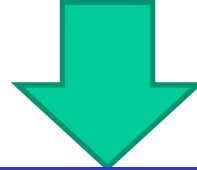


Expérience Tunisienne en matière de transport urbain

Elle date des années 70 avec la réalisation jusqu'à ce jour de plusieurs études de planification de transport urbain:

- Plans directeurs de transport du Grand Tunis (1977, 1986, 1996)**
- Plans directeur de transport du Grand Sfax (1986 & 1998)**
- Plan directeur de transport du Grand Sousse (1995)**
- Plans de circulation de la ville de Tunis (1975, 1986, 2002) :**
- Plans de circulation de plusieurs grandes villes (Sfax, Sousse, Bizerte, Gabès, etc.)**
- Plusieurs autres études d'organisation du système TC:**
 - étude d'organisation du transport urbain & régional en Tunisie**
 - études de restructuration des réseaux bus des principales sociétés de transport de voyageurs**
 - étude du schéma d'exploitation du MLT**
 - études de faisabilité technico-économique de lignes et réseaux TCSP**
- Généralisation de l'informatisation de l'activité transport de voyageurs à toutes les sociétés publiques**

**La plupart des PDRT ont été précédés d'enquêtes ménages
(Tunis : 1977, 85 et 94, Sfax: 1984 & Sousse: 1995) →
Caractéristiques des déplacements**



**Mobilité ~ la même pour les 3 agglomérations :
~ 2 dép./pers./jour**

**Répartition modale variable selon les spécificités de
chaque agglomération**

Année 1996 (Enquêtes ménages)

Mode	V.P	T.C	2 R
Région			
Tunis	44%	51%	5%
Sousse	40%	41%	19%
Sfax	37%	28%	35%

Année 2007 (Estimations)

Mode	V.P	T.C	2 R
Région			
Tunis	59%	39%	2%
Sousse	55%	33%	12%
Sfax	54%	28%	18%

La marche à pied ~ un peu plus de 50%

Cas du Grand Tunis:

Les PDRT ont été à l'origine de la conception du schéma de voirie primaire et des réseaux TCSP

PDRT de 1977

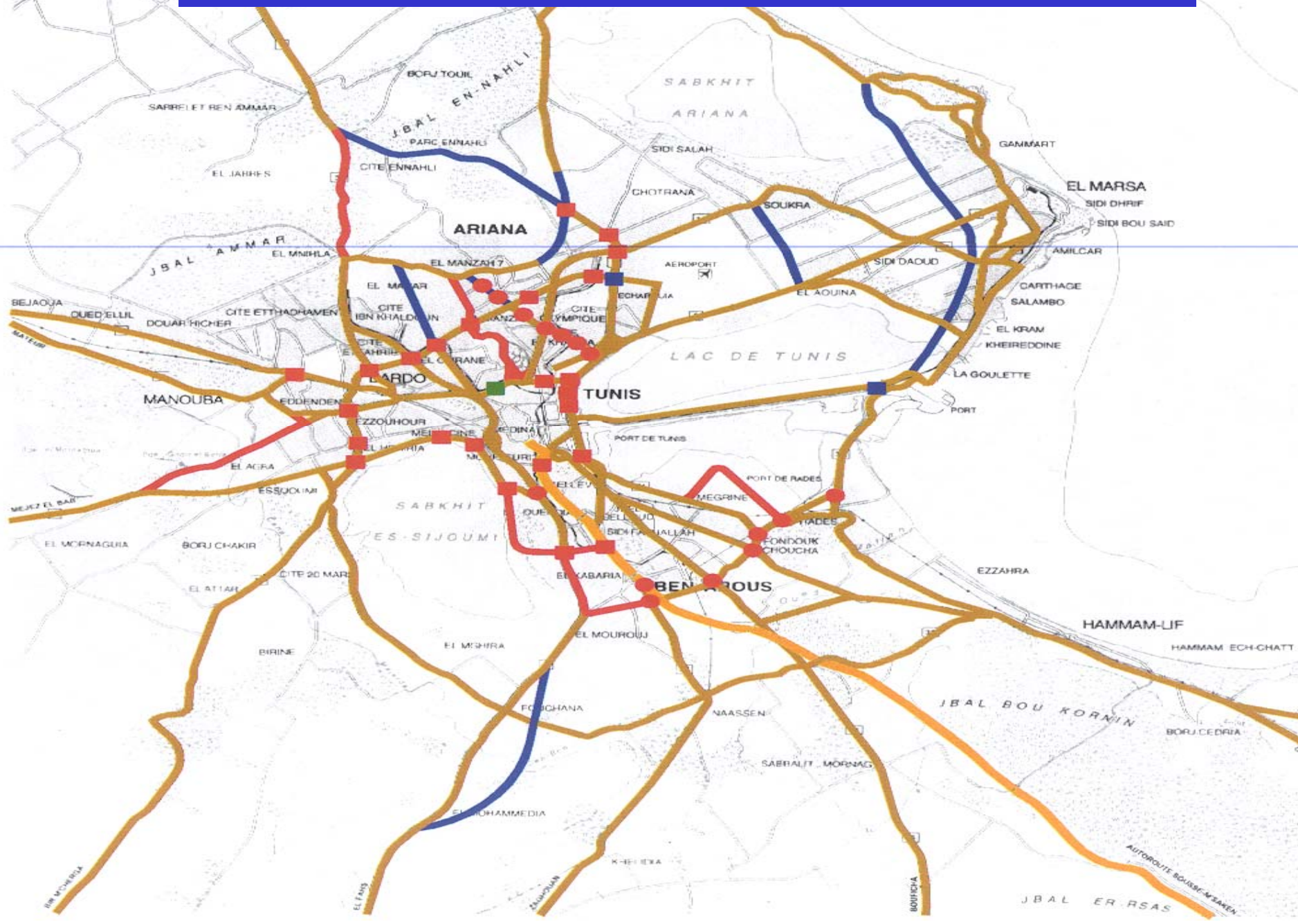
a été à la base:

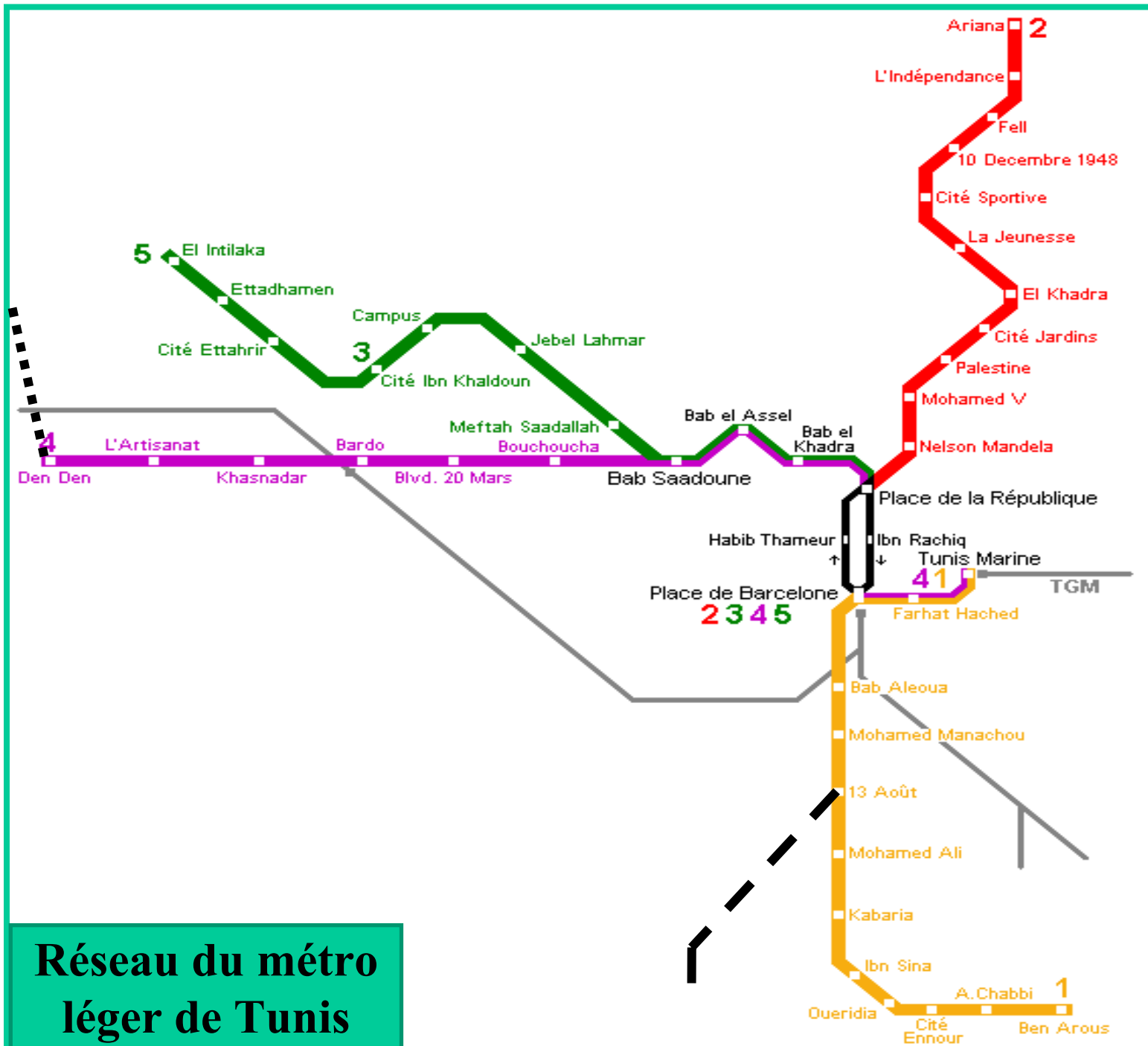
- du tracé du réseau routier structurant de base
- du schéma préliminaire du réseau MLT qui vient s'ajouter à 2 lignes ferroviaires existantes de desserte des banlieues nord et sud de la capitale

PDRT de 1985

- a donné de nouvelles propositions sur la conception du réseau de voirie structurant
- a analysé l'extension du réseau MLT à d'autres zones de l'agglomération
- a recommandé la restructuration du réseau bus urbain & suburbain de la capitale suite à la mise en service du métro

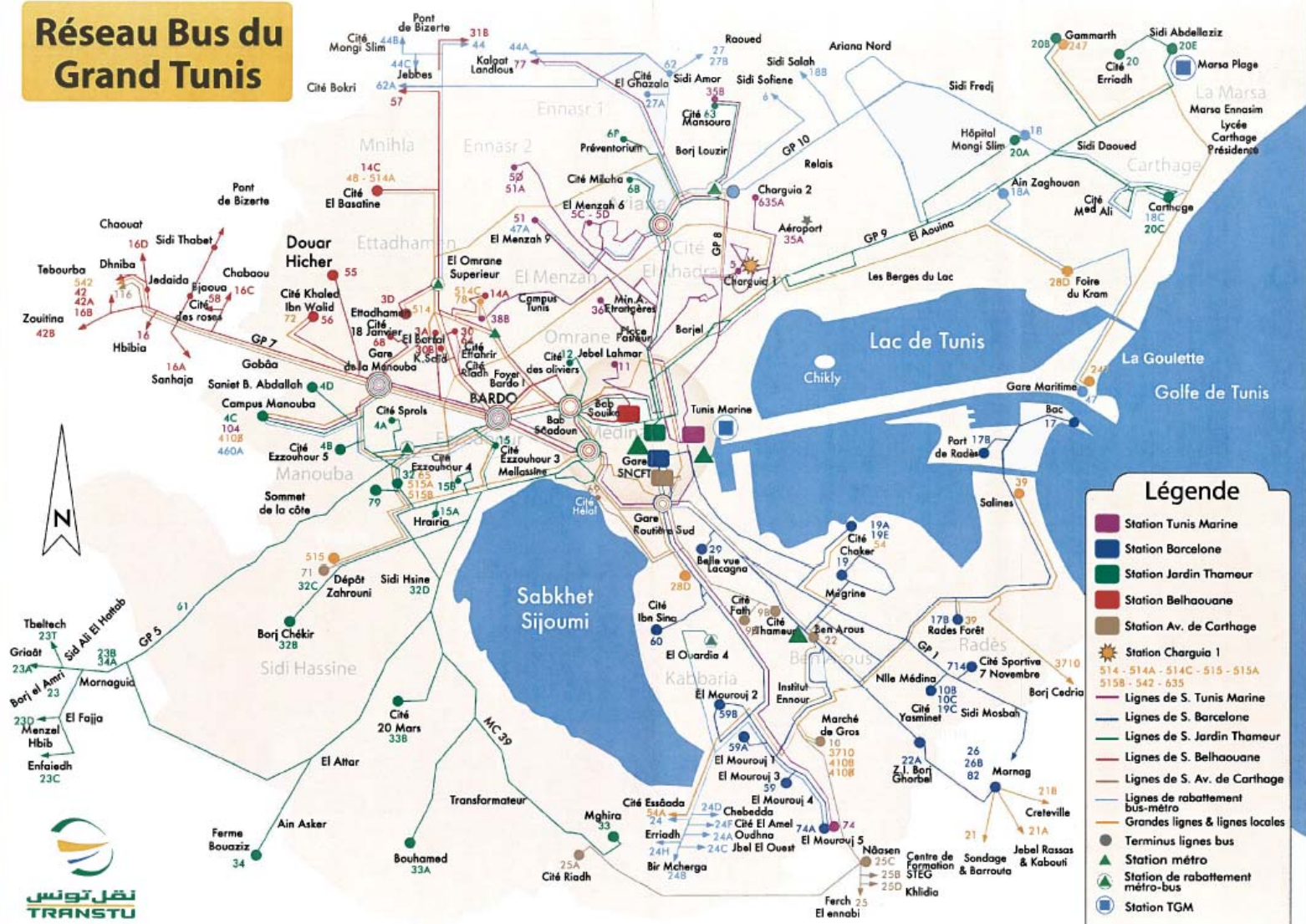
Réseau routier primaire actuel du Grand Tunis





Réseau du métro léger de Tunis

Réseau Bus du Grand Tunis



Légende

- Station Tunis Marine
- Station Barcelone
- Station Jardin Thameur
- Station Belhaouane
- Station Av. de Carthage
- Station Chargaia 1
- 514 - 514A - 514C - 515 - 515A
515B - 542 - 635
- Lignes de S. Tunis Marine
- Lignes de S. Barcelone
- Lignes de S. Jardin Thameur
- Lignes de S. Belhaouane
- Lignes de S. Av. de Carthage
- Lignes de rabattement bus-métro
- Grandes lignes & lignes locales
- Terminus lignes bus
- Station métro
- Station de rabattement métro-bus
- Station TGM

PDRT de 1997

- a approfondi la réflexion sur la conception du réseau de voirie structurant et a défini un plan d'actions à court terme et un plan d'orientations à long terme
- a proposé une nouvelle organisation des TC dans le Grand Tunis
- a défini l'esquisse d'un réseau ferroviaire rapide (RFR) de desserte des banlieues lointaines

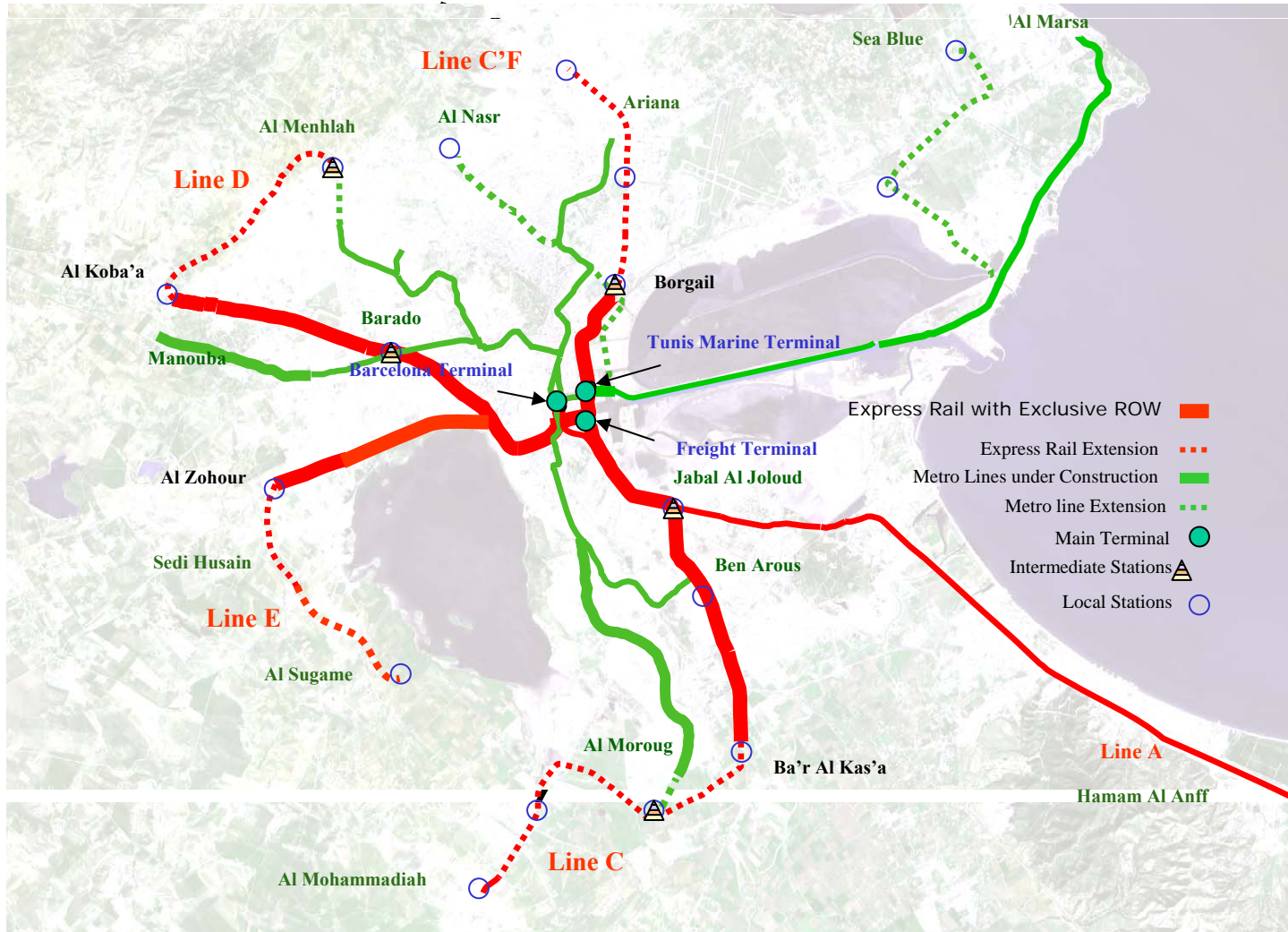


Etudes technico-économiques d'aménagement de plusieurs axes et ouvrages routiers

Etude du schéma d'exploitation du

Etude technico-économiques du développement du réseau TC ferroviaire dans le Grand Tunis

Réseaux MLT & RFR du Grand Tunis



Volet institutionnel

Etude de réorganisation du transport urbain & régional qui a abouti à l'adoption d'une loi en 2004 visant à décentraliser l'organisation et la planification des transports urbains et régionaux par la création d'autorités régionales organisatrices des transports terrestres



Autorités régionales organisatrices mises en place :

- 1 pour le District de Tunis (4 gouvernorats)
- 1 pour la région du Sahel (3 gouvernorats)
- les autres : 1 au sein du conseil de chaque gouvernorat

Concession de 35 lignes à 4 opérateurs privés mais uniquement dans la région de Tunis → l'offre (en PKO) et la part du marché restent faibles (respec. 10% et 3%) par rapport aux opérateurs publics (STT qui exploite les réseaux bus-métro & la SNCFT qui exploite la ligne de banlieue sud)

Les plans de circulation de la ville de Tunis ont proposé des actions complémentaires à celles des PDRT

PC de 1975

a proposé la 1^{ère} organisation de la circulation dans la partie centrale de la ville

PC de 1986

- a proposé la réorganisation de la circulation dans la partie centrale de la ville adaptée au fonctionnement du MLT
- a défini un nouveau système de régulation du trafic (poste central, installation de caméras, synchronisation des feux, etc.)
- a instauré une nouvelle réglementation du stationnement dans le centre ville et a défini les modalités de sa mise en application

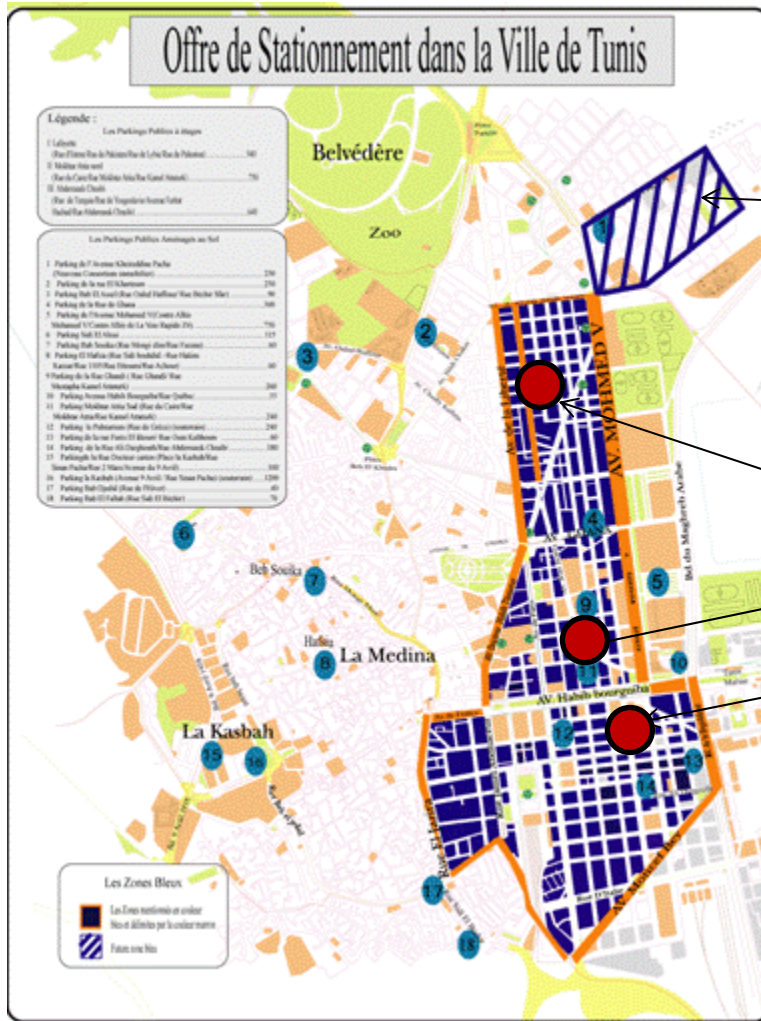
- a proposé une organisation de la circulation dans la partie péri-centrale et les quartiers périphériques de la ville
- a esquissé les aménagements à réaliser sur la voirie communale pour améliorer la fluidité de la circulation
- a proposé l'extension de la réglementation du stationnement aux zones péri-centrales et périphériques
- a proposé la révision du système de régulation et l'extension de la zone d'intervention
- a identifié les sites municipaux devant être concédés à des opérateurs privés pour la construction & l'exploitation de parkings à étages
- a proposé une nouvelle organisation des TC routiers dans la ville de Tunis en attendant la réalisation du système ferroviaire



Réalisation de 3 parkings à étages et instauration de zones bleues

Etude sur la faisabilité technico-économique de la modernisation et le renforcement du système de régulation du trafic

Sites des parkings à étages & délimitation des zones bleues



Zone en cours d'organisation pour être concédée à 1 opérateur privé propriétaire d'un parking à étages dans la zone

Parkings réalisés dans le cadre d'opérations intégrées : Stationnement-commerce

Incidences des actions réalisées sur la consommation de carburants dans le Grand Tunis

Evolution de la consommation de carburants

Année	1995	2000	2005	Taux d'accroissement annuel		
				1995 - 2000	2000 - 2005	1995 - 2005
Carburant						
Gas oil	286	358	422	4,6%	3,4%	4,0%
Essences	130	164	173	4,7%	1,1%	2,9%

Evolution du parc véhicules & des véh-kms

Année	1995	2000	2005	Taux d'accroissement annuel		
				1995 - 2000	2000 - 2005	1995 - 2005
Parc véhicules	120400	160500	224800	6,2%	6,7%	6,4%
Véh-kms	10 500 000	14 336 000	20 382 000	6,6%	7,2%	6,9%

Incidences des actions réalisées sur les émissions de polluants dans le Grand Tunis

Polluant	CO2	CH4	NOx	CO	COVNM*	SO2
Année						
1995	1817,5	0,2	28,3	85,6	13,1	3,4
2005	1953,7	0,3	27,2	121,4	17,8	3,4
Evol./an	0,7%	1,7%	-0,4%	3,5%	3,1%	0,1%

* Composés organiques volatiles non méthaneux