

La réforme du transport urbain en Tunisie



- 1. Introduction : Pourquoi réformer**
- 2. Les principes Généraux de la réforme**
- 3. Stratégie adoptée pour le futur**
- 4. 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 au financement 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,...

Les principes généraux de la réforme

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

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 **coordination** de la planification urbaine et de la planification des transports.
- Au **financement** du transport collectif public

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 ;

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.

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 pour la réalisation d'une partie prioritaire du projet RFR couvrant **29 km** sur un total de **85 km**.
- Au titre de l'année 2008, l'Etat a réservé une enveloppe de **307 MD** dont **182 MD** au titre de compensation du M-A-G résultant de la réduction des tarifs scolaires et le reste en tant que soutien à l'investissement

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 qui sera opérationnel en 2009
- Démarrage des travaux de réhabilitation et d'électrification de la ligne ferroviaire de la banlieue de Tunis (23 km – 250MD).
- Création d'une nouvelle société dénommée TRANSFER pour la réalisation du projet RFR.

Merci pour votre attention

