

Résumé d'évaluation

Projet de modernisation des infrastructures du métro léger de Tunis

Pays : Tunisie

Secteur : Transport ferroviaire

Évaluateur : Idéa Consult
Date de l'évaluation : juin 2015

Données clés de l'appui AFD

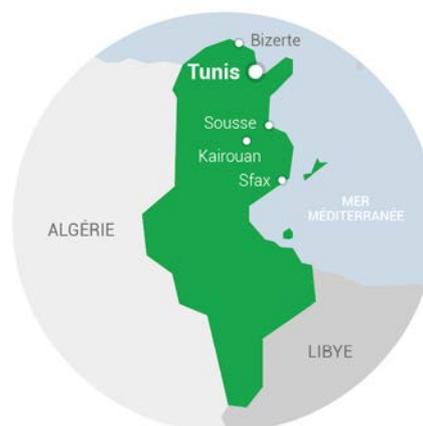
Numéro de projet : CTN 6011

Montant : prêt souverain de 40 M€

Taux d'emploi du prêt : 75 % au moment de l'évaluation

Signature de la convention de financement : mai 2006

Date d'achèvement : non achevé au moment de l'évaluation



Contexte

Le transport urbain en Tunisie relève essentiellement du secteur public, les opérateurs étant placés sous la tutelle du ministère du transport.

Dans le Grand Tunis le transport collectif urbain est assuré principalement par l'entreprise publique: la société des transports de Tunis (TRANSTU).

Le Plan directeur régional de transport du Grand Tunis (PDRT) réalisé en 1998 recommandait, entre autre, **l'extension et la modernisation des infrastructures de transport existantes**, notamment l'extension des lignes 6 et 4 du métro léger de Tunis.

Intervenants et mode opératoire

La maîtrise d'œuvre est assurée par TRANSTU pour toutes les composantes du projet.

TRANSTU rend compte au ministère du Transport .

Objectifs

1. **Maîtriser le pilotage stratégique du transport urbain**, pour le développement durable du secteur.
2. **Développer l'offre de transport collectif public**, en premier lieu les infrastructures de métro léger.
3. **Développer et moderniser les parcs de véhicules** de transport collectif, au plan de la qualité de service offerte aux usagers de l'efficacité énergétique et de la maîtrise de la pollution.

Réalisations attendues

- Extension de la ligne Sud vers El Mourouj 4
- Extension de la ligne Ouest (ligne 6) vers le Campus universitaire de Manouba
- Mise à niveau de la ligne Sud et aménagement de la gestion du réseau
- Rénovation de la ligne TGM
- Aménagement de la Boucle centrale
- Amélioration de l'organisation de la Transtu

Appréciation de la performance

Pertinence

Les extensions étaient recommandées de façon pertinente par le PDRT. Les choix des tracés des extensions des lignes 2 et 4 se sont avérés judicieux. En revanche, les travaux étant en cours, il est plus difficile d'avoir actuellement une opinion sur la pertinence de la rénovation de la ligne TGM (Tunis, Goulette, Marsa). La faible augmentation de la population et le détournement vers d'autres modes de transport d'une partie du trafic de la ligne pourraient porter préjudice au trafic futur du TGM. La réalisation d'une étude économique devrait permettre de mieux apprécier la pertinence de cette ligne. »

Efficacité

Les objectifs définis dans les études économiques d'extension des lignes 4 et 6, en particulier le trafic aux heures de pointe, ont été légèrement dépassés pour la ligne 4 de Manouba et légèrement inférieurs pour la ligne 6 (81 %). Faute de disponibilité du matériel roulant (fréquences inférieures aux objectifs), **les rames de métro en service, d'une capacité de 600 passagers, ont dû souvent transporter jusqu'à 800 voyageurs**, en particulier sur l'extension de la ligne 6. Ces conditions, en incohérence avec les attentes des usagers, ont poussé une partie d'entre eux à s'orienter vers d'autres modes de transport, en particulier les taxis collectifs. **L'extension de la ligne 6 (El Mourouj) est d'une efficacité insatisfaisante. Elle est en revanche satisfaisante pour l'extension de la ligne 4 (Manouba).**

Efficiences

L'efficiences est jugée très satisfaisante pour l'Extension de la ligne 4 vers le Campus universitaire de Manouba et satisfaisante pour l'extension de la ligne 6. Pour la rénovation de la ligne du TGM, **les temps écoulés avant la signature des contrats et les retards dans la réalisation de la phase 4** font que l'efficiences de cette sous-composante est insatisfaisante.

Impact

Malgré la construction de nouvelles infrastructures routières et le développement de services de taxis collectifs, la forte demande résultant du développement des zones d'influence du métro aurait difficilement pu être absorbée par d'autres modes de transport que le métro. Les extensions ont eu également des **effets indirects positifs** comme la contribution au **développement économique** des zones d'influence et la **valorisation urbaine** des quartiers et des communes. Des impacts négatifs ont été enregistrés, notamment la **réduction du chiffre d'affaires** de certains commerces situés le long de la ligne 6 de métro et **l'accroissement de la congestion routière à El Mourouj.**

La prise en considération des impacts sur l'environnement ainsi que les aspects sociaux a été insatisfaisante.

Viabilité/durabilité

La demande de transport dans la zone d'influence du projet va continuer à augmenter et la part de marché de l'exploitant, dont la qualité de service devrait s'améliorer, se renforcera. **La durabilité du projet est considérée comme satisfaisante.**

Valeur ajoutée de l'appui AFD

L'AFD a joué un rôle important à tous les stades du projet, notamment sur la prise en compte des impacts E&S et durant la mise en place des travaux en aidant, entre autres, l'entreprise et TRANSTU à trouver des **compromis sur les coûts et les délais.**

L'AFD a aussi cherché à contribuer à la mise en place de systèmes d'exploitation du métro léger par la TRANSTU, lui permettant d'opérer dans des **conditions financières et techniques satisfaisantes** afin de pouvoir exploiter de manière pérenne, les infrastructures du métro durant la durée de vie du projet.

Conclusions et enseignements

Les extensions des lignes 4 et 6 étaient nécessaires compte tenu du développement rapide de la demande de transport dans leurs zones d'influence. Ces extensions, de qualité, ont été construites selon des techniques qui devraient réduire les dépenses d'entretien des infrastructures dans l'avenir. Les délais et surcoûts constatés sont essentiellement dus à des modifications des caractéristiques techniques des extensions au cours de leurs réalisations.

En vue de consolider les activités de la TRANSTU, les recommandations suivantes sont proposées :

- Renforcer le plan de relance par la conduite d'un audit approfondi de la situation existante, l'objectif étant **d'identifier les niches permettant des gains de productivité et la réduction des coûts d'exploitation ;**
- élaborer un **business plan** sur la période 2015-2019 et un **plan d'action** pour la période 2020-2024 ;
- mettre en place une **comptabilité analytique** permettant l'évaluation exacte du coût d'exploitation du métro ;
- présenter un **système tarifaire** permettant à la TRANSTU de couvrir ses coûts d'exploitation sans subvention de l'État et négocier avec l'État une tarification qui servirait de base aux calculs des niveaux de subvention ;
- **externaliser** de manière systématique la fonction suivi et contrôle des travaux et concentrer l'activité sur l'exploitation du réseau ;
- étudier l'opportunité de filialiser l'entretien du matériel roulant et se concentrer uniquement sur l'exploitation du réseau ;
- accélérer la mise en place du nouveau système de perception tarifaire ;
- améliorer la qualité de service par la mise en place d'un système d'information dans les stations ;
- doter la TRANSTU d'une unité chargée des volets social et environnemental qui aura à la fois la tâche de suivre ces volets au niveau des grands projets mais aussi pour le suivi au quotidien de ces composantes. Cette unité aura en charge le suivi du PGE dans les études d'exécution et du respect des instructions environnementales et sociales lors des travaux.
- Examiner l'opportunité de créer un service communication à la Transtu, permettant d'élargir le champ des enquêtes satisfaction et d'élargir le lien avec les acteurs de la société civile en particulier pour les grands projets qui risquent d'engendrer des impacts sociaux et environnementaux importants en phase chantier, source de conflit.