

**Forum de la Mobilité Urbaine / MobiliseDays
1 - 2 Mars 2017 - Tunis, Tunisie**



**Coopération technique franco-tunisienne sur les transports urbains
Partenariat AFD – Ministère du Transport de Tunisie – CODATU**

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 »**

1 et 2 mars 2017, Tunis

Compte Rendu

Rédigé par : Mathieu Martin (CODATU), Hans Van Eibergen (CODATU) et Lorenza Tomasoni-Pradel (CODATU)

Avec la contribution de : Thierry Gouin (CEREMA)

**Forum de la Mobilité Urbaine / MobiliseDays
1 - 2 Mars 2017 - Tunis, Tunisie**

Table des matières

1.	Contexte de la coopération	3
2.	Le Forum de la Mobilité Urbaine / MobiliseDays.....	3
2.1.	Les Journées Nationales du Transport Urbain en 2012.....	3
2.2.	Objectifs du Forum de la Mobilité Urbaine / MobiliseDays en 2017	4
3.	Enjeux de la mobilité urbaine en Tunisie	5
4.	Débats et principales recommandations.....	8
4.1.	Etat des lieux et principaux défis de la mobilité urbaine durable en Tunisie.....	8
4.2.	Table Ronde - Quelle stratégie de mobilité urbaine pour répondre aux enjeux climatiques ?	10
4.3.	Session 1 - Mobilité urbaine : des politiques nationales au service des stratégies locales	13
4.4.	Session 2 - Comment adapter le cadre législatif pour une meilleure organisation de la mobilité urbaine en Tunisie ?	15
4.5.	Session 3 - Quelles nouvelles solutions de financement pour le transport urbain en Tunisie ?.....	18
4.6.	Session 4 - Les Autorités Régionales Organisatrices des Transports Terrestres en Tunisie : de la théorie à la pratique	22
5.	Conclusions et recommandations pour la NUMP	27
6.	Glossaire	29
7.	Annexes	30
7.1.	Annexe 1 –Schéma des acteurs de la mobilité urbaine en Tunisie	30
7.2.	Annexe 2 - Volet national (NUMP) de MobiliseYourCity (MYC) Tunisie... Erreur ! Signet non défini.	
7.3.	Annexe 3 - Programme du FMU/MobiliseDays	31

1. Contexte de la coopération

Afin de répondre aux enjeux de coordination, de planification et de financement du secteur des transports urbains tunisiens, l'Agence Française de Développement soutient dans le cadre d'un FEXTE (Fonds d'Expertise Technique et d'Echanges) la mise en place d'un programme de coopération franco-tunisienne avec le Ministère du Transport de Tunisie (MTT). Ce projet lancé le 3 février 2016 à Tunis vise à améliorer la qualité, l'efficacité et l'attractivité des transports urbains du Grand Tunis, et des agglomérations tunisiennes plus largement.

Ce programme de coopération s'appuie sur une convention tripartite signée entre le Ministère du Transport Tunisien (MTT), l'Agence Française de Développement (AFD) et CODATU. Ce dernier intervient comme animateur et accompagne le MTT et les entreprises publiques dans la planification et la mise en œuvre de projets de transports. En tant qu'animateur, CODATU souhaite favoriser 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 MTT bénéficie ainsi d'une expertise technique de la part de CODATU sur un certain nombre de projets prioritaires définis avec les partenaires tunisiens et relatifs principalement au développement du réseau de transports collectifs et à la structuration institutionnelle sur le Grand Tunis. Cet accompagnement se concrétise par une assistance technique en continue et des appuis ponctuels sur des dossiers d'actualité pour le MTT et les entreprises concernés tels que l'intégration tarifaire et le système de billetterie associé, la mise en place d'une Autorité Régionale Organisatrice de la Mobilité à Tunis et plus généralement la mise en œuvre du reste du programme, en faveur de la coordination multimodale. A l'issue des activités coordonnées par CODATU, un certain nombre d'appels d'offre pour des études peuvent être lancés par le MTT et l'AFD afin de combler des manques ou des besoins techniques complémentaires identifiés lors des ateliers et des missions d'expert.

2. Le Forum de la Mobilité Urbaine / MobiliseDays

2.1. Les Journées Nationales du Transport Urbain en 2012

En 2010, dans le cadre d'un programme initié par le Centre pour l'intégration en Méditerranée (CMI), et financé par l'Agence Française de Développement, un important travail de renforcement des compétences des autorités nationales et locales méditerranéennes avait démarré sur le thème de la mobilité urbaine durable, avec l'appui de CODATU du CEREMA et de l'AFD. Il avait pour but de forger progressivement une culture méditerranéenne en partageant les bonnes pratiques et d'apporter des solutions plus adaptées aux différents contextes locaux. Ce programme a consisté en un cycle de rencontres régionales et nationales dans le bassin méditerranéen. Fin 2012 étaient ainsi organisées à Tunis des **Journées Nationales du Transport Urbain (JNTU)** sur les thématiques de la gouvernance et du financement des transports urbains, dans le but de proposer des actions constituant une feuille de route sur le court et moyen terme. Ces JNTU ont ainsi reconfirmé les **thématiques prioritaires suivantes** :

- **Restructuration institutionnelle du secteur du transport urbain à travers la mise en place d'autorités régionales organisatrices des transports terrestres (AROTT, prévues par la Loi 33-2004**

Forum de la Mobilité Urbaine / MobiliseDays 1 - 2 Mars 2017 - Tunis, Tunisie

actuellement en cours de révision) et la **définition de schémas de financement durables**.

- **Développement, intégration et exploitation de réseaux de transport collectifs** à Tunis mais aussi dans les autres villes tunisiennes (Projet de métro léger à Sfax prévu à l'horizon 2020). La question de l'intégration entre le transport collectif individuel, public et artisanal aux différentes échelles (régionale et urbain) et de leur régulation sont prioritaires pour assurer un développement durable et soutenable des systèmes de transport urbains dans les villes tunisiennes.
- **Planification et mise en œuvre d'une politique multimodale**. La planification de la mobilité est un enjeu majeur pour la capitale tunisienne dans la perspective de développement d'un réseau de transport intégré et bien articulé avec le développement urbain de la ville. Il n'existe pas en Tunisie de politique articulant transport et urbanisme même si plusieurs villes tunisiennes ont déjà élaboré un Plan des Déplacements Urbains (PDU) en partenariat avec l'ANME (Villes de Sousse et Sfax). La ville de Sfax vient de lancer la révision de son PDU en coopération avec la GIZ et a inscrit cette démarche dans le cadre d'une NAMA (*National Appropriated Mitigation Action*).

2.2. Objectifs du Forum de la Mobilité Urbaine / MobiliseDays en 2017

Dans le cadre du programme de la coopération technique animée par CODATU à Tunis, et financée par l'AFD, le **Forum de la Mobilité Urbaine (FMU) « Vers une Politique Nationale de Mobilité Urbaine en Tunisie pour une meilleure gouvernance locale et des mécanismes de financement durable »** a été organisé les 1^{er} et 2 mars 2017 à l'hôtel El Mouradi à Gammarth, sur des thématiques similaires. Cet événement national était l'occasion pour les différents acteurs de la mobilité urbaine de se rassembler à nouveau autour des problématiques de gouvernance et de financement, et de réfléchir au bilan depuis les JNTU, et aux actions à mener dans les prochaines années.

Par ailleurs, afin de mettre en place des actions pouvant contribuer au respect de l'engagement pris par la Tunisie lors de la COP 21 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 a candidaté à l'initiative **MobiliseYourCity**. Cette initiative vise à réduire les émissions de CO2 dans le secteur du transport et de la mobilité urbaine à travers 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. Elle 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.

Le FMU a pour objectifs :

- ✓ De proposer des orientations stratégiques d'une **politique nationale de mobilité urbaine durable** à mettre en place avec l'appui technique de l'initiative MobiliseYourCity ;
- ✓ De concerter les acteurs sur les enjeux et les améliorations à apporter au **cadre législatif, réglementaire et institutionnel** des transports urbains ;
- ✓ De préparer la mise en place de nouveaux **mécanismes de financement** pour le secteur du transport urbain en Tunisie et d'en étudier la faisabilité de leur mise en œuvre ;

Forum de la Mobilité Urbaine / MobiliseDays 1 - 2 Mars 2017 - Tunis, Tunisie

- ✓ D'identifier les actions à mener afin d'accompagner la décentralisation prévue par la nouvelle Constitution Tunisienne de 2014 en travaillant sur la création d'**autorités régionales organisatrices du transport terrestre** (AROTT) dans les plus importantes agglomérations en Tunisie, conformément aux termes de la Loi 2004-33 ;

Par ailleurs, les travaux menés dans le cadre du séminaire doivent permettre, par la suite, de définir un programme de travail de l'assistance technique proposée dans le cadre de l'**initiative MobiliseYourCity** qui soit partagé et validé par le Ministère du Transport et les acteurs clés de la mobilité urbaine en Tunisie (voir annexe 3). Ce programme est le résultat de plusieurs rencontres et réunions avec les acteurs nationaux lors d'une première mission exploratoire effectuée courant 2016 et des discussions tenues lors du Forum de la Mobilité Urbaine.

3. Enjeux de la mobilité urbaine en Tunisie

Sur les 11 millions d'habitants en Tunisie, 67.8% vivent dans des agglomérations¹. L'agglomération du Grand Tunis est la plus importante du pays avec plus de 2,5 millions d'habitants, soit un quart de la population tunisienne. La rapide croissance urbaine au cours des trois dernières décennies, observée dans les grandes agglomérations telles que Tunis et Sfax, a fait apparaître d'importants enjeux en termes de transports. Or le manque de développement du secteur public a provoqué une insuffisance de l'offre de transports collectifs urbains qui n'était plus capable de répondre à la demande, et ainsi une croissance de l'usage des transports privés.

La compétence en matière de planification et d'exploitation des transports urbains reste centralisée en Tunisie, les collectivités locales n'y jouant aujourd'hui qu'un rôle limité. Le Ministère du Transport (MTT) exerce sa tutelle sur les entreprises de transport collectif du Grand Tunis (TRANSTU, RFR, SNCFT) et sur celles des autres régions et pôles urbains (région du Sahel, Sfax, Bizerte...). Ces entreprises sont fortement dépendantes des subventions de l'État pour leur équilibre financier puisque les tarifs fixés par le gouvernement ne permettent pas de couvrir les charges d'exploitation et les cantonnent en dessous du seuil de rentabilité. Pour plus d'information consulter la cartographie des acteurs en annexe.

A Tunis, les principaux opérateurs sont :

- La **Société des Transports de Tunis (TRANSTU)**, née en 2003 d'une fusion entre la Société nationale des transports (SNT) et la Société du métro léger de Tunis (SMLT), elle gère 3 réseaux : un réseau de métro léger, de type tramway moderne, (6 lignes, 66 stations, 45 km en double-sens), un réseau d'autobus (219 lignes, plus de 6000 km), et la ligne ferroviaire du Tunis-Goulette-La Marsa (TGM, 18 km en double-sens) qui devrait, à terme, être intégrée au réseau de métro léger. La TRANSTU transporte chaque année 340 millions de passagers dont 68 % par autobus.
- La **Société du Réseau Ferré Rapide de Tunis (RFR)**, qui a été créée en 2007 pour mener à bien les études et la réalisation du réseau ferroviaire suburbain RFR. Le réseau devrait compter à terme cinq lignes totalisant 86 km. La ligne A (sud-est) est déjà existante. La première tranche du réseau

¹ Recensement Tunisie 2014

Forum de la Mobilité Urbaine / MobiliseDays 1 - 2 Mars 2017 - Tunis, Tunisie

constituée des lignes D et E (ouest) est en construction et devrait être mise en service en octobre 2018. La deuxième tranche sera constituée des lignes C (sud) et C'F (nord). Toutes ces lignes sont à terme destinées à être prolongées. L'exploitation du réseau devrait être confiée à la SNCFT.

- La **Société Nationale des Chemins de Fer Tunisiens (SNCFT)**, créée à l'indépendance du pays, est l'opérateur ferroviaire national. En marge de son activité fret (essentiellement phosphates) et grandes lignes, elle assure les services de banlieue dans toute la Tunisie. Dans le Grand Tunis, elle exploite une ligne suburbaine de 23 km vers la banlieue sud-est (Borj Cedria) qui transporte chaque année une trentaine de millions de passagers. Cette ligne devrait à terme être électrifiée et devenir la ligne A du réseau RFR.

En 2002, l'étude du réseau de transports collectifs du Grand Tunis (RTCGT) dont la maîtrise d'ouvrage a été assurée par le Ministère du Transport avait préconisé plusieurs projets : des extensions pour le métro léger (type de tramway lourd de Tunis), la mise en place de lignes de bus en site propre, l'aménagement de pôles d'échanges centraux ainsi que la création d'un Réseau Ferré Rapide de grande capacité destiné à desservir les banlieues de l'agglomération et décongestionner la ville. Ces projets ont tous connu d'importants retards, dus notamment à des obstacles d'organisation et de coordination, et n'ont pas encore totalement abouti.

Le dernier plan quinquennal des investissements approuvé en 2016 a aussi acté le lancement d'un projet de métro-léger à Sfax dont la faisabilité avait déjà été étudiée en 2012. La création de la Société du Métro Léger de Sfax en mai 2015 et la nomination d'un PDG de cette même société en avril 2016 ont définitivement consolidé le démarrage du projet. Les appels d'offre pour les études d'avant-projet (AVP, ADP, APS) ont été lancés courant avril 2017 avec un financement de l'Etat. Cette perspective ouvre à Sfax un certain nombre d'interrogation concernant la coordination entre urbanisme et transport, mais aussi entre les différents modes de transport et en particulier la nécessité d'une restructuration structurelle du réseau de bus de la SORETRAS et du système de taxis afin d'améliorer la cohérence et la performance du système de mobilité urbaine dans son ensemble. Des premières réflexions en la matière ont été engagées dans le cadre de la démarche pilote de PDU-NAMA soutenu à Sfax par la GIZ et l'ANME et actuellement en phase de validation auprès des instances politiques.

Sur le plan institutionnel, la Loi n°2004-33 du 19 avril 2004 portant sur l'organisation des transports terrestres prévoit une déconcentration de l'organisation des transports au niveau des gouvernorats et la mise en place d'autorités régionales organisatrices des transports terrestres (AROTT), ainsi que l'entrée en vigueur d'un « droit sur le transport collectif public » visant à financer les réseaux. Les AROTT ont pour mission de planifier et d'organiser les transports urbains et régionaux dans chaque gouvernorat. Cette Loi n°2004-33 est actuellement en cours de révision au sein du Ministère.

Le conseil des ministres du 26 juin 2013 a par la suite confirmé la création d'autorités organisatrices des transports dans les régions de Tunis, du Sahel et de Sfax.

Aujourd'hui, les AROTT ne sont toujours pas mises en place, malgré des projets pilotes à Sfax et à Tunis. En effet, l'absence de décrets d'application déterminant le mode opératoire des AROTT, leurs moyens techniques, administratifs et humains ainsi que les mécanismes de financement pour les rendre autonomes, n'a pas permis de mise en place effective. La volonté politique de décentralisation, confirmée par la nouvelle

Forum de la Mobilité Urbaine / MobiliseDays 1 - 2 Mars 2017 - Tunis, Tunisie

constitution de janvier 2014, a cependant relancé le processus de mise en place des AROTT. Aujourd'hui, ces AROTT sont essentielles à l'établissement d'une bonne gouvernance locale pour les transports urbains en Tunisie.

Seule la Région de Sfax a entrepris une démarche active pour la constitution d'une Autorité Régionale Organisatrice du Transport Terrestre (AROTT) selon la définition donnée par la loi. Cette démarche, dont les résultats dépendent fortement des élections municipales attendues pour 2017, a été lancée en Octobre 2014 dans le cadre du projet Euromed Route, Rail et transport Urbain (RRU) en coopération avec CODATU.

L'expérience de Sfax a montré qu'il était possible de conduire progressivement le projet d'installation d'une AROTT en passant par un Comité de préfiguration. En effet, en l'absence d'élections locales, la vraie décentralisation politique n'est pas possible. Aussi, le Comité pour l'organisation des transports dans la région de Sfax est un excellent test pour regrouper tous les acteurs et tous les projets dans le domaine des déplacements urbains, mais il reste un organe technique sans véritable pouvoir de décision.

Toutefois, son utilité est grande sur le plan local avec déjà quatre réunions à son actif, notamment pour suivre et impulser les grands projets comme le PDU ou encore le Métro léger de Sfax. Mais ce Comité est surtout un excellent moyen pour étudier en grandeur nature, la configuration future permettant à ces AROTT une implantation solide et un fonctionnement efficace, en leur assurant une position de véritables autorités décentralisées dans le paysage institutionnel actuel et futur.

Suivant la méthodologie appliquée à Sfax, le Ministère du Transport a aussi entamé la réflexion pour la mise en place d'une seule AROTT sur l'agglomération du Grand Tunis qui s'étale sur 4 gouvernorats, et ceci à travers la mise en place d'un comité de préfiguration interrégional.

Un des enjeux majeurs du chantier de restructuration institutionnelle pour une gouvernance locale des transports urbains est celui du financement, en termes d'investissement mais aussi et surtout de fonctionnement. La grande majorité des compagnies de transport public tunisiennes sont des entreprises publiques sous la tutelle du Ministère du Transport et dépendent directement de celui-ci et du Ministère des Finances pour la gestion de leur budget. Les recettes actuellement perçues par les entreprises proviennent essentiellement des recettes voyageurs, pour lesquelles les tarifs des titres sont fixés par l'Etat, et des subventions accordées par celui-ci. Mais les tarifs n'ayant quasiment pas évolué depuis plus de dix ans, les entreprises publiques sont en situation de déficit, voire de faillite, amenant le Ministère du Transport à procéder à des plans d'assainissement réguliers.

Signalés lors des JNTU 2012 comme deux axes d'intervention prioritaires, les sujets de gouvernance et de financement sont plus que jamais d'actualité, et représentent des points essentiels à l'élaboration d'une politique de mobilité urbaine durable. Le Forum de la Mobilité Urbaine / MobiliseDays a de cette manière permis de faire le bilan des actions entreprises depuis les JNTU 2012, et de réfléchir à de nouvelles recommandations pour aller vers une politique de mobilité urbaine durable.

Forum de la Mobilité Urbaine / MobiliseDays 1 - 2 Mars 2017 - Tunis, Tunisie

4. Débats et principales recommandations

4.1. Etat des lieux et principaux défis de la mobilité urbaine durable en Tunisie

Le Forum de la Mobilité Urbaine / MobiliseDays a été ouvert par M. Anis Ghedira, Ministre du transport de Tunisie, ainsi que par M. Olivier Poivre d'Arvor, Ambassadeur de France en Tunisie.

Monsieur le Ministre a remercié les organisateurs et participants du forum en soulignant l'importance du dialogue et de la concertation entre les différents intervenants du secteur. Il a ensuite rappelé la période de crise vécue par le secteur du transport urbain en Tunisie, et le besoin d'initier de vraies réformes structurantes qui répondront mieux aux besoins. Ces réformes touchent principalement à la gouvernance avec la mise en place des autorités organisatrices des transports terrestres, et au financement du transport public, avec l'objectif de mettre en place des mécanismes et modèles de financement plus durables pour le développement et le fonctionnement des transports urbains en Tunisie.

Monsieur l'Ambassadeur de France s'est joint aux remerciements de Monsieur le Ministre, et a rappelé l'importance du transport public dans le monde comme un enjeu économique, social et environnemental et le caractère stratégique de la mise en place d'une politique nationale de mobilité urbaine durable pour l'ensemble des villes tunisiennes, mais aussi au niveau du pays qui, en améliorant l'accessibilité de ses villes côtières, exploitera mieux sa façade méditerranéenne, atout majeur de son rayonnement international.



Crédit photo : Thierry Gouin, Cerema

**Forum de la Mobilité Urbaine / MobiliseDays
1 - 2 Mars 2017 - Tunis, Tunisie**



Crédit photo : Thierry Gouin, Cerema

M. Sassi Hammami, Secrétaire Général du Ministère du transport a ensuite pris la parole pour exposer aux participants les recommandations émises à l’issue des JNTU en 2012 (voir §2.1) et faire un bilan des actions menées jusqu’en 2017 en précisant l’état d’avancement de leur mise en œuvre (résumés dans le tableau ci-dessous). La majorité des problématiques évoquées lors des JNTU sont toujours d’actualité, et nécessitent une attention accrue de par la situation d’urgence.

Recommandation JNTU 2012	Proposition 2012	Bilan 2017
Mettre en œuvre une politique nationale des transports urbains durables	<ul style="list-style-type: none"> • Création d’une Commission Nationale Interministérielle des transports urbains durables 	<ul style="list-style-type: none"> • Mission toujours assurée par le Ministère du Transport
Mettre en place les autorités régionales organisatrices de transport prévues par la loi n°2004 -33	<ul style="list-style-type: none"> • Renforcement des capacités des futures AROTT • Appui spécifique et transfert de compétences à Sfax et à Sousse • Projets pilotes de TCSP suivis par les AROTT 	<ul style="list-style-type: none"> • Actions de formation • Coopération avec des villes Françaises (Grenoble, Strasbourg) • Comité de préfiguration d’une AROTT mis en place à Sfax • Projet de TCSP lancé à Sfax
Créer une autorité organisatrice des transports spécifique au Grand Tunis	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en place d’un comité technique interministériel associant l’AUGT et les communes 	<ul style="list-style-type: none"> • Comité en cours de constitution
Mettre en place une tarification intégrée pour les transports collectifs à Tunis	<ul style="list-style-type: none"> • Etude tarifaire • Enquête « ménages-déplacements » • Politique tarifaire intégrée • Nouvelle grille tarifaire 	<ul style="list-style-type: none"> • Démarrage d’une étude d’intégration tarifaire en 2017 • Système billettique en projet
Clarifier les relations entre les pouvoirs publics et les entreprises de transport	<ul style="list-style-type: none"> • Etat des lieux de la situation • Revoir la relation contractuelle entre Etat et entreprises publiques • Possibilité de développement des services privés et ouvertures aux nouveaux services 	<ul style="list-style-type: none"> • Commission au niveau de la Présidence du Gouvernement chargé de la restructuration et la gouvernance des entreprises publiques • Projets de restructuration des entreprises publiques en difficulté
Augmenter les recettes tarifaires	<ul style="list-style-type: none"> • Rattraper progressivement le niveau des tarifs • Indexer l’augmentation annuelle sur l’inflation 	<ul style="list-style-type: none"> • Hausse des tarifs pour les opérateurs privés

**Forum de la Mobilité Urbaine / MobiliseDays
1 - 2 Mars 2017 - Tunis, Tunisie**

	<ul style="list-style-type: none"> • Réviser les réductions tarifaires et transférer les compensations sur d'autres budgets 	<ul style="list-style-type: none"> • Hausse du montant de la subvention pour les entreprises publiques
Trouver de nouvelles sources de financement	<ul style="list-style-type: none"> • Valorisation foncière autour des stations RFR • Valorisation du patrimoine foncier des entreprises publiques • Prélèvement fiscal sur les bénéficiaires indirects • Fonds de financement des projets de transport 	<ul style="list-style-type: none"> • Un projet de décret préparé
Articuler le développement urbain et la planification des transports	<ul style="list-style-type: none"> • Intégrer les services de l'aménagement du territoire et l'AUGT dans le comité technique interministériel • Intégrer la planification et l'aménagement urbain dans les travaux d'AROTT 	<ul style="list-style-type: none"> • AUGT et ANME pris en compte dans le projet de comité • MEHAT représenté au niveau des comités de préfiguration de Sfax et du Grand Tunis
Préparer les autres principales villes à la mobilité urbaine durable	<ul style="list-style-type: none"> • Etudes sur la demande de déplacements et sur les modes à développer • Base de données sur la mobilité urbaine en Tunisie 	<ul style="list-style-type: none"> • Participation des représentants des principales villes dans les actions de sensibilisations et formation

4.2. Table Ronde - Quelle stratégie de mobilité urbaine pour répondre aux enjeux climatiques ?

En réponse aux engagements pris lors de la COP21 et suite à la volonté de la Tunisie de s'engager dans l'initiative MobiliseYourCity, la première table ronde visait à mobiliser les experts dans la salle pour discuter des enjeux de mobilité liés au changement climatique et à inciter les représentants politiques à se positionner vis-à-vis du rôle que les transports urbains peuvent jouer pour contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Au-delà de son impact dans la réduction des émissions de GES, la transformation des systèmes de mobilité urbaine répond à des enjeux locaux qui doivent être des puissants moteurs de changement. A cet égard la Tunisie fait face aujourd'hui à un développement important du système de transport en commun notamment sur la région de Tunis et de Sfax. Le pilotage de ces projets se fait encore largement au niveau central d'où la nécessité pour M. Hichem Ben Ahmed, Secrétaire d'Etat au Ministère du Transport, d'accélérer la mise en place de la décentralisation dans le secteur du transport à travers notamment la création des AROTT, mais aussi de renforcer le rôle de la société civile et des citoyens dans le processus décisionnel, suivant une logique de démocratisation. La faible coordination entre acteurs (notamment sur le Grand Tunis) donne lieu à des processus décisionnels lourds et contribue au ralentissement des projets en cours.

Renforcer l'utilisation des transports collectifs en développant des systèmes de transport en commun plus performants est un vrai défi pour les villes tunisiennes qui vivent depuis plusieurs décennies la détérioration de ce service public et voient le nombre de voitures congestionnant et polluant les centres villes et les grandes artères augmenter sans arrêt (+40% de l'usage des voitures particulière entre 1976 et 2016 dans la répartition modale à Tunis au détriment de la part des transports en commun). Pour pouvoir inverser les tendances M.

Forum de la Mobilité Urbaine / MobiliseDays 1 - 2 Mars 2017 - Tunis, Tunisie

Salah Belaid, PDG de la Transtu, insiste sur l'importance d'élaborer des stratégies de mobilité plus inclusives (par exemple dans le cadre de l'élaboration de Plan Développement Régional des Transports – PDRT, ou de « Plans de Déplacements Urbains » sur le modèle de Sfax) qui déterminent des objectifs en termes de « place de la voiture en ville », de réforme du transport collectif, de positionnement des transporteurs dits « artisanaux » (louages) et de développement de modes de déplacement moins polluants et de modes actifs. M. Belaid insiste aussi sur l'importance de la mobilité urbaine comme un levier d'action contre la pauvreté et l'isolement de certains quartiers ou régions. Néanmoins, les profondes difficultés financières rencontrées par les entreprises de transports sur l'ensemble du territoire ne sont pas sans conséquence même en termes de pollution et d'émission de CO2. Le parc de bus circulant dans la plupart des agglomérations tunisiennes est très ancien et donc polluant, mais les entreprises sont dans l'incapacité de répondre au même temps aux enjeux climatiques et à la demande de mobilité en forte augmentation. La situation financière critique est aussi un frein à la réalisation et à la finalisation des projets lourds en cours (RFR à Tunis) ou à venir (Métro léger à Sfax).

Il se dessine à travers ce débat un besoin urgent de construction d'une vision partagée accompagnée par un plan d'action concret et dont la faisabilité doit être assurée par les niveaux centraux. L'accord de Paris a été adopté en Tunisie le 10 février 2017 et il est temps maintenant de passer à l'action !



Crédit photo : Mathieu Martin, CODATU

M. Souirgi, Chef de projet transports à l'AFD, rappelle que le respect de cet accord n'est pas à considérer par les décideurs comme une contrainte mais plutôt comme une opportunité. Les pays qui arriveront à tenir leurs engagements profiteront d'un accès plus facile aux financements mis à disposition par les bailleurs de fonds et à la finance climat pour la mise en œuvre des actions et des projets participant à la réduction des émissions

Forum de la Mobilité Urbaine / MobiliseDays 1 - 2 Mars 2017 - Tunis, Tunisie

de CO2. L'initiative MobiliseYourCity s'inscrit intégralement dans cette démarche proposant une assistance technique pour le développement des plans d'actions au niveau local et au niveau national permettant d'afficher clairement et de manière quantifiée les bénéfices climats des différents projets, politiques et stratégies de mobilité urbaine à mettre en place en Tunisie. M. Fethi Hanchi, de l'ANME (Agence Nationale pour la Maîtrise de l'Energie) souligne à ce propos la situation critique en termes de données dans le secteur de la mobilité urbaine. L'obsolescence de ces données, le manque d'homogénéité au niveau des méthodes et le choix de périmètres d'études pas significatifs pour développer des stratégies au niveau des agglomérations rendent difficile toute évaluation et prospection. Un certain nombre de propositions ont été dégagées à partir des discussions afin de créer des conditions favorables à la mise en place d'une mobilité urbaine plus sobre en carbone en Tunisie.

PRINCIPALES RECOMMANDATIONS DEGAGEES A PARTIR DU DEBAT :

- a. Développer une politique nationale de mobilité urbaine** visant la promotion des transports collectifs et des modes actifs, et présentant aussi une vision partagée sur la place de la voiture dans les villes tunisiennes en 2030 ou 2040. Elle devra aussi aider à réfléchir à de nouvelles solutions basées sur l'utilisation des énergies renouvelables (voiture électrique, etc.) et bâtir ainsi une vision sur le long terme, répondant en même temps aux enjeux globaux et locaux.
- b. Construire un cadre législatif et réglementaire co-produit par l'ensemble des acteurs** à travers une démarche participative capable de prendre en compte aussi bien les enjeux nationaux et les besoins locaux spécifiques. Le concept de « mobilité » doit y être défini comme un service permettant le déplacement sous toutes ses formes, pour lesquels les « transports » sont un moyen et non une fin, et qui améliore l'« accessibilité » aux emplois et aux services. Le lien entre politique de mobilité et aménagement urbain doit être souligné. Ce cadre doit permettre d'accélérer la démarche de mise en place des AROM (Autorités Régionales Organisatrices de la Mobilité, et non plus des AROTT) et de trouver des solutions applicables et concrètes pour le financement de la mobilité urbaine en Tunisie. Au niveau national, il serait ainsi souhaitable d'améliorer le dialogue sur les questions de mobilité urbaine entre le Ministère du Transport et les autres Ministères directement concernés, en particulier le Ministère de l'Équipement et le Ministère de l'Énergie. Au niveau local, et notamment sur le Grand Tunis, le manque de dialogue entre les différents acteurs de la mobilité est un vrai obstacle à la mise en place d'un réseau de transport urbain intégré d'où l'urgence d'avancer rapidement sur la mise en place d'une AROTT.
- c. Placer la réduction des gaz à effet de serre comme un objectif spécifique des politiques de mobilité urbaine**

Le secteur du transport urbain est le plus émetteur de GES au niveau local (34% des émissions à Sousse, 41% à Sfax). Selon l'ANME, le potentiel de réduction des émissions de GES associées est situé entre 37% et 50% selon les agglomérations, sous réserve de politique de mobilité (très) volontaristes et efficaces. De telles politiques pourront avoir un impact environnemental fort et aideront la Tunisie à respecter ses engagements de réduction de l'intensité carbone.

d. Mettre en place un observatoire de la mobilité urbaine et de ses effets sur l'environnement

La création d'un observatoire et le renforcement des capacités concernant les méthodes de collecte et traitement des données sont dans ce sens primordiaux pour effectuer le **suivi des performances** des réseaux et récolter les **données statistiques** nécessaires en matière de mobilité.

Cette meilleure connaissance de la demande permettra de développer une offre de mobilité plus adaptée aux besoins et répondant mieux aux enjeux climatiques.

4.3. Session 1 - Mobilité urbaine : des politiques nationales au service des stratégies locales

La session a permis d'approfondir et d'échanger sur les processus d'élaboration d'une politique nationale de mobilité urbaine durable grâce à l'intervention du Cerema concernant la méthodologie développée dans le cadre de MobiliseYourCity, et la GIZ sur le concept de NAMA Transport.

M. Thierry Guoin, Chargé de mission à l'international du Cerema, a exposé les enjeux d'élaboration d'une politique nationale de mobilité urbaine, à travers les exemples français et marocain. Trois phases sont identifiées dans l'élaboration d'une politique nationale : la **phase stratégique** qui permet d'établir le diagnostic et définir les objectifs stratégiques, la **phase tactique** qui permet d'examiner les options et scénarios qui répondront aux objectifs, et la **phase opérationnelle** qui définit le plan d'action à suivre et s'assure des moyens pour le mettre en œuvre. Ces actions conduisent à travers une démarche participative, incluant l'ensemble des acteurs impliqués, à la définition d'actions prioritaires à entreprendre concernant la réglementation, la gouvernance, le financement et le renforcement des capacités en matière de mobilité urbaine à l'échelle nationale, ainsi que les outils méthodologiques à adopter suivant des standards internationaux et des référentiels techniques reconnus par la communauté scientifique. Ces trois phases ont été détaillées pour l'élaboration d'une Politique Nationale de Mobilité Urbaine² avec l'appui de l'initiative MobiliseYourCity (Voir le graphique ci-dessous).

Un accompagnement spécifique doit également être prévu afin d'appliquer une approche MRV (Mesurable-Reportable-Vérifiable) à même de quantifier les impacts sur le terrain des plans et politiques de mobilité urbaine durable existants ou à développer.

² National Urban Mobility Policy

Processus NUMP

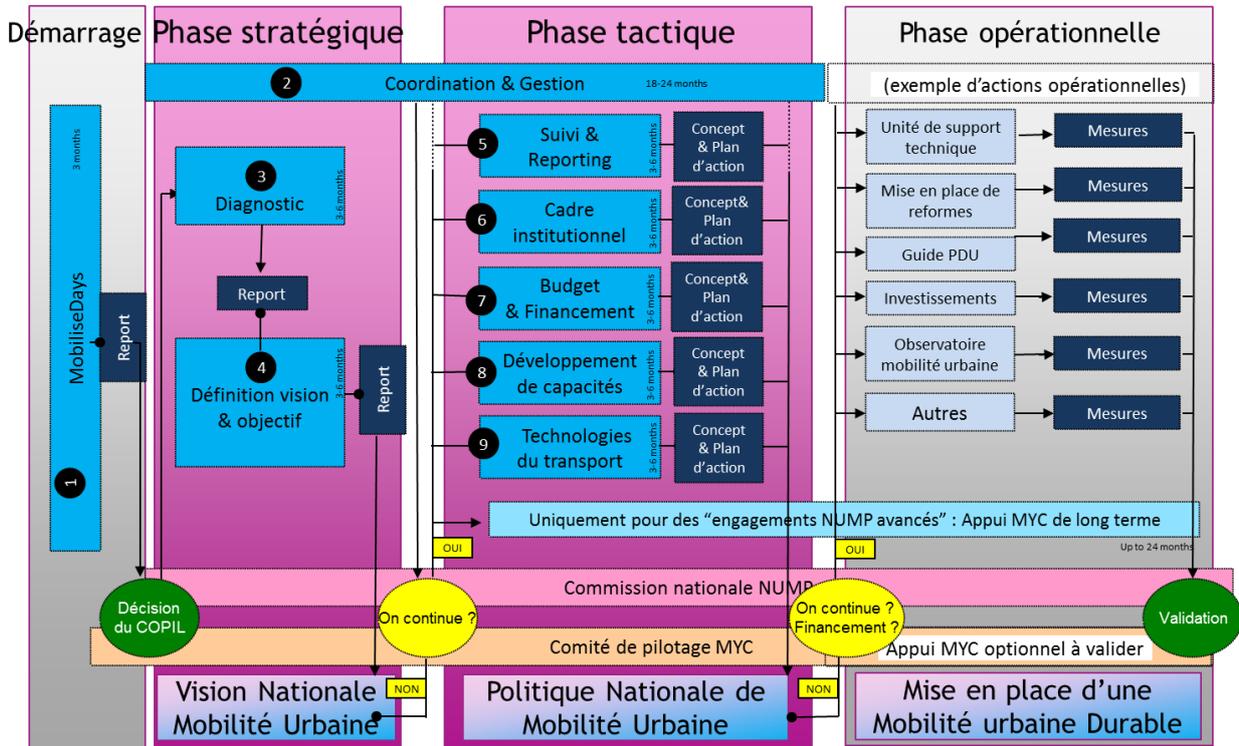


Schéma d'organisation pour l'élaboration d'une politique nationale de mobilité urbaine (NUMP) appuyé par l'initiative MYC

M. Akram Hamza, Expert GIZ a ensuite présenté la démarche NAMA (Mesures d'Atténuation Adaptées au contexte National³) en général et appliquée au transport : les T-NAMAs. Une NAMA est une méthodologie d'évaluation des réductions des émissions de CO2 associées à l'ensemble de mesures, plans ou politiques d'atténuation des émissions de gaz à effet de serre mises en place par les gouvernements au niveau national ou au niveau local dans le secteur du transport considéré dans son intégralité (routier, ferroviaire, maritime ou aérien, national, interurbain et urbain) ou bien pour un sous-secteur seulement (par exemple : les transports urbains). Cet outil vise à aider les pays à respecter leurs engagements climatiques en mettant en œuvre les NDC (Contribution Nationale Déterminée). En proposant l'élaboration d'une NAMA Transport dans le cadre de MobiliseYourCity, le Ministère du Transport pourra évaluer les réductions d'émissions de CO2 associées notamment à la Politique Nationale de Mobilité Urbaine (NUMP) afin de la valoriser dans le cadre des engagements pris à la COP21. Dans un souci de cohérence et de coordination des deux démarches il est donc souhaitable que l'élaboration de la NUMP soit faite en amont ou éventuellement en parallèle à la démarche NAMA pour qu'elle soit prise en compte dans l'estimation des réductions des émissions de CO2 dans le secteur du transport.

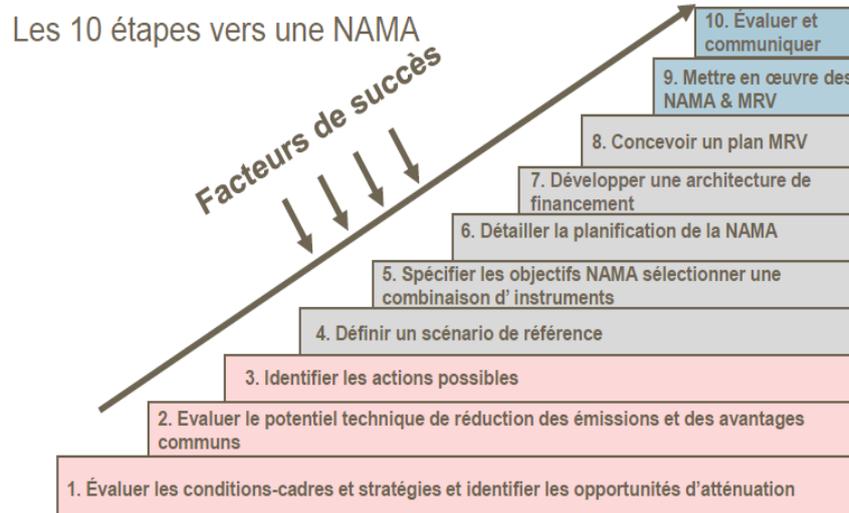
Le processus de conception d'une NAMA comporte dix étapes, de l'identification des stratégies à l'évaluation,

Assistance technique MYC pour l'élaboration d'une NUMP

³ Nationally Appropriate Mitigation Action

Forum de la Mobilité Urbaine / MobiliseDays 1 - 2 Mars 2017 - Tunis, Tunisie

détaillées ci-dessous. Les instruments pouvant constituer une T-NAMA sont réglementaires (lois, décrets, etc.), stratégiques (guides de planification), économiques (taxes, stratégies, etc.), ou informatifs (renforcement de capacité, sensibilisation). Des exemples concrets de T-Namas nationales sont observables au Pérou, en Colombie et en Indonésie.



Les dix étapes d'une NAMA

Ces deux présentations ont suscité plusieurs réactions de la part des participants qui se sont interrogés notamment sur la cohérence entre d'un côté l'incitation à la mise en place d'une Politique Nationale de Mobilité Urbaine et de l'autre côté la volonté de décentralisation exprimée par les hautes autorités dans le secteur de la mobilité urbaine, engendrant aussi une question de coordination entre les gouvernances locale et nationale. C'est à travers l'exemple français que Thierry Gouin du CEREMA apporte des éléments de réponse en soulignant **l'importance de créer au niveau national les conditions favorables à la mise en place de politiques définies localement**. En France, le cadre législatif et réglementaire national (Loi LAURE de 1996) impose l'élaboration de Plans de Déplacements Urbains à toute agglomération de plus de 100 000 habitants et délègue leur élaboration et mise en œuvre aux Autorités Organisatrices de Transport (AOT). A travers cet exemple il est important de comprendre que le rôle de l'Etat tel qu'il est défini en France n'est pas de dicter ou d'influencer les décisions au niveau local, mais plutôt d'orienter les collectivités locales vers les meilleurs outils et de leur donner les moyens (y compris financiers) pour développer leurs propres politiques et pour les mettre en œuvre. Ces orientations doivent se traduire par la mise en place de cadres législatifs et réglementaire efficaces à développer dans le cadre d'une Politique Nationale de Mobilité Urbaine afin de réaliser les conditions favorables au développement et à la mise en place localement de politiques ou de plans de mobilité urbaine (rôle des AROTT bientôt).

4.4. Session 2 - Comment adapter le cadre législatif pour une meilleure organisation de la mobilité urbaine en Tunisie ?

La seconde session a porté sur le contexte législatif actuel des transports urbains. L'intervention introductive du Directeur général des transports terrestres a permis de préciser le cadre réglementaire appliqué aux

Forum de la Mobilité Urbaine / MobiliseDays 1 - 2 Mars 2017 - Tunis, Tunisie

transports urbains prévu par la loi n° 2004-33, ainsi que par la loi n°95-108 sur la création de l'Agence Urbaine du Grand Tunis, la loi n°2004-72 relative à la maîtrise de l'énergie, et l'ensemble des décrets fixant les attributions des ministères.

Les changements fréquents de gouvernement et la difficulté à établir un **leadership politique** fort et durable dans le temps représentent des freins à l'application et l'évolution des lois.

La prise de conscience de l'importance de la **cohésion entre les différents secteurs** tels que le transport, l'aménagement urbain et la maîtrise de l'énergie a été réaffirmée lors de cette table ronde. A titre d'exemple, la Loi n°2004-72 relative à la Maîtrise de l'énergie et proposant l'élaboration de PDU dans les villes tunisiennes, ne prévoit pas d'implication directe du Ministère du Transport (jouant actuellement le rôle d'AOT au niveau national) dans le développement des scénarios tandis que l'ensemble des projets d'infrastructures lourdes sont sous sa responsabilité directe. Le MTT est invité à donner un avis de non-opposition au PDU en phase finale de validation. Avec l'arrivée des AROM il serait souhaitable de revoir certainement un ensemble de lois afin qu'il y ait cohérence dans les applications qui en résultent. Cette révision pourra aussi permettre de redéfinir le rôle des PDU face au PDRT (Plan Directeur Régionaux de Transport, réalisés à l'échelle des gouvernorats), et dans certains comme le Grand Tunis, s'interroger sur la distinction de ces deux types de plan.

La mauvaise planification des transports urbains et l'étalement urbain incontrôlé ont des effets négatifs en termes de mobilité des ménages sur des territoires urbains de plus en plus larges avec comme conséquence une augmentation des distances parcourues qui impacte directement la consommation d'énergie et l'économie des ménages. Dans l'autre sens, l'emplacement des équipements structurants agit aussi sur les besoins de déplacement et doit donner lieu à une concertation préalable suivie. Cette concertation existe aujourd'hui, mais elle est insuffisante, d'où la nécessité d'agir au niveau réglementaire.

Cette session a aussi été l'occasion d'ouvrir le débat autour du nouveau code des collectivités locales en lien notamment avec la question des périmètres de planification. En effet selon M. Fethi Hassine, Directeur général de l'aménagement du territoire au MEHAT il serait essentiel d'introduire en Tunisie la notion d'intercommunalité, périmètre beaucoup plus pertinent que celui des communes pour gérer un certain nombre de services publics, dont la mobilité urbaine, et pour assurer une planification urbaine plus cohérente dans les moyennes et grandes agglomérations tunisiennes. Cette question est cruciale dans le domaine du transport et de la mobilité où le périmètre des transports urbains (PTU) dépasse largement les limites communales. Elle nécessite des réflexions concertées entre l'ensemble des municipalités incluses dans le PTU en termes de développement d'infrastructures de transport mais aussi d'aménagement urbain dans un souci de cohérence et de cohésion territoriale. La mise en place d'autorités organisatrices de la mobilité urbaine dirigées par des élus comme c'est le cas pour les Syndicats Mixtes de Transports en Commun (SMTC) en France permettra de créer dans chaque agglomération une instance réunissant les différentes municipalités et dédiée au dialogue, à la définition d'une stratégie partagée et à la prise de décision dans le domaine de la mobilité urbaine.

Forum de la Mobilité Urbaine / MobiliseDays 1 - 2 Mars 2017 - Tunis, Tunisie



Crédit photo : Mathieu Martin, CODATU



Crédit photo : Thierry Gouin, Cerema

PRINCIPALES RECOMMANDATIONS DEGAGEES A PARTIR DU DEBAT :

a. **Créer une Commission Nationale interministérielle pour la Mobilité Urbaine** pilotée par le Ministère du Transport afin de s'assurer de la cohérence et la coordination des stratégies et des textes législatifs touchant à l'aménagement du territoire et à la mobilité urbaine. Cette même commission sera chargée du suivi de la démarche d'élaboration de la Politique Nationale de Mobilité Urbaine et de la NAMA Transport. Un décret paru en 1983 avait notamment ordonné la création d'un Comité National de coordination et de réflexion en matière de transport urbain qui avait pour mission de définir la politique de transports urbains. Ce comité est aujourd'hui inactif. La possibilité de réactiver ce comité et le transformer en Commission Nationale pour la Mobilité Urbaine est à étudier.

b. **Mettre en place un cadre législatif cohérent et intégré**

Le constat a été fait que les démarches de coordination entre **planification urbaine, aménagement du territoire, et planification des transports** avaient été souvent le fruit du hasard des échanges entre les acteurs, causant des incohérences dans la législation, les projets et les calendriers.

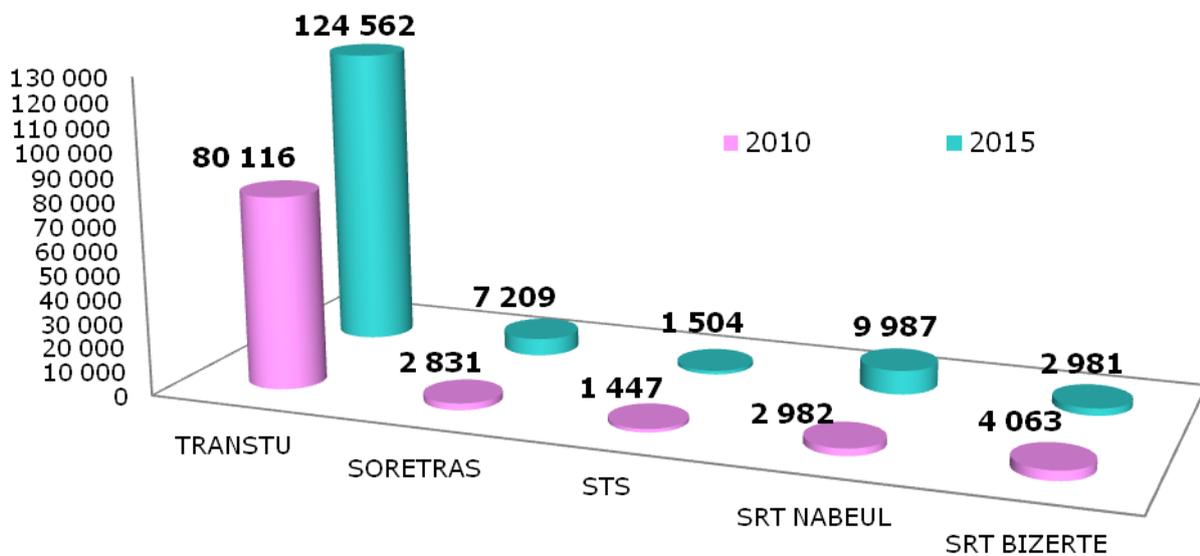
L'élaboration d'outils de planification (PDRT, PDU, SCOT, PLU, etc.) doit être faite de manière plus coordonnée et nécessite l'abandon des politiques sectorielles en faveur de stratégies mieux coordonnées permettant d'assurer une meilleure **synchronisation dans l'espace** (périmètre du transport) **et dans le temps**. Il a par exemple été proposé de modifier les lois concernées dans ce sens pour les rendre plus cohérentes.

c. **Garantir un portage politique fort pour assurer la mise en application des lois**

De nombreux articles de loi existent déjà, mais ne sont pas appliqués par manque de précision et de suivi des décrets d'application. Compte tenu du contexte tunisien et de son instabilité politique, la proposition de réformes structurelles pourrait aussi être soutenue par un **portage fort** au niveau de la haute administration comme il a été le cas au Maroc avec M. Noureddine Boutayeb, Secrétaire Général au Ministère de l'Intérieur et figure clé de la réforme du secteur du transport urbain marocain.

4.5. Session 3 - Quelles nouvelles solutions de financement pour le transport urbain en Tunisie ?

La troisième session portant sur les mécanismes de financement a été introduite par une présentation sur l'organisation actuelle du financement du transport faite par M. Salah Belaid, Président directeur général de la Transtu. La situation de déficit chronique des entreprises de transport public a été ainsi exposée avec l'exemple de la Transtu dont les résultats annuels depuis 2010 sont négatifs et la dette globale cumulée est de 612 millions de dinars en 2015. Les causes de ce déficit sont multiples : le gel des tarifs des tickets de transport depuis plus de 10 ans ainsi que l'augmentation de la fraude ; le large nombre d'embauches sociales depuis la révolution ; les compensations de l'Etat jugées insuffisantes par les entreprises ; l'obsolescence du matériel roulant et la baisse de productivité des entreprises avec des ratios R/D (Recettes/Dépenses) en constante dégradation



Evolution du déficit non couvert des entreprises publiques de transport

En différenciant bien le financement d'investissement du financement de fonctionnement, plusieurs mécanismes ont été évoqués et discutés (financement par les bénéficiaires directs, indirects, valorisation foncière, recettes publicitaires, PPP). M. Mohamed Mezghani, Secrétaire général adjoint de l'UITP, a apporté une vision élargie de ces mécanismes à travers une présentation sur les solutions de financement à l'international. Les stratégies relatives aux recettes ont d'abord été présentées (recettes tarifaires et non tarifaires), puis les sources alternatives telles que les taxes sur les automobilistes, les entreprises et sur le foncier, complétant les concepts abordés lors de la présentation précédente. Enfin, le cas du Maroc a été exposé à travers la présentation du Fonds d'accompagnement des réformes de transport routier urbain et interurbain (FART). Ce compte d'affectation spéciale a été mis en place en 2014 pour assurer le financement pérenne des projets de transport public urbain au Maroc et une décentralisation des responsabilités aux collectivités locales.

Forum de la Mobilité Urbaine / MobiliseDays 1 - 2 Mars 2017 - Tunis, Tunisie

La table ronde organisée à la suite de ces deux présentations de cadrage, a permis de faire le point sur les insuffisances actuelles en matière de financement des transports urbains et les orientations possibles qui permettront d'améliorer la situation financière du secteur en Tunisie.

La dégradation de la situation financière des entreprises de transport en Tunisie concerne notamment les coûts liés au fonctionnement des réseaux ; l'investissement étant couvert en grande majorité par les bailleurs de fonds internationaux, très présents en Tunisie et dont la participation a été consolidée dans le cadre de la stratégie Tunisia 2020. La tension reste forte autour du sujet et le débat soutenu entre les opérateurs de transport, qui considèrent que l'Etat n'intervient pas suffisamment dans la compensation des pertes des entreprises publiques et privées, et le Ministère des Finances qui constate : une augmentation des demandes de compensation d'environ 10% par an⁴, le non-respect des contrats-programme établis avec les entreprises et accuse les opérateurs de gestion totalement inefficace des coûts d'exploitation. M. Riadh Abbes, Directeur général au Comité général du budget du Ministère des Finances, propose donc la mise en place d'une chambre de compensation et d'un système d'évaluation des performances des entreprises qui permettrait d'en améliorer l'efficacité et de distribuer de manière plus équitable les subventions (aujourd'hui l'entreprise la plus subventionnée est la Transtu qui est aussi l'entreprise avec le plus gros déficit). M. Belaid, PDG de Transtu, met en évidence la difficulté pour les entreprises de transport de réduire les coûts d'exploitation dus à l'augmentation régulière des salaires et des effectifs (y compris via des embauches réalisées en réponse aux dialogues sociaux nationaux) et à un parc bus vieillissant dont l'entretien devient de plus en plus coûteux.

Toutes les grandes entreprises de transport sont publiques et l'Etat en est l'actionnaire majoritaire. Aucun cahier de charge ne leur est imposé et compte tenu de la non-soutenabilité de la situation il est nécessaire de trouver des nouveaux modèles de gestion de la relation entre les opérateurs et l'Etat, mais aussi d'anticiper l'arrivée des AROTT qui pourraient être amenées à contractualiser directement avec les opérateurs publics, voire – à terme - à les mettre en concurrence via une ouverture du marché aux opérateurs privés et la mise en place de délégations de service public (DSP) – même si ce dernier point devra au préalable être plus largement débattu.

Les discussions ont porté aussi sur d'autres sources de financement au-delà des subventions. La question des tarifs est cruciale et peine à avancer. Depuis 1963 les tarifs scolaires (subventionnés par le Ministère de l'Education) sont gelés alors que les étudiants représentent environ 40% de la clientèle à Tunis. La grille tarifaire est sous le contrôle du Ministère du Transport qui peine à proposer des augmentations afin d'éviter toute manifestation et désordre social. La Transtu observe une chute des recettes d'environ 28% en 10 ans et dénonce un coût du ticket de transport égal à seulement 10% du coût réel. Une révision des grilles tarifaires est nécessaire, voire indispensable, afin de pouvoir rétablir des tarifs équilibrés et limiter les pertes pour les entreprises (et l'Etat).

La question de la taxation des bénéficiaires indirects a aussi été touchée pendant le débat. L'introduction de mécanismes de financement plus complexes et structurants comme le versement transport, la taxe sur les

⁴ En 2017 le Ministère des Finances enregistre un budget de 651,453 Mld de Dinars pour le Ministère du transport (469 Mld de Dinars d'investissement et 182 Mld de dinars de fonctionnement) et prévoit une compensation de 450 Mld de Dinars (le carburant est quant à lui compensé à hauteur de 650 Mld de Dinars)

Forum de la Mobilité Urbaine / MobiliseDays 1 - 2 Mars 2017 - Tunis, Tunisie

carburants ou la captation de la plus-value foncière semblent aujourd'hui compliqués à mettre en place compte tenu de la conjoncture économique difficile en Tunisie. Néanmoins plusieurs intervenants à la table ronde soutiennent une vision du transport public, vecteur de développement économique, comme un service rendu aux acteurs économiques (réduction du temps de trajet des employés pour se rendre au travail, desserte de pôles universitaires, hospitaliers et économiques, etc.) et aux autres bénéficiaires indirectes (utilisateurs de la voiture particulière notamment), ce qui justifie la participation de ces derniers au financement. Le budget général de l'Etat, s'il doit être moins sollicité, reste enfin une source légitime de financement au regard des bénéfices économiques induits par un système de transport efficace (réduction de la congestion, des pollutions)... Le débat sur le mix de financement des systèmes de transport urbain reste donc à trancher.



Crédit photo : Thierry Gouin, Cerema



Crédit photo : Mathieu Martin, CODATU

PRINCIPALES RECOMMANDATIONS DEGAGEES A PARTIR DU DEBAT :

a. Dégager à court terme des recettes pour financer le fonctionnement des entreprises publiques de transport urbain

A court terme, il convient en priorité de sortir du cercle vicieux actuel dans lequel sont les entreprises publiques opératrices de transport : structurellement en déficit, elles voient leurs performances d'exploitation et leur productivité décliner, faute d'investissements et de réforme adéquate, ce qui éloigne d'elles les usagers, fait chuter les recettes, et n'incite pas l'Etat à investir dans leur fonctionnement... Pour cela, des mesures à effet rapides doivent être mises en place, comme :

- Améliorer l'efficacité des contrôles anti-fraude mis en place par les opérateurs ;
- Augmenter un certain nombre de tarifs aujourd'hui très préférentiels (ayant droit, agents publics, scolaires...) et si possible augmenter le niveau général du ticket unité ;
- S'accorder, entre Etat et entreprises publics, sur des plans d'assainissement financier de ces dernières.

b. Trouver une solution durable pour permettre l'équilibre financier des entreprises de transport privées et publiques, tout en les incitant à la performance technique et financière

Forum de la Mobilité Urbaine / MobiliseDays 1 - 2 Mars 2017 - Tunis, Tunisie

L'Etat joue à la fois un rôle de tutelle, de régulateur, d'actionnaire unique et de client auprès des entreprises publiques de transport. Il reste maître du système tarifaire, dont les recettes n'ont pas été augmentées depuis plus d'une décennie notamment pour des raisons sociales. Aujourd'hui, les coûts sont mal maîtrisés, les équilibres ne sont pas respectés. Le système de régie actuel est défaillant et devrait être réformé. Il convient donc de :

- **Réformer la gouvernance des entreprises publiques de transport urbain** et redéfinir les relations entre ces entreprises et l'Etat à travers : (i) la clarification du rôle de l'Etat dans la gouvernance des entreprises publiques de transport ; (ii) la mise en place d'un système de contractualisation⁵ efficace permettant une rémunération basée sur des indicateurs de performance,
 - **Mettre à jour de manière pérenne les grilles tarifaires du transport public**, dans chaque ville, en partant d'un tarif d'équilibre permettant de couvrir le coût complet réel du transport, ensuite abaissé via des subventions de l'Etat traduisant une politique sociale (tarifs sociaux avec subventions ciblées) ou un appui au nom de l'intérêt collectif (subvention générale pour toute la grille tarifaire) ; la détermination de la grille tarifaire doit être concertée avec les opérateurs ;
 - **S'assurer d'une forme d'indexation des tarifs sur l'inflation ;**
 - Etudier la mise en place progressive d'une concurrence dite « pour le marché »⁶ entre opérateurs (entreprises publiques comme petits opérateurs privés, éventuellement sur des segments différents), sur tout ou partie des réseaux de transport, en lien avec la création d'une **agence autonome de régulation et de compensation économique** permettant la compensation entre opérateurs dans le cadre d'une intégration tarifaire ;
 - Étudier la faisabilité au niveau national mais aussi au niveau local de mise en place de **mécanismes de financement plus structurants et durables** (VT, taxe carburants, plus-value foncière, fiscalité propres aux collectivités locales).
- c. Créer un cadre législatif permettant la décentralisation de ressources financières simultanément avec la mise en place des AROTT/AROM**

L'ensemble des préconisations mentionnées aux points (a) et (b) sont aujourd'hui pilotées par le Ministère du Transport ou bien le Ministère des Finances. Avec la prévision des élections locales en décembre 2017, il est urgent d'anticiper l'arrivée dans le paysage institutionnel des AROTT/AROM, qui pourraient dans un futur proche être directement en charge de la relation contractuelle avec les opérateurs, la définition des tarifs ou encore la mise en place d'une fiscalité propre aux collectivités au niveau local.

⁵ Qui peut prendre plusieurs formes : contrat d'objectifs et de moyens, contrat de délégation de service public, etc...

⁶ Les opérateurs sont mis en concurrence pour obtenir le droit d'exploiter un réseau, ou un certain nombre de ligne du réseau, sur lesquelles ils ont ensuite l'exclusivité.

**Forum de la Mobilité Urbaine / MobiliseDays
1 - 2 Mars 2017 - Tunis, Tunisie**

d. Elaborer le décret d'application de l'article 11 de la loi n°2004-33 qui déterminera les nouveaux mécanismes de financement selon les bénéficiaires du transport (directs et indirects)

L'article 11 de la loi n°2004-33 dit : « *Les services de transport collectif public sont financés par les usagers et, le cas échéant, par l'Etat, les AROTT ainsi que par les bénéficiaires de ces services. Les bénéficiaires sont soumis à un droit sur le transport collectif public dont l'assiette et les procédures de recouvrement sont fixées par décret* ». Le financement par les bénéficiaires direct en œuvre en Tunisie n'étant plus suffisant, des **mécanismes de financement par les bénéficiaires indirects** doivent être envisagés lors de l'élaboration du décret de cet article de loi.

Le **versement transport** est une solution souvent évoquée mais complexe. S'il est théoriquement légitime, son acceptabilité dépend du contexte économique (équilibre du marché du travail, compétitivité des entreprises), fiscal (niveau pré-existant de prélèvements obligatoires) et social (acceptabilité par le secteur privé d'une augmentation du coût du travail), et la conjoncture actuelle provoque une forte controverse. L'adaptation de cette solution au contexte tunisien doit être **étudiée de manière approfondie et participative**.

Les autres sources de financement doivent aussi être étudiées au regard de leur efficacité (coût de transaction au regard des revenus générés) et de leur faisabilité (juridique, politique, sociale, économique...). On peut citer en particulier une **taxe sur les carburants**, des **vignettes automobiles** ou encore les mécanismes de **captation de la plus-value foncière** le long des axes de transport ou de la rente générée par les plateformes numérique de mobilité (Uber, etc...).

4.6. Session 4 - Les Autorités Régionales Organisatrices des Transports Terrestres en Tunisie : de la théorie à la pratique

La quatrième session avait pour but de centrer le débat sur les enjeux de gouvernance locale, avec la construction des AROTT ou AROM. Cette session a notamment permis de reprendre certaines idées émises plus tôt sur le cadre législatif et les mécanismes de financement, en les illustrant par le besoin concret de mettre en place ces AROTT/AROM.

Cette session a été introduite par la présentation du projet d'AROTT à Sfax, faite par M. Mohamed El Euch, Directeur régional des transports de Sfax.

Depuis 2013, dans le cadre du projet EUROMED Route Rail et transport Urbain (RRU), la CODATU a assuré une mission auprès du Ministère du Transport et des autorités locales de Sfax avec pour but la mise en place effective d'une AROTT dans la région de Sfax conformément aux objectifs de la Constitution de 2014 et de la Loi n°2004-33. Le 2 décembre 2015, un comité de préfiguration a été mis en place associant l'ensemble des acteurs locaux dans le domaine des transports et d'aménagement urbain. Ce comité pour l'organisation des transports de la région de Sfax s'est réuni quatre fois en 2016 et a permis d'examiner l'ensemble des dossiers d'actualité, le Métro léger, le PDU et la modernisation de la SORETRAS.

Forum de la Mobilité Urbaine / MobiliseDays 1 - 2 Mars 2017 - Tunis, Tunisie

On constate aujourd'hui que seules les élections locales, prévues fin 2017, pourraient permettre la transformation réelle de ce comité en AROTT. En effet, à ce jour le comité est composé de tous les techniciens et administrateurs concernés et présidé par le gouverneur. Les élections devront permettre de transformer le comité de préfiguration « technique » en véritable autorité organisatrice « politique ». En effet, il est prévu que les élus locaux dès qu'ils seront élus, désignent leur représentant pour siéger au Conseil d'administration de l'AROTT. A Sfax il est prévu un représentant de toutes les communes du Grand Sfax avec dans un premier temps transitoire toujours la Présidence du Gouverneur, comme pour le Comité de préfiguration aujourd'hui, mais à terme un Président élu par ses pairs du Conseil d'administration.



Crédit photo : Mathieu Martin, CODATU

Le modèle du fonctionnement financier de Syndicat Mixte des Transports en Commun français a ensuite été présenté à travers l'exemple du SMTC Tisséo. Le projet structurant de mobilité de Toulouse a d'abord été décrit, rappelant qu'une autorité a aussi pour rôle de planifier la mobilité sur le moyen-long terme. Le modèle économique du SMTC Tisséo a ensuite été exposé, mettant en avant l'avantage du versement transport dans le contexte toulousain. En effet, cette solution permet ici de couvrir pleinement l'exploitation du réseau, laissant ainsi une bonne marge de manœuvre aux investissements.

Si le concept d'AROTT est aujourd'hui unanimement accepté, la prise d'initiative est encore trop timide. En se basant sur les avancées du projet d'AROTT de Sfax, et en prenant en compte les cas particuliers de Tunis et du Sahel, plusieurs points sont ressortis des débats.

PRINCIPALES RECOMMANDATIONS DEGAGEES A PARTIR DU DEBAT :

a. Passer à l'action !

Il est important de préparer la mise en place effective des AROTT/AROM au printemps 2018, après les élections locales de l'automne. Pour cela il est nécessaire de mettre en place dès 2017, une structure légère au sein des gouvernorats du Grand Tunis et de la région de Sfax, auprès des Gouverneurs et des Directeurs régionaux de transports.

Cette structure légère sera de fait la préfiguration des services techniques et administratifs et devrait comprendre des personnes à compétence juridiques, institutionnelles et financières. Elle sera aussi en charge du développement de scénarios de mise en place des AROTT/AROM à 1, 3 et 10 ans.

b. Instaurer un cadre législatif et des textes d'application adaptés à la mise en place effective des

Forum de la Mobilité Urbaine / MobiliseDays 1 - 2 Mars 2017 - Tunis, Tunisie

AROTT/AROM

Rejoignant le besoin précisé lors de la table ronde de la veille, il est important de faire évoluer le cadre législatif, les AROTT/AROM en révisant la Loi 2004-33 pour passer d'une simple déconcentration des pouvoirs à une vraie décentralisation. Les nouveaux textes doivent permettre de mettre en place des 2018, de **véritables autorités organisatrices de la mobilité urbaine**, et non pas de **simples structures consultatives** (rôle joué par exemple par l'AUGT à Tunis).

La mise en place des AROTT/AROM avec son administration naissante permettra d'appuyer les décisions et d'assurer la continuité des visions portées par les élus, tandis que le Ministère du transport reste le garant de la cohérence et de la coordination des projets nationaux.

Il conviendrait que ces nouveaux textes soient préparés en 2017, pour permettre la mise en place effective des AROTT au printemps 2018.

c. **Décentraliser les ressources financières nécessaires au fonctionnement et à l'opérationnalisation des AROTT/AROM**

Le principe de décentralisation mentionné dans la nouvelle constitution implique un nouveau partage des responsabilités, et notamment des ressources financières. La **décentralisation des compétences doit s'accompagner d'une décentralisation de tout ou partie des ressources dédiées aux transports urbains** pour donner à l'AROTT/AROM une véritable marge de manœuvre et un pouvoir de décision. L'application du chapitre 7 de la constitution doit permettre d'initier cette décentralisation financière nécessaire au fonctionnement des AROTT/AROM.

Si dans un premier temps l'urgence est de trouver les ressources nécessaires au fonctionnement des AROTT/AROM, tous les acteurs présents confirment l'importance de leur confier rapidement le suivi des grands projets en cours. Elles pourraient à plus long terme devenir les maîtres d'ouvrage de nouveaux projets de transport urbain et les interlocuteurs directs des principaux opérateurs de transport. Le Ministère du Transport et le Ministère du Financement doivent travailler en concertation en 2017 pour trouver des solutions de court, moyen et plus long terme.

Plusieurs participants ont noté le risque de « coquille vide » en cas d'absence de mécanismes financiers clairs.

d. **Etudier des différents modèles de gestion de la relation entre les futures AROTT et les transporteurs publics et privés**

Le modèle de gestion des relations entre AROTT/AROM et exploitants doit être précisément défini à travers des **contrats d'exploitation ou de délégations de services public** selon le modèle qui sera choisi. Cette contractualisation permettra de bien définir le rôle et les attributions de l'AROTT/AROM par rapport à celles des exploitants et de soumettre ces derniers à des objectifs de performance afin d'en assurer la bonne gestion.

La position de l'AROTT/AROM quant au patrimoine reste à étudier. Le modèle français rend les AOT propriétaires de l'infrastructure, et parfois du matériel roulant. Elle a ainsi la liberté de mettre en

**Forum de la Mobilité Urbaine / MobiliseDays
1 - 2 Mars 2017 - Tunis, Tunisie**

concurrence l'exploitation de ce patrimoine. Cette concurrence est un gage d'une compétitivité chez les exploitants qui assure une bonne qualité de service. La pertinence de ce type de modèle en Tunisie doit être examinée parmi d'autres possibilités.



Crédit photo : Thierry Gouin, Cerema

**Forum de la Mobilité Urbaine / MobiliseDays
1 - 2 Mars 2017 - Tunis, Tunisie**



Crédit photo : Thierry Gouin, Cerema



Crédit photo : Thierry Gouin, Cerema



Crédit photo : Thierry Gouin, Cerema

5. Conclusions et recommandations pour la NUMP

Le Forum de la Mobilité Urbaine a permis aux acteurs de la mobilité de faire un point sur la situation actuelle du secteur, et de s'accorder sur plusieurs orientations à suivre. Un certain nombre d'actions ont été entreprises depuis les JNTU organisées en 2012, mais la majorité des recommandations issues de ces journées restent d'actualité. Il a ainsi été rappelé tout au long des interventions l'état d'urgence du secteur et le besoin de passer rapidement à l'action.

Plusieurs mesures sont d'ores et déjà clairement ressorties dans les débats. Il est maintenant nécessaire d'étudier la faisabilité de chacune d'entre elles, de définir les modalités de mises en œuvre, et de mettre en place les outils méthodologiques nécessaires. Aussi, afin d'aboutir à un plan d'action structuré, ces mesures doivent impérativement être priorisées afin de faire la différence entre les « Quick Wins », mesures rapides à effet immédiat, et celles structurantes sur le long terme. Enfin, ce plan devra être appliqué à l'aide d'une implication des différents ministères, et d'un dialogue soutenu entre les secteurs.

Les actions proposées doivent être incluses dans une véritable politique de mobilité urbaine durable que l'initiative MobiliseYourCity en partenariat avec le Cerema et la GIZ pourra accompagner à l'aide de ses outils méthodologiques. Il a cependant été souligné que la concrétisation d'une telle stratégie dépendra essentiellement d'un portage politique et technique fort. La liste suivante rappelle ces points qui viendront enrichir la définition d'un programme de travail pour l'élaboration d'une politique de mobilité urbaine durable en Tunisie :

Gouvernance	Financement
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Développement d'une politique nationale de mobilité urbaine pour construire une vision partagée de la mobilité urbaine et dessiner un plan d'action pour l'attendre. Une telle politique doit permettre à la Tunisie de répondre aux engagements pris lors de la COP21 (41% de réduction de l'intensité carbone d'ici 2030). ✓ Développement d'une NAMA Transport pour quantifier entre autres la réduction des émissions de CO2 potentielle suite à la mise en place de la Politique Nationale de Mobilité Urbaine. ✓ Création d'une Commission Nationale interministérielle pour la Mobilité Urbaine pour réviser le cadre législatif et faire le suivi de l'initiative MobiliseYourCity. ✓ Instauration d'un cadre législatif co-produit entre les différents Ministères, permettant d'intégrer planification urbaine, aménagement du territoire et planification des transports. ✓ Instauration d'un cadre législatif et des textes d'application plus adaptés à la mise en œuvre effective des AROTT/AROM pour en faire des vraies autorités et non pas des simples instances consultatives. ✓ Etude sur les différents modèles de gestion de la relation entre les futures AROTT/AROM et les 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Dégagement à court terme des recettes pour financer le fonctionnement des entreprises publiques de transport urbain à l'aide de mesures à effet rapides telles que : <ul style="list-style-type: none"> - Amélioration de l'efficacité des contrôles anti-fraude mis en place par les opérateurs - Augmentation de certains tarifs préférentiels (ayant droit, agents publics, scolaires...) et augmentation du niveau général du ticket unité - Accord entre Etat et entreprises publics, sur des plans d'assainissement financier de ces dernières ✓ Solutions durables pour permettre l'équilibre financier des entreprises de transport privées et publiques, telles que : <ul style="list-style-type: none"> - Réforme de la gouvernance des entreprises publiques de transport urbain - Mise à jour de manière pérenne des grilles tarifaires du transport public - Indexation des tarifs sur l'inflation ; - Création d'une agence autonome de régulation et de compensation économique dans le cadre d'une intégration tarifaire et pour la mise en place progressive de concurrence « pour le marché » ;

**Forum de la Mobilité Urbaine / MobiliseDays
1 - 2 Mars 2017 - Tunis, Tunisie**

<p>transporteurs publics et privés.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en place de mécanismes de financement plus structurants et durables ✓ Etude de faisabilité de nouveaux mécanismes de financement concernant les bénéficiaires directes et indirectes du transport afin d'élaborer le décret d'application de l'article 11 de la loi n°2004-33 (Voir programme MYC en annexe) et comprenant un état de l'art des taxes existantes dans le domaine du transport. ✓ Application du chapitre 7 de la constitution pour la mise en place d'un cadre législatif permettant la décentralisation des ressources financières au niveau des régions, nécessaires au fonctionnement des AROTT/AROM.
<p align="center">Renforcement de capacité</p>	<p align="center">Technologies</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Garantir un portage politique fort pour assurer la mise en application des lois. • Passer à l'action avec des « Quick wins » (développement de scénarios de mise en place des AROTT, organisation de journées sans voiture, mise en place de la Commission Nationale pour la Mobilité Urbaine, développement d'un guide PDU, etc.) • Mise en place d'un observatoire de la mobilité urbaine afin de récolter les données statistiques en matière de mobilité pour mieux étudier la demande, adapter l'offre, suivre les performances des transports et leurs effets sur l'environnement. 	<ul style="list-style-type: none"> • Réaffirmation d'une politique de promotion des transports en commun avec un renouvellement du matériel roulant, et la promotion des modes actifs. Une telle politique doit permettre à la Tunisie de répondre aux engagements pris lors de la COP21 (41% de réduction de l'intensité carbone d'ici 2030.

**Forum de la Mobilité Urbaine / MobiliseDays
1 - 2 Mars 2017 - Tunis, Tunisie**

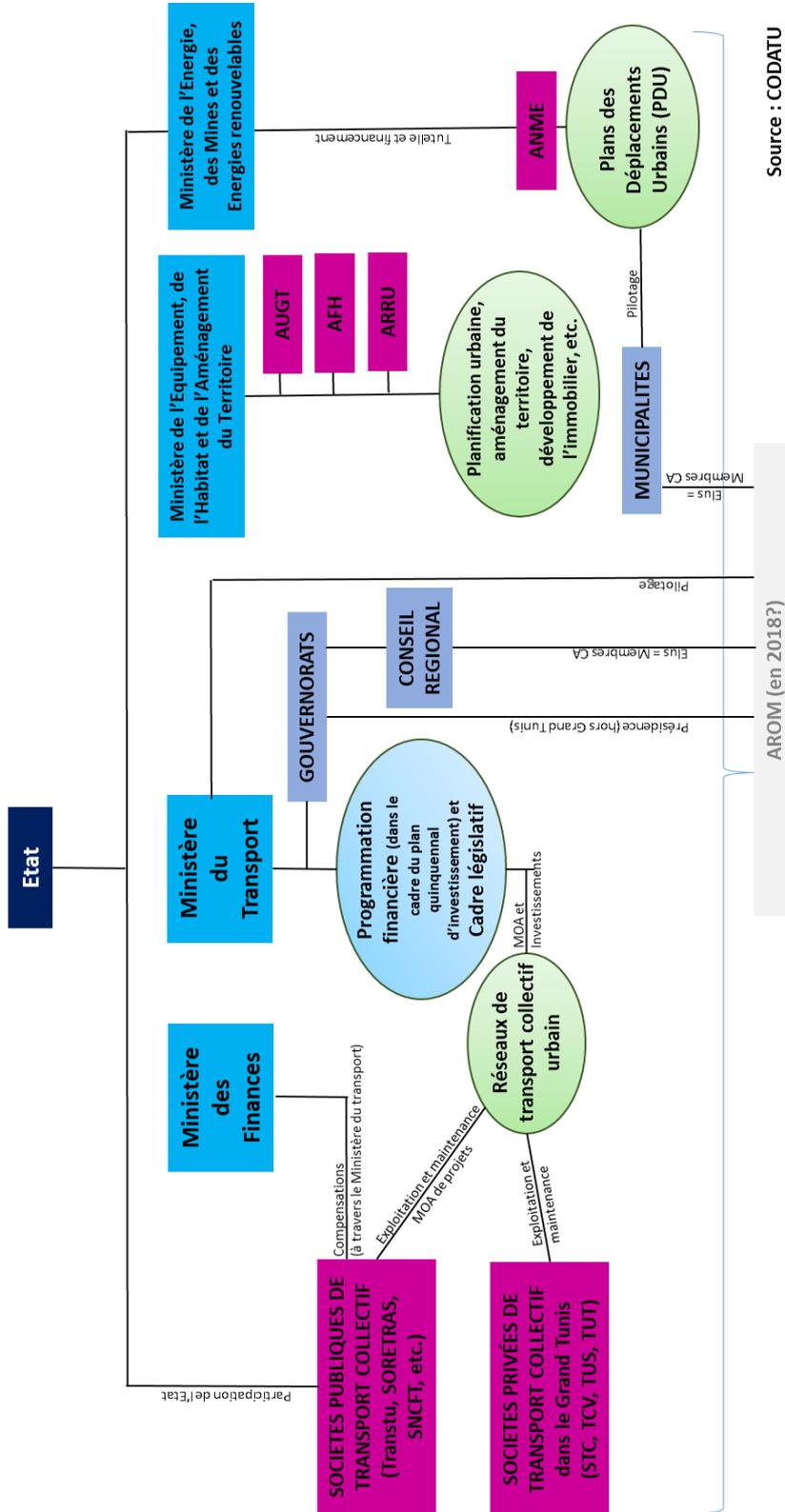
6. Glossaire

ANME	Agence Nationale pour la Maitrise de l'Énergie
AUGT	Agence d'Urbanisme du Grand Tunis
AROTT	Autorité Régionale Organisatrice des Transports Terrestres
AROM	Autorité Régionale Organisatrice de la Mobilité
AFD	Agence française de Développement
CMI	Center for Méditerrananean Integration
COP 21	Conference of the Parties
CODATU	Coopération pour le Développement et l'Amélioration des Transports Urbains et périurbains
JNTU	Journées Nationales du Transport Urbain
GIZ	Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit
MDICI	Ministère du Développement, de l'Investissement et de la Coopération Internationale
MEHAT	Ministère de l'Équipement, de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire
NAMA	Nationally Appropriate Mitigation Actions
NUMP	National Urban Mobility Policy
PDRT	Plan Directeur Régional de Transport
PDU	Plan de Déplacement Urbain
PPP	Partenariat Public-Privé
UITP	Union Internationale du Transport Public
SMTC	Syndicat Mixte des Transports en Commun
SORETRAS	Société Régionale des Transports de Sfax

7. Annexes

7.1. Annexe 1 –Schéma des acteurs de la mobilité urbaine en Tunisie

Schéma des acteurs de la mobilité urbaine en Tunisie en 2016-2017



**Forum de la Mobilité Urbaine / MobiliseDays
1 - 2 Mars 2017 - Tunis, Tunisie**

7.2. Annexe 2 - Programme du FMU/MobiliseDays

MERCREDI 1 MARS

8h30 Accueil des participants

Introduction

Allocutions d'ouverture

9h00 – 9h30 M. Anis Ghedira, Ministre du Transport

M. Olivier Poivre d'Arvor, Ambassadeur de France en Tunisie

Présentation - Bilan des JNTU 2012

9h30 – 10h00

M. Sassi Hammami, Secrétaire général, Ministère du Transport

10h00 – 10h30 Pause-café

Table Ronde - Quelle stratégie de mobilité urbaine pour répondre aux enjeux climatiques ?

Modérateur : M. Reda Souirgi, Chef de projet transport, Agence française de développement

10h30 – 12h00 M. Hichem Ben Ahmed, Secrétaire d'Etat au Transport

M. Salah Belaid, Président directeur général, Transtu

M. Mohamed Zmerli, Directeur, Direction Générale de l'environnement, Ministère des Affaires Locales et de l'Environnement

12h00 – 13h30 Déjeuner

Session 1 - Politiques nationales de mobilité urbaine

Présidente de session : Mme Lorenza Tomasoni-Pradel, Responsable de projets, CODATU

Présentation - Mobilité urbaine : des politiques nationales au service des stratégies locales.

13h30 – 14h00

M. Thierry Guoin, Chargé de mission International Cerema

14h00 – 14h30 **Présentation - Les NAMA Transport.**

**Forum de la Mobilité Urbaine / MobiliseDays
1 - 2 Mars 2017 - Tunis, Tunisie**

M. Akram Hamza, Expert, GIZ

14h30 – 15h00 **Echanges avec les participants**

15h00 – 15h15 Pause-café

Session 2 - Evolution du cadre législatif

Président de session : M. Hans Van Eibergen, Expert sénior en mobilité et transport public

Présentation - Synthèse de l'évolution du contexte législatif actuel des transports urbains en Tunisie

15h15 – 15h30

M. Fraj Ali, Directeur général des transports terrestres, Ministère du Transport

Table ronde - Comment adapter le cadre législatif pour une meilleure organisation de la mobilité urbaine en Tunisie ?

Modérateur : M. Hans Van Eibergen, Expert sénior en mobilité et transport public

15h30 – 17h00 M. Fraj Ali, Directeur général des transports terrestres, Ministère du Transport

M. Fethi Hanchi, Directeur de l'utilisation rationnelle de l'énergie, ANME

M. Fethi Hassine, Directeur général de l'aménagement du territoire, MEHAT

Mme Amina Jegham, Sous-directrice de l'urbanisme, MEHAT

17h00 Conclusion

**Forum de la Mobilité Urbaine / MobiliseDays
1 - 2 Mars 2017 - Tunis, Tunisie**

JEUDI 2 MARS

8h30 Accueil des participants

Session 3 - Mécanismes de financement du transport urbain

Président de session : M. Reda Souirgi, Chef de projet transport, AFD

Présentation - L'organisation du financement du transport urbain en Tunisie : quelle situation aujourd'hui ?
9h00 – 9h30

M. Salah Belaid, Président directeur général, Transtu

Présentation - Les mécanismes de financement du transport urbain à l'international
9h30 – 10h00
M. Mohamed Mezghani, Secrétaire général adjoint, Union internationale des transports publics

10h00 – 10h30 **Echanges avec les participants**

10h30 – 11h00 Pause-café

Table Ronde - Quelles nouvelles solutions de financement pour le transport urbain en Tunisie ?

Modérateur : M. Reda Souirgi, Chef de projet transport, AFD

M. Pascal Beauverie, Responsable de l'aménagement du territoire, Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon

11h00 – 12h30 M. Riadh Abbes, Directeur général, Comité général du budget, Ministère des Finances

M. Salah Belaid, Président directeur général, Transtu

M. Abdelatif Baltaji, Expert transport

M. Mohamed Mezghani, Secrétaire général adjoint, Union internationale des transports publics

M. Belgacem Ayed, Président du comité général du développement sectoriel et régional, MDICI

12h30 – 14h00 Déjeuner

**Forum de la Mobilité Urbaine / MobiliseDays
1 - 2 Mars 2017 - Tunis, Tunisie**

Session 4 - Les Autorités Régionales Organisatrices des Transports Terrestres en Tunisie : de la théorie à la pratique

Président de session : M. Hans Van Eibergen, Expert sénior en mobilité et transport public

14h00 – 14h30 **Présentation - La mise en place d'une AROTT à Sfax**
M. Mohamed El Euch, Directeur régional des transports de Sfax

14h30 – 15h00 **Présentation - Le fonctionnement financier du modèle de Syndicat Mixte des Transports en France**
M. Hans Van Eibergen, Expert sénior en mobilité et transport public

15h00 – 16h30 **Table Ronde - Quelle place pour les AROTT dans le paysage institutionnel des transports urbains en Tunisie ?**
Modérateur : M. Hans Van Eibergen, Expert sénior en mobilité et transport public
M. Mouldi Madani, Directeur des études, DGTT, Ministère du Transport
M. Hichem Elloumi, Président directeur général, SORETRAS
M. Mohamed El Euch, Directeur régional des transports de Sfax
M ; Rachid Zaier, Président Directeur Général, Société du Métro de Sfax

16h30 Conclusion de l'événement

Cocktail de clôture