



République tunisienne

Politique nationale de la mobilité urbaine

Rapport de synthèse de la démarche PNMU en Tunisie

Avril 2020

Soutien financier



On behalf of
Federal Ministry for the
Economic Affairs, Energy,
Building and Nuclear Safety
of the Federal Republic of Germany

Partenaires techniques



Membre



Pour plus d'information :

MobiliseYourCity Secretariat, Bruxelles

www.MobiliseYourCity.net

email: Contact@MobiliseYourCity.net

Ministère du transport de Tunisie

13 Rue Borjine – Montplaisir 1073 Tunis

Titre : Rapport de synthèse de la démarche PNMU en Tunisie

Impression et diffusion : Avril 2020

Auteur : Transitec / Sides

Droits d'auteur

Cette publication est soumise aux droits d'auteur du Partenariat MobiliseYourCity et de ses partenaires fondateurs, auteurs et contributeurs. La reproduction partielle ou totale de ce document est autorisée à des fins non lucratives, à condition d'en mentionner la source.

Avertissement

Les points de vue exprimés dans ce document sont ceux des consultants et ne reflètent pas forcément l'opinion des différents partenaires de MobiliseYourCity ou de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC).

Glossaire

AMMU	Autorité Métropolitaine de la Mobilité Urbaine
AMMUGT	Agence Métropolitaine de la Mobilité Urbaine du Grand Tunis
AMO	Assistance à Maîtrise d’Ouvrage
ANME	Agence Nationale pour la Maîtrise de l’Energie
ATTT	Autorité Technique Transports Terrestres
AUGT	Agence Urbaine du Grand Tunis
BHNS	Bus à Haut Niveau de Service
CNMU	Commission Nationale de la Mobilité Urbaine
DEER	Direction de l’Exploitation et de l’Entretien Routier et au niveau régional
DGPC	Direction Générale des Ponts et Chaussées
DGTT	Direction Général Transports Terrestres
DT	Dinar tunisien
EP	Entreprises Publiques
FNMU	Fonds National pour la Mobilité Urbaine
GES	Gas à Effet de Serre
MALE	Ministère des Affaires Locales et de l’Environnement
MDCI	Ministère du Développement et de la Coopération Internationale
MDT	Million de Dinars Tunisiens
MF	Ministère des Finances
MEHAT	Ministère de l’Equipement, de l’Habitat, et de l’Aménagement du Territoire
MF	Ministère des Finances
MOA/MOE	Maîtrise d’ouvrage / Maîtrise d’œuvre
MT	Ministère du Transport
PAMA	Plan d’Actions pour les Mobilités Actives
PIP	Programme d’Investissements Prioritaires
PPP	Partenariat public-privé
PDA/PDE	Plan des Déplacements d’Administration/d’Entreprise
PDU	Plan des déplacements urbains
PMR	Personnes à Mobilité Réduite
PNMU	Politique Nationale de Mobilité Urbaine
RFR	Réseau Ferré Rapide
SDA	Schéma directeur d’aménagement
SDMA	Schéma directeur mobilités actives
SMLS	Société du Métro Léger de Sfax
SRT	Société Régionale de Transport
STT	Société des Transports de Tunis
SNCFT	Société Nationale des Chemins de Fer Tunisiens
TCSP	Transport en Commun en Site Propre
TNRP	Transport non régulier de personnes
UTAC	Unité Technique d’Accompagnement Central
VTC	Voiture avec chauffeur

Sommaire

1.	Rappel des objectifs globaux de MYC	6
2.	La PNMU, une démarche globale au service de la soutenabilité	7
3.	Rappel des enjeux et objectifs spécifiques de la démarche PNMU	9
4.	Une approche participative pour une stratégie partagée	12
5.	Elaboration de la PNMU étape par étape	13
5.1.	Etat des lieux et diagnostic global	14
5.1.1.	Corpus documentaire	14
5.1.2.	Principales conclusions	14
5.2.	Vision stratégique et définitions des objectifs	19
5.2.1.	Corpus documentaire	19
5.2.2.	Principales conclusions	20
5.3.	Gouvernance de la mobilité urbaine	26
5.3.1.	Corpus documentaire de la PNMU	26
5.3.2.	Principales conclusions et recommandations	26
5.4.	Renforcement des capacités	31
5.4.1.	Corpus documentaire	31
5.4.2.	Principales conclusions	31
5.4.3.	Observatoire National de la Mobilité Urbaine : étapes pour la mise en œuvre	34
5.5.	Financement de la mobilité urbaine	37
5.5.1.	Corpus documentaire	37
5.5.2.	Principales conclusions	37
5.6.	Focus sur le Transport public urbain	43
5.6.1.	Corpus documentaire	43
5.6.2.	Principales conclusions et mesures proposées	43
5.6.3.	Principales conclusions et mesures proposées	45
5.7.	Mobilité urbaine durable	49
5.7.1.	Corpus documentaire	49
5.7.2.	Principales conclusions et mesures proposées	49
5.8.	Synthèse des activités	66
5.8.1.	Corpus documentaire	67
6.	Mise en œuvre et suivi de la PNMU	68
6.1.	Indicateurs proposés pour le suivi de la PNMU	69
7.	Annexes	74
7.1.	Annexe 1 : Descriptif détaillé des ateliers et des réunions du groupe de travail	74
7.2.	Annexe 2 : Lettre de mission	80
7.3.	Annexe 3 : Corpus documentaire complet de la PNMU	84

1. Rappel des objectifs globaux de MYC

MYC a été lancée par l'AFD, l'ADEME, le CEREMA, CODATU, la Commission européenne et la GIZ pour encourager les politiques d'atténuation des émissions de gaz à effet de serre dues à la mobilité urbaine dans les pays émergents et en développement, tout en améliorant les conditions de déplacements des populations et leur accessibilité aux biens et aux services dont elles ont besoin.

En soutenant la réalisation de Politiques Nationales de Mobilité Urbaine (PNMU), MYC vise à aider tous les acteurs principaux de la mobilité urbaine, y compris la société civile, à adopter des objectifs à long terme clairs et des stratégies d'action les plus efficaces possible dans le domaine de la mobilité urbaine. Ces objectifs et ces stratégies doivent permettre de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) dans les transports urbains de passagers et de marchandises, à favoriser le développement de villes inclusives, avec une bonne qualité de vie et économiquement compétitives, ainsi qu'à améliorer les réseaux de transports pour réduire l'impact du changement climatique, la pauvreté et les inégalités sociales.

Au-delà de sa contribution aux programmes internationaux de réduction des gaz à effet de serre, MobiliseYourCity contribue à l'Agenda 2030 des Nations Unies, particulièrement à l'objectif 11 des Objectifs de Développement Durable : Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables.

Les objectifs spécifiques de MYC sont les suivants :

- Permettre des changements à caractère transformationnel dans la mobilité urbaine qui conduisent à des villes inclusives, faciles à vivre, et efficaces.
- Promouvoir une planification de la mobilité urbaine aux niveaux local et national qui soit plus globale et intégrée, et basée sur la participation de tous les citoyens.
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant du transport dans les villes impliquées dans MYC (>50% jusqu'en 2050).
- Lier l'amélioration de la planification avec les accords d'investissement et l'assistance financière des bailleurs de fonds.
- Encourager l'usage de techniques innovatrices de planification et d'outils numériques et promouvoir des systèmes de mobilité urbaine et des technologies du transport à la pointe du progrès.

2. La PNMU, une démarche globale au service de la soutenabilité

Une situation actuelle de mobilité urbaine impactant lourdement le système économique

Il a bien été démontré et rappelé que la performance du système de mobilité urbaine en Tunisie impacte directement le développement économique et social du pays. Une mauvaise performance de ce système induit des conséquences négatives freinant la roue économique, alors qu'une bonne performance de la mobilité se répercute positivement directement sur les citoyens et sur l'état du système global.

Par ailleurs, les faiblesses du système actuel de mobilité urbaine en Tunisie sont essentiellement et d'abord dues aux faiblesses du système de gouvernance et de financement du secteur. En effet, les cadres institutionnels et de financement de la mobilité urbaine tout comme leurs stratégies opérationnelles sont restés figés depuis longtemps et ont générés une profonde inefficacité du système global. Il est donc impératif d'améliorer en profondeur ce cadre et ces stratégies pour les adapter aux transformations dynamiques que connaît la Tunisie actuellement.

Une prise de conscience des autorités Tunisiennes et une nécessité de restructuration du secteur

Prenant conscience de ces enjeux, le Gouvernement Tunisien, via le Ministère de Transport, a souhaité développer une véritable Politique Nationale de Mobilité Urbaine (PNMU) durable, tout en étant conscient que la concrétisation d'une telle démarche est fortement liée à un portage politique et technique efficace.

Ainsi, les autorités Tunisiennes se sont fait accompagner par les partenaires de l'initiative Mobilise Your City, techniquement et financièrement, et ont souhaité, à travers cette démarche, une restructuration totale du secteur de la mobilité urbaine en traitant tous les aspects liés à la mobilité urbaine durable en général et des thématiques de la gouvernance, du financement et du transport public en particulier.

Une démarche suivant une méthodologie précise

Afin de réussir une telle démarche traitant de plusieurs thématiques parfois liées les unes aux autres, et d'apporter les meilleures propositions possibles en adéquation avec les contraintes et les contextes afférents à chaque thématique, la démarche a été menée en trois étapes successives :

- **Une première étape visant à établir l'état des lieux** et qualifier la situation actuelle de la mobilité dans les agglomérations Tunisiennes. Cette étape a ainsi permis d'identifier les principales difficultés et menaces qui pèsent sur les usagers et sur la collectivité (accès, transports, nuisances, coûts), ainsi que les causes fondamentales à l'origine des dysfonctionnements constatés : problèmes de gouvernance, de financement, de compétences, etc.
- **Une deuxième étape visant à définir une vision** pour le secteur de la mobilité urbaine en établissant dans un premier temps les enjeux principaux du secteur en Tunisie et les objectifs stratégiques auxquels il doit répondre en se basant sur l'approche EASI sont les quatre composantes (Permettre, Eviter, Reporter et Améliorer) permettent de proposer une approche couvrant l'ensemble des enjeux identifiés pour les villes Tunisiennes. Dans un deuxième temps de cette étape, les mesures principales sont développées suivant plusieurs axes stratégiques et traitant l'ensemble des thématiques en relation avec la démarche PNMU.

- **Une troisième étape portant sur l'élaboration d'un plan d'action détaillé.** Ce plan d'action partant des mesures principales établies lors de l'étape précédente détaille pour chacune des actions le déroulement pour les sous-actions, les ressources humaines et financières nécessaires pour sa bonne mise en œuvre en plus de l'échéancier de sa réalisation.

Processus de validation des mesures et actions à mettre en œuvre à court et moyen termes

Les actions retenues dans les plans d'actions sont issues du Rapport de Vision et des discussions et échanges eus avec le Groupe de travail lors de l'atelier du 23 octobre 2019. L'AFD, le Ministère du Transport et les membres du Groupe de Travail ont partagé, à la suite de l'atelier, des commentaires détaillés. Les plans d'actions ont été modifiés et adaptés de manière à mieux refléter le positionnement des membres du Groupe de Travail sur les différents sujets traités et assurer le portage politique de la PNMU dans un contexte socialement et économiquement difficile et qui doit être pris en compte. Le Rapport de vision reste néanmoins cohérent et exhaustif, même si certaines des actions qu'y sont proposées ont été jugées non pertinentes pour une mise en œuvre à court et moyen termes.

3. Rappel des enjeux et objectifs spécifiques de la démarche PNMU

Des enjeux multi-dimensionnels pour une mobilité urbaine durable

Le diagnostic réalisé dans le cadre de la PNMU et l'étude conduite par la GIZ dans le cadre de MYC ont permis de soulever plusieurs enjeux liés à la mobilité urbaine en Tunisie. D'un côté, les villes tunisiennes subissent des effets importants d'une urbanisation et d'une périurbanisation non-maîtrisées impactant les besoins de déplacement et le fonctionnement du système de mobilité. D'un autre côté, l'offre de transport existante ne permet de répondre à la demande de mobilité, en partie à cause de la mauvaise gestion des ressources dont souffre le transport public. Ce contexte de mobilité est également caractérisé par une grande valorisation de la voiture particulière au détriment d'autres modes et notamment des modes actifs. Il est ainsi nécessaire de trouver un équilibre en termes d'investissements entre l'automobile et les autres modes de déplacement.

Par ailleurs, et d'un point de vue économique, **la mauvaise gestion du système de mobilité impacte lourdement l'équilibre économique national**. A titre d'exemple, le coût de la congestion routière peut atteindre 2% du PIB Tunisien, celui de la pollution peut aller de 2% à 10% du PIB et enfin le coût économique des accidents de la route représente 1,5% du PIB national. Les villes sont donc fortement concernées par ces coûts.

D'un point de vue social, les problèmes constatés au niveau de l'offre de mobilité en Tunisie ont aussi des impacts directs sur la capacité des habitants à accéder aux emplois et aux services primaires (hôpital, école...) ce qui mène vers un **problème d'équité territoriale** aggravé de surplús par des enjeux sociaux concernant les groupes d'usagers les plus vulnérables notamment les **PMR, les personnes âgées et les femmes**. La mobilité urbaine doit contribuer à l'amélioration du bien-être des habitants des villes, qui représentent aujourd'hui plus de 67% de la population totale ; cette proportion était inférieure à 40% au début des années 1960 (Banque Mondiale).

Pour des raisons économiques et culturelles, la mobilité piétonne reste un mode de déplacement largement utilisé par plus de 50% des habitants dans les villes moyennes et environ 36% des habitants à Tunis, Sousse ou Sfax. Elle se fait pourtant dans des conditions peu propices. Les espaces publics sont encombrés, d'usage parfois difficile, ce qui impose aux piétons de se déplacer sur la voirie. Les cheminements ne sont souvent pas continus et les traversées peu sécurisées. Les contraintes sont particulièrement fortes pour les personnes à mobilité réduite. **La sécurité routière reste un enjeu prioritaire en milieu urbain** où les piétons paient un lourd tribut à l'accidentologie nationale. Les piétons et utilisateurs de deux-roues représentent une part beaucoup plus importante des tués que dans la plupart des pays développés et les progrès en cette matière sont insatisfaisants.

Du point de vue environnemental le secteur des transports (transport routier, ferroviaire, maritime et aérien) est le deuxième plus gros consommateur de produits énergétiques finis en Tunisie (environ 30%) et le plus gros consommateur de produits pétroliers (environ 50%). Le transport routier représente 94% de la consommation totale. Dans le transport routier, les voitures particulières comptent pour 49%, les véhicules utilitaires pour 19%, le transport de marchandises (camions) pour 18% et les bus pour 15% de la consommation d'énergie.

En ce qui concerne la pollution de l'air, l'Agence nationale de protection de l'environnement (ANPE) gère un réseau national de stations de surveillance de la pollution atmosphérique et a calculé plusieurs inventaires de la pollution atmosphérique par la route (haute résolution). Les stations de contrôle dans les zones urbaines à forte circulation indiquent régulièrement des dépassements des limites de pollution atmosphérique de la norme tunisienne NT 106 04 et de celles concernant les NO₂, les PM₁₀ et les autres polluants atmosphériques. L'ANPE estime, à l'échelle nationale, que le trafic routier est responsable de 30% des émissions nationales totales de CO et de NO_x.

En se mobilisant pour l'élaboration d'une PNMU, **le Gouvernement tunisien souhaite revoir la capacité du système de mobilité à évoluer pour répondre plus durablement à la demande de mobilité de ses habitants**, tout en tenant compte du contexte socio-politique encore en transition depuis la révolution de 2011.

Le diagnostic de la mobilité urbaine en Tunisie montre que cette évolution doit passer par **des réformes structurelles au niveau stratégique nécessaires à la construction d'un cadre institutionnel, réglementaire et financier solide et stable, mais aussi résilient** pour pouvoir soutenir une stratégie de la mobilité urbaine à long-terme compte-tenu des évolutions sociétales et technologiques en cours et à venir. Ces évolutions et ces réformes nécessitent de développer les capacités humaines et les outils permettant de les accompagner de manière durable.

Le diagnostic a aussi montré que la Politique Nationale de Mobilité Urbaine, doit prendre en compte d'autres dimensions aussi importantes que la gouvernance et le financement des mobilités. **Les enjeux environnementaux, climatiques, sociétaux et économiques sont urgents à traiter et les décideurs doivent pouvoir continuer à agir en attendant que l'ensemble des réformes soient en place.** En parallèle donc de la construction de cadres législatif, institutionnel et financier plus stables et soutenables, la PNMU propose des mesures tactiques et opérationnelles de court-terme permettant la réalisation de quick-wins essentiels à l'appropriation par les politiques et les citoyens du sujet de la mobilité urbaine.

Objectifs stratégiques de la démarche PNMU

A l'issue des conclusions du diagnostic, le Groupe de Travail de la PNMU a validé en phase de vision les **objectifs stratégiques** suivants pour la PNMU en Tunisie :

1. **Développer une mobilité urbaine plus sobre en carbone**
2. **Améliorer l'accessibilité urbaine pour toutes et tous**
3. **Améliorer la sécurité routière en milieu urbain**
4. **Soutenir la décentralisation dans le secteur de la mobilité urbaine**
5. **Renforcer et pérenniser le financement de la mobilité urbaine soutenable (plus de moyens pour les modes alternatifs à la voiture particulière)**
6. **Renforcer les capacités et les outils de gouvernance dans le domaine de la mobilité urbaine**
7. **Assainir, réformer et améliorer le transport public**

L'ensemble des mesures proposées dans la PNMU participent à l'accomplissement de ces objectifs.

Politique nationale de la mobilité urbaine

Rapport de synthèse

La PNMU propose aussi des indicateurs de réalisation et d'impact pour les mesures proposées (cf. § 5.6 du présent rapport). Ces indicateurs visent aussi à assurer le suivi des objectifs stratégiques que le Groupe de travail a retenus pour la PNMU. Ces indicateurs incluent également les indicateurs proposés par MobiliseYourCity. Les indicateurs de suivi des objectifs sont présentés dans la table ci-dessous.

Objectifs stratégiques de la PNMU Indicateurs d'impacts pour suivi des objectifs	Développer une mobilité urbaine plus sobre en carbone	Améliorer l'accessibilité urbaine pour toutes et tous	Améliorer la sécurité routière en milieu urbain	Soutenir la décentralisation dans le secteur de la mobilité urbaine	Renforcer et pérenniser le financement de la mobilité urbaine soutenable	Renforcer les capacités et les outils de gouvernance dans le domaine de la mobilité	Assainir, réformer et améliorer le transport public
Emissions de GES liées au transport urbain	+						+
Proportion (%) d'habitants desservis à moins de 500m par un arrêt de transport public avec une fréquence d'au moins 20 minutes à l'heure de pointe		+					
Nombre de décès en milieu urbain pour 100 000 habitants			+				
Part modale de la voiture particulière (conducteur et passagers)	+						
Part modale modes doux	+						
Part modale transport public régulier		+					+
Mean urban air pollution of particulate matter (in mg PM2.5) at road based monitoring stations	+						
Nombre de PDU réalisés (ou en cours d'élaboration)						+	
Budget état pour infrastructures routières / Budget état pour investissements dans les TC et modes doux (objectif = 1)					+		
Mise en place des AMMUs (indicateur de réalisation de la PNMU)				+			

4. Une approche participative pour une stratégie partagée

La démarche d'élaboration d'une PNMU n'a de sens que si elle est portée par l'ensemble des acteurs concernés. Une approche fortement participative a donc été proposée pour élaborer le diagnostic, la vision et puis les plans d'actions.

Le groupe de travail

Tout d'abord, un Groupe de travail a été créé pour assurer le suivi de l'ensemble de la démarche. La composition du Groupe de travail résulte de la nomination, d'un représentant titulaire et d'un suppléant désignés *intuitu personae* parmi les cadres supérieurs expérimentés de chaque Ministère, avec rang minimum de Directeur Général. La présidence et le secrétariat du Groupe de travail sont confiés au représentant du Ministère du transport. Ainsi, le groupe de travail était composé des représentants du : Ministère du transport, Ministère de l'équipement, de l'habitat et de l'aménagement du territoire (DGU/DGPC), Ministère de l'énergie, des mines et des énergies renouvelables (ANME), Ministère du développement, de l'investissement et de la coopération internationale, Ministère des finances, Ministère de l'intérieur, Ministère des affaires locales et de l'environnement.

Ateliers participatifs

Le Groupe de travail a été mobilisé régulièrement à travers l'organisation d'ateliers animés par les consultants. Les ateliers consistaient généralement en une journée d'échanges et de débats à l'occasion desquels les consultants présentaient l'avancement des différentes étapes et livrables.

Les ateliers suivants ont été organisés :

- Un premier atelier de lancement de la démarche de la PNMU a été tenu à Gammarth le 19 Octobre 2018
- Un deuxième atelier « Plan d'action » a été tenu les 23 et 24 octobre 2019 à Tunis

A ces ateliers participatifs ont été conviés des représentants légitimement impliqués dans la mobilité urbaine et issus de : l'assemblée des représentants du peuple, l'administration gouvernementale, centrale et déconcentrée, des collectivités locales, des opérateurs et syndicats du transport terrestre, du secteur privé, la société civile, dont les milieux associatif et universitaire, d'autres partenaires techniques et financiers pertinents pour la démarche.

Le Comité stratégique

Enfin, les consultants avaient proposé la mise en place d'une instance décisionnelle forte dont la création devait être statuée via la signature d'une « Lettre de mission » (cf. Annexe 2) par le Premier Ministre. Le Comité stratégique dont la composition était essentiellement faite des principaux Ministres impliqués, n'a malheureusement jamais été créé et ne s'est donc jamais réuni. Ceci constitue sans aucun doute la principale faiblesse de la démarche. Cependant, un portage fort des hauts cadres du Ministère du Transport a permis de faire avancer et de finaliser le travail tout en assurant la bonne qualité des échanges et une bonne participation à la démarche des acteurs impliqués.

5. Elaboration de la PNMU étape par étape

La démarche PNMU en Tunisie a été structurée autour des neuf activités suivantes.

- **Activité 1** « Etat des lieux et diagnostic »
- **Activité 2** « Vision stratégique et définitions des objectifs »
- **Activité 3** « Analyse et propositions détaillées pour un cadre législatif, institutionnel et réglementaire pérenne et efficace en matière de mobilité urbaine durable en Tunisie »
- **Activité 4** « Diagnostic et étude sur les mécanismes de financement »
- **Activité 5** « Développement des capacités » réalisée via une assistance du CEREMA en dehors du cadre de la présente prestation
- **Activité 6** « Mise en place d'un dispositif de suivi et reporting MRV », réalisée dans le cadre d'un marché lancé par la GIZ en dehors du cadre de la présente prestation
- **Activité 7** « Synthèse des activités et rédaction de la PNMU », réalisée conjointement (AFD/GIZ)
- **Activité 8** « Soumission d'une NAMA-Transport », réalisée dans le cadre d'un marché lancé par la GIZ en dehors du cadre de la présente prestation
- **Activité 9** « Coordination de l'initiative et des activités en Tunisie », réalisée par le secrétariat MYC et CODATU

Le résumé des principales étapes de la démarche est présenté dans les paragraphes qui suivent et détaillé dans les Annexes.

5.1. Etat des lieux et diagnostic global

Pour lancer la démarche PNMU et établir l'état des lieux de la mobilité urbaine en Tunisie, mais aussi tout au long de cette démarche participative, une série d'ateliers, de missions et de réunions a été organisée. Ces moments de concertation et partage ont permis de réunir les principaux acteurs de la mobilité et de constituer les instances nécessaires au bon déroulement de la démarche. Un descriptif détaillé du déroulement et des conclusions de chaque atelier et réunion est disponible en Annexe 1.

5.1.1. Corpus documentaire

Les éléments recueillis pour la réalisation du diagnostic ainsi que les résultats des analyses réalisées sont présentés dans un **Rapport global « Mobilité urbaine en Tunisie : état des lieux, diagnostic et priorités d'action »**. Deux rapports détaillés, un pour le volet Gouvernance, l'autre pour le volet Financement, ont aussi été produits en complément de ce rapport global.

L'ensemble des éléments constituant le corpus documentaire de la PNMU est fourni en Annexe 3.

5.1.2. Principales conclusions

La Tunisie se trouve aujourd'hui à un tournant, à de nombreux points de vue. La classe politique actuelle a la responsabilité de conduire les Tunisiennes et les Tunisiens vers une nouvelle époque de modernité et de démocratisation.

Bien que les données disponibles soient insuffisantes pour effectuer des analyses et des projections fiables, les tendances sociodémographiques qui se dessinent montrent une population urbaine en forte croissance (67% de la population nationale aujourd'hui, 75% en 2030), mais vieillissante en même temps.

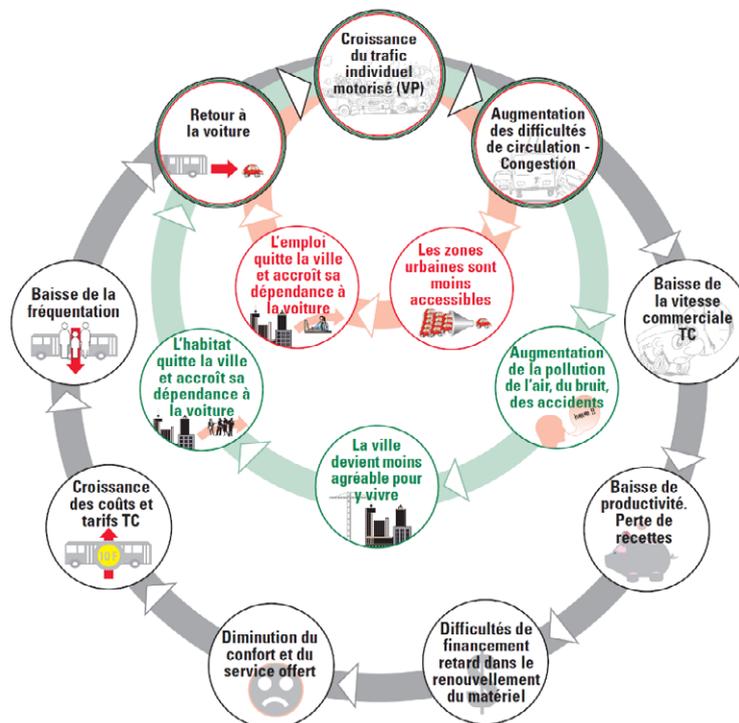
Les dynamiques urbaines des villes tunisiennes ressemblent fortement à celles observées dans d'autres régions du monde ces trente dernières années, avec une tendance à l'étalement urbain et à la périurbanisation, notamment dans les plus grandes agglomérations, le Grand Tunis en premier lieu.

Les impacts d'une urbanisation non-maitrisée sur la mobilité sont connus : augmentation des flux périphériques, allongement des temps et des distances de déplacement, sous-densification de l'urbanisation, difficulté de couverture des ensembles urbains par les transports en commun, hausse des coûts de transport et, bien sûr, montée du « tout automobile ». La construction d'infrastructures routières pour faire face à la demande croissante de déplacements ne peut être qu'une partie de la réponse et elle devrait s'intégrer, pour l'ensemble des villes tunisiennes, et pour les plus grandes agglomérations en particulier, dans une démarche de planification des transports et des mobilités multimodales valorisant l'ensemble des modes de déplacements.

A ce propos, on constate un vrai décalage entre les moyens publics engagés au niveau des infrastructures routières et ceux dédiés au transport public. Le diagnostic montre que l'effort des pouvoirs publics en faveur de la mobilité individuelle et motorisée est environ deux fois supérieur à celui dont bénéficient les transports collectifs.

Figure 1 : Le cercle vicieux de la mobilité urbaine

Source : Transitec, 2014



Les autorités tunisiennes ont conduit, ces vingt dernières années, une politique en faveur de la voiture particulière et du transport routier en général. La subvention du carburant coûte à l'Etat aussi cher (400MDT) aujourd'hui que le budget global (fonctionnement et investissement !) alloué en moyenne aux transports publics chaque année. Cette mesure, ainsi que la politique de soutien à la voiture "populaire", sont des dispositifs encore en vigueur qui continuent de soutenir cette tendance. La période post-révolution (2011) a aussi marqué l'explosion des transports non-réguliers de personnes, avec un nombre d'autorisations octroyées qui a augmenté de 78% pour les louages, de 89% pour les taxis individuels et de 260% pour les taxis collectifs entre 2001 et 2015. Cette offre de transport s'est très clairement développée pour suppléer à une offre de transport en commun trop faible et en forte dégradation.

Le diagnostic sur le financement souligne, entre autres, la situation critique des entreprises de transport sous tutelle de l'Etat et la non-soutenabilité du modèle de gouvernance en place. Le manque de données et d'indicateurs de performance pour pouvoir estimer et évaluer l'offre de transport est un problème majeur pour pouvoir assainir de manière durable ces entreprises, et planifier et organiser les mobilités dans les agglomérations tunisiennes.

Le concept de "mobilité urbaine" lui-même mérite d'être mieux approfondi et intégré au niveau des différents cadres institutionnels et législatifs (Code de collectivités locales, Code de l'Aménagement du territoire, Loi 2004-33, etc.). Afin d'élaborer des politiques de mobilité urbaine durable au niveau local, il se pose aujourd'hui en Tunisie la question du périmètre et de la compétence en matière de planification et de gestion de la mobilité urbaine. Selon le nouveau code des collectivités locales, les communes partagent avec la Région et l'Etat la responsabilité de la gestion des transports et des mobilités, mais cette répartition reste floue, les moyens mis à disposition des communes semblent être toujours

insuffisants et la notion de coopération intercommunale est insuffisamment développée. De plus, aucune base de données au niveau national ne permet aujourd'hui de clairement identifier les limites des principales agglomérations urbaines, qui apparaissent comme le périmètre le plus pertinent pour organiser les mobilités quotidiennes. Les dix principales agglomérations identifiées dans le cadre de ce diagnostic (voir Annexes) mériteraient d'être reconnues comme telles, et le concept d'autorité (régionale) organisatrice des transports terrestres, introduit par la Loi 33-2004, d'être réinterrogé sur cette base (ainsi que la loi elle-même !). Un système d'indicateurs à l'échelle des agglomérations devrait logiquement être développé en conséquence.

En ce qui concerne la circulation dans les principales villes tunisiennes, on constate, de manière générale, et de manière exacerbée au niveau des trois plus grandes agglomérations (Tunis, Sousse et Sfax), des situations de congestion récurrentes sur les principales radiales. Les systèmes routiers urbains manquent en général de cohérence et de hiérarchisation, ce qui entraîne un manque de lisibilité du réseau. Le concept de partage de la voirie mérite lui aussi d'être davantage développé, compte tenu des pratiques de stationnement sauvages et des mauvaises conditions de circulation pour les piétons, qui représentent à eux seuls 30% des déplacements à Tunis, Sousse et Sfax, et plus de 50% dans les autres agglomérations.

Le tableau ci-dessous synthétise les principaux constats qui méritent de faire l'objet de mesures spécifiques dans la vision et les plans d'action à venir.

SYNTHESE DES CONSTATS	RECOMMANDATIONS POUR DES MESURES STRATEGIQUES
Manque de données récentes et pertinentes	Développer des systèmes d'indicateurs et/ou des observatoires pour mettre à jour les bases de données et assurer un suivi dans le temps (et à l'échelle des agglomérations autant que faire se peut) s'appuyant entre autres sur les nouvelles solutions numériques
Faible intégration du concept de « mobilité » dans les cadres institutionnels et législatifs existants	Un changement de paradigme est nécessaire pour passer d'une approche transport (aujourd'hui fortement orientée voiture) à une approche mobilité en tant que système multimodal et multi-acteurs. Une mise en cohérence des différents textes de loi semble nécessaire, ainsi qu'une stratégie de renforcement des capacités pour déployer le concept au niveau stratégique, tactique et opérationnel.
Des compétences « mobilité » pas encore clairement identifiées au niveau national et local	Améliorer, au niveau national, la coordination entre les différents Ministères. Au niveau local, le concept d'agglomération mérite d'être exploré pour permettre de développer des stratégies de mobilité à la bonne échelle. La répartition des compétences entre l'Etat, la Région et les communes doit être clarifiée (vis-à-vis aussi de la place des nouvelles autorités organisatrices de la mobilité dans le paysage institutionnel), ainsi que les moyens mis à disposition.
Manque de démarches stratégiques de la mobilité au niveau national et au niveau des agglomérations	Le développement de Plans des Déplacements Urbains doit être soutenu et incité dans le cadre de la Politique Nationale de Mobilité Urbaine. Les PMUD doivent être portés et développés au niveau local selon l'échelle la plus pertinente en termes de mobilité quotidienne. Pour cela, des outils de bonne

	gouvernance et des compétences techniques doivent être développées au niveau de l'autorité locale compétente et redevable aux citoyens.
Les budgets de l'Etat pour le développement d'infrastructures routières sont 2 fois supérieurs à ceux investis pour le développement des transports publics	Besoin d'optimiser l'utilisation des fonds publics pour le financement de la mobilité urbaine. Explorer la piste de création d'un fonds pour la mobilité urbaine (exemple du FART au Maroc) et améliorer la gestion des réseaux de transports publics. S'appuyer sur les PDU pour mieux équilibrer les budgets d'investissement (TC vs. voirie notamment) de manière à soutenir une vraie politique de mobilité multimodale.
La Subvention au carburant représente un coût élevé pour l'Etat et sa soutenabilité (économique et environnementale) est très mauvaise	L'Etat tunisien continue de subventionner le carburant. L'impact en termes de développement durable d'une telle mesure est évidemment très mauvais. Son abolition est à l'étude et le rapport propose de transférer le montant de la subvention dans le fonds de la mobilité urbaine.
Déclin de l'offre de transport public régulier et explosions de l'offre de transport non-régulier de personnes (TNRP)	Il est nécessaire de donner un nouveau souffle au transport public à travers des réformes structurelles (gouvernance et financement). Néanmoins, l'offre de TNRP est aujourd'hui un pilier de l'offre de transport public dans l'ensemble des villes et agglomération tunisiennes.
Faiblesse du modèle de gouvernance des entreprises publiques	Explorer de nouvelles pistes pour la gestion des réseaux de transports collectifs (publics et privés) et améliorer la gestion de la relation entre l'Etat et les entreprises publiques en étudiant, entre autres, l'introduction d'indicateurs de performance et de nouveaux modèles contractuels.
Faiblesse de la politique tarifaire pour le transport public	La politique tarifaire est gérée au niveau central pour l'ensemble des villes tunisiennes. Sa faiblesse réside essentiellement dans : un manque d'augmentation des tarifs régulier ; un système de subvention du transport scolaire inadapté ; une offre de tarifs peu développée. Parmi les pistes d'amélioration il est proposé notamment de revoir le système de compensation des abonnements étudiants et développer un système billettique permettant une meilleure connaissance du public pour développer une offre tarifaire plus adaptée.
Manque de politiques de mobilité d'intégration entre les différents modes de déplacements	Au niveau opérationnel, l'intégration physique et tarifaire des différents modes de transport est indispensable au bon fonctionnement d'un système de mobilité multimodal. Un grand enjeu d'intermodalité existe aujourd'hui au niveau du Grand Tunis. Au niveau des autres agglomérations des Schémas TC pourraient être élaborés prenant en compte les autres modes de transport collectifs y.c. le TNRP.
Manque de politiques et de dispositifs de maîtrise de la voiture particulière	L'Etat a porté jusqu'à présent une politique de mobilité clairement en faveur de la voiture, au détriment de l'amélioration des autres modes de déplacement. La voiture revêt et revêtera encore dans les années à venir une place importante dans le système de mobilité des villes tunisiennes. Néanmoins, pour que la montée en puissance des autres modes puisse se faire, des politiques et des stratégies de maîtrise de la croissance de la voiture particulière doivent être mises en place. Les PDU (au niveau stratégique) et les Plans de circulation (au niveau tactique) sont des outils

	efficaces dans ce sens et qu'il faudrait les généraliser à l'ensemble des villes tunisiennes en commençant par les plus grandes agglomérations.
Manque de politiques en faveur des personnes les plus vulnérables en termes de mobilité (PMR et femmes en priorité)	L'Etat devrait inciter les opérateurs à porter une attention particulière sur le sujet des femmes dans les TC et les aider à financer des campagnes de sensibilisation. L'accessibilité des PMR est aussi un enjeu important que ça soit dans les TC qu'au niveau des itinéraires piétons. Une campagne massive de requalification des trottoirs (à commencer par les centres villes) devrait être lancée par les Communes avec le soutien du Ministère de l'Equipement et du Ministère du Transport.
Manque d'un cadre législatif et opérationnel adéquat pour la mise en place des solutions numériques	Les conclusions de l'étude Smart Mobility en Tunisie mettent en évidence la nécessité d'un cadre législatif adéquat pour le déploiement des nouvelles solutions numériques. Pour cela il est fortement recommandé d'élaborer rapidement une feuille de route pour la construction d'un tel cadre à court et moyen termes.

5.2. Vision stratégique et définitions des objectifs

La vision stratégique partagée, est le résultat d'un processus de concertation avec le Groupe de Travail. Elle propose des pistes d'actions pour le développement de la mobilité urbaine durable en Tunisie. Ces mesures concernent **le cadre institutionnel**, qui nécessite d'être renforcé notamment via la création des nouvelles instances au niveau central, et puis d'un passage à l'acte de la décentralisation avec la mise en place d'autorités métropolitaines de la mobilité urbaine. Ce nouveau schéma institutionnel ne pourra pas être soutenable sans un renforcement **des mécanismes de financement**. L'assainissement des entreprises de transport publiques et la création d'un Fonds pour la mobilité urbaine durable sont donc évoqués comme des actions prioritaires dans la vision stratégique. A côté des réformes structurelle en matière de gouvernance et financement il est important que le gouvernement prenne conscience de l'importance que **les enjeux sociaux et environnementaux liés à la mobilité urbaine** durable ont pour soutenir le développement économique du pays tout en prêtant attention au dialogue social et aux segments de la population les moins fortunés ou discriminés. Des leviers importants existent donc pour promouvoir la mobilité urbaine soutenable à travers des actions qu'on peut parfois définir de « **quick-wins** ». Ces mesures font aussi l'objet de propositions pour renforcer l'inclusivité du système, développer des transports plus propres et intégrer les nouvelles solutions numériques pour déployer la mobilité partagée et rendre plus efficace l'exploitation des systèmes de transport existants.

Neuf axes stratégiques ont été établis dans la vision stratégique :

1. Améliorer la gouvernance de la mobilité urbaine
2. Développer des actions de renforcement des capacités et des filières de formation dans le secteur de la mobilité urbaine
3. Structurer et pérenniser le financement de la mobilité urbaine
4. Restructurer et réorganiser le secteur du transport public urbain
5. Améliorer l'articulation transport et urbanisme
6. Maîtriser le développement de la voiture particulière
7. Promouvoir le développement et l'utilisation des modes actifs
8. Promouvoir une mobilité urbaine plus sûre, propre et inclusive
9. Développer les solutions numériques pour la mobilité urbaine

5.2.1. Corpus documentaire

L'établissement d'une vision pour la mobilité urbaine, détaillée dans le **Rapport "Vision de la mobilité urbaine et recommandations pour la mise en œuvre"**, est passé d'abord par l'identification des enjeux, des objectifs et de l'approche à suivre pour une mobilité urbaine soutenable en Tunisie puis en détaillant une vision proprement dite et des mesures stratégiques développées suivant des actions à court et moyen terme.

L'ensemble des éléments constituant le corpus documentaire de la PNMU est fourni en annexe 3.

5.2.2. Principales conclusions

Les principales mesures et actions proposées dans le cadre de la vision stratégique pour la politique nationale de mobilité urbaine sont résumées dans le tableau suivant et réparties par axe :

Mesures & actions proposées	Détail synthétique
1. Améliorer la gouvernance de la mobilité urbaine	
Action 1.1 - Mise en place de structures appropriées au niveau local	<ul style="list-style-type: none"> - Analyse et décision sur la forme juridique et le mode de création les plus appropriés pour les AMMU dans le cas des agglomérations qui couvrent plus d'une commune - Préparation de documents types (documents juridiques, conseil d'administration, organigrammes, règlements intérieurs, etc.) pour l'établissement des AMMU ou, dans le cas des communes où une AMMU n'est pas nécessaire, des directions de la mobilité urbaine - Analyse et décision sur les modes de financement du fonctionnement des AMMU et des directions de la mobilité urbaine - Négociations entre l'unité technique d'accompagnement au niveau central et les communes concernées pour établir sur la base des documents types soit les AMMU soit les directions de la mobilité urbaine, et préparation des documents de création (ces négociations fixeront en particulier les responsabilités des unités, leur mode de fonctionnement, leur financement, etc.) - Signature des documents de création - Identification des ajustements possibles au cadre juridique pour solutionner le plus simplement possible les problèmes créés par les contradictions entre le Code des collectivités locales et la loi 2004-33
Action 1.2 - Création d'une Unité technique d'accompagnement au niveau central	<ul style="list-style-type: none"> - Décision pour les responsabilités de cette unité centrale et son programme de travail à moyen terme - Décision sur son mode de financement - Analyse et décision sur la forme juridique et le mode de création les plus appropriés pour cette unité - Décision sur la tutelle et la gouvernance de cette unité - Préparation des documents pour son établissement (documents juridiques de création, organigramme, règlement intérieur, etc.) - Signature des documents de création - Adaptation parallèle des responsabilités d'autres unités du MT
Action 1.3 – Création d'une Commission Nationale de la Mobilité Urbaine	<ul style="list-style-type: none"> - Décision sur ses responsabilités - Décision sur ses membres - Préparation des documents juridiques pour sa création - Décision sur son secrétariat permanent - Signature des documents de création
Action 1.4 – Mise en place des outils de bonne	<ul style="list-style-type: none"> - Elaboration des PDU des villes principales dans un horizon de cinq ans - Création des observatoires de la mobilité urbaine aux niveaux local et national

gouvernance de la mobilité urbaine	<ul style="list-style-type: none"> - Création de mécanismes de consultation et de participation de la société civile et diffusion de l'information - Préparation de référentiels et guides de bonne pratique pour toutes les activités des communes, des AMMU, et de l'Etat dans la mobilité urbaine
---	--

2. Développer des actions de renforcement des capacités et des filières de formation dans le secteur de la mobilité urbaine

Action 2.1 - Mise à niveau des cadres en place et des consultants	<ul style="list-style-type: none"> - Concentrer la mise à niveau sur un noyau dur de 150 cadres et experts techniques provenant des communes, des ministères centraux et de leurs directions régionales, des opérateurs publics, d'autres agences de l'Etat, et des consultants et universitaires tunisiens - Organiser et dispenser un cycle de séminaires d'environ une semaine chacun sur quatre ou cinq thèmes majeurs en boucle sur cinq ans - Concevoir la mise à niveau pour changer la culture d'entreprise de l'administration, passer d'une culture de projet à une culture qui valorise les approches « système », et atténuer la mentalité de « silo ».
Action 2.2 - Intégration de la mobilité urbaine dans les programmes de formation des ingénieurs civils, des urbanistes, et des hauts cadres administratifs	<ul style="list-style-type: none"> - Introduire des cours sur la mobilité urbaine dans les programmes des universités et grandes écoles qui forment les étudiants au transport, à l'aménagement du territoire, à l'urbanisme, et à la fonction publique - Créer un master en transport avec une spécialisation sur la mobilité urbaine - Encourager la recherche universitaire sur la mobilité urbaine
Action 2.3 - Partage des connaissances, renforcement des réseaux, et animation du secteur	<ul style="list-style-type: none"> - Organiser le développement continu des ressources humaines et la diffusion des bonnes pratiques internationales - Renforcer les réseaux d'experts et « animer » le secteur en se concentrant d'abord sur le noyau dur des 150 cadres et experts techniques qui auront bénéficié de la mise à niveau
Action 2.4 - Information et conscientisation de la société civile, des élus, et des médias	<ul style="list-style-type: none"> - Diffusion d'information par tous les moyens appropriés qu'ils soient traditionnels ou fassent appel aux nouvelles technologies de l'information - Formation des journalistes

3. Structurer et pérenniser le financement de la mobilité urbaine

Action 3.1 – Consolider et rendre plus durable le rôle de l'Etat	<ul style="list-style-type: none"> - Adopter un processus rigoureux de sélection des projets à financer par l'Etat sur la base de critères spécifiques - Corriger les mécanismes d'attribution et de calcul des subventions aux Entreprises publiques pour plus d'équité et sans qu'il y ait de confusion avec l'aide aux entreprises publiques dont l'assainissement financier devrait se faire séparément - Créer un Fonds appelé « Fonds de Mobilité Urbaines » (FNMU) dont les emplois et les ressources potentielles ont été discutés dans le rapport (Préparer la constitution du Fonds : statut, fonctionnement, ressources, financement (dépenses éligibles, règles), dimensionnement financier, ...)
Action 3.2 – Définir le rôle des collectivités locales	<ul style="list-style-type: none"> - Développer et optimiser la réutilisation de la fiscalité locale : - Augmentation des recettes fiscales actuelles ;

dans le financement de la mobilité	<ul style="list-style-type: none"> - Augmentation des ressources d'exploitation (stationnement en ouvrage ou sur voirie) ; - Développement de nouvelles sources de revenus et de financement liées au transport (taxation des automobilistes, taxation des bénéficiaires indirects, et création de partenariats publics-privés pour le développement des infrastructures dans les rares cas où c'est pertinent de le faire) ; - Bien établir les priorités de dépenses en basant les choix sur les PDU/PIP, en faisant des progrès rapides dans des domaines négligés comme la gestion de la circulation et du stationnement, et en assurant le bon fonctionnement des nouvelles unités techniques en charge de la mobilité urbaine (dans les communes ou dans les AMMU).
Action 3.3 - Réviser la politique tarifaire pour améliorer la soutenabilité du transport public urbain	<ul style="list-style-type: none"> - L'Etat devrait assumer les coûts d'investissement dans le secteur de la mobilité urbaine - Le fonctionnement des services de transport public doit être financé par les recettes voyageurs - Fixer la qualité de service de sorte à satisfaire les besoins des usagers tout en minimisant les coûts
Action 3.4 – Réduire la subvention au carburant	<ul style="list-style-type: none"> - Décisions publiques progressives d'alignement des prix d'entrée (ou prix de reprise) des carburants (usage transport) sur les prix internationaux et mobilisation partielle des économies en faveur du Fonds.

4. Restructurer et réorganiser le secteur du transport public urbain

Action 4.1 – Mettre en place des contrats de gestion déléguée	<ul style="list-style-type: none"> - Identifier à travers des plans de restructuration des réseaux TC routiers les dessertes de transport public régulier pouvant avantageusement faire l'objet d'une gestion déléguée - Identifier les possibilités de passer sous le régime de la délégation de service public le transport scolaire et universitaire et les lignes suburbaines - Définir la réglementation et les procédures pour la mise en place et le suivi de la gestion déléguée de service public - Assurer la formation des AMMU, des collectivités locales et des organismes concernés (Fonds de la mobilité, MdT) à la gestion déléguée de service public - Lancer dans des grandes agglomérations urbaines en priorité la DSP
Action 4.2 - Assainir les sociétés publiques de transport et restructuration	<ul style="list-style-type: none"> - Audit de gestion des sociétés publiques de transport - Examen des possibilités de doter certaines sociétés d'une taille gérable et de les spécialiser par métier (regroupement dans le Grand Tunis de l'exploitation ferroviaire et création de filiales Bus) - Négocier avec les sociétés publiques la durée de la période transitoire devant leur permettre de se préparer à la généralisation de la DSP - Définir le plan à CMT du redéploiement des réseaux, des moyens et des effectifs - Définir et mettre en place les contrats de gestion de gré à gré entre les AMMU et les sociétés publiques pour la période transitoire

<p>Action 4.3 - Développer des Schémas Directeurs de Transport Collectif</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Concevoir, dans le cadre de l'assainissement des sociétés publiques de transport un plan de restructuration des réseaux de transport collectif routier en donnant la priorité à celui du Grand Tunis ; ces plans doivent aboutir à un le redéploiement et un redimensionnement des réseaux de ces sociétés avec pour objectifs d'en améliorer le rapport coût /efficacité et de proposer les dessertes qui pourront être plus avantageusement assurées par les opérateurs privés dans le cadre de DSP
<p>Action 4.4 - Réguler l'activité des opérateurs artisanaux et en améliorer l'efficacité et l'intégration</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Définir le redéploiement de l'offre existante de taxis collectifs de manière qu'elle soit complémentaire à celle des sociétés publiques et des opérateurs TCU privés

5. Améliorer l'articulation transport et urbanisme

<p>Action 5.1 - Améliorer la coordination entre les PDU et les SDA</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Mieux articuler les Schémas Directeurs d'Aménagement (SDA) et les PDU et les rendre prescriptifs - L'élaboration des SDA doit devenir une démarche multisectorielle avec une implication forte des services régionaux et municipaux en charge de la planification des mobilités (les AMMU dans l'idéal) - Anticiper les besoins de mobilité à moyen et long-terme et préserver les emprises foncières pour le développement de nouvelles lignes de transport en commun - Densifier autour des principaux axes de transport en commun (concept de TOD, Transit Oriented Development)
---	--

6. Maîtriser le développement de la voiture particulière

<p>Action 6.1 - Réduire le soutien financier à la voiture particulière</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Transformer la politique de la "voiture populaire" en politique de la "voiture propre" - Réduire la subvention au carburant (cf. Action 3.4)
<p>Action 6.2 – Maîtriser le développement de l'offre routière</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Elaborer des PDU pour développer des stratégies de mobilité prenant mieux en compte la demande de mobilité et définir une offre de transport multimodale - Mieux coordonner l'action du MEHAT avec les autorités responsables de l'élaboration et mise en œuvre des PDU
<p>Action 6.3 – Identifier les usagers susceptibles de changer de modes de déplacement au quotidien</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Réaliser des Enquêtes Ménages Déplacement (EMD) dans les plus grandes agglomérations tunisiennes
<p>Action 6.4 – Développer le co-voiturage</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Développer un cadre réglementaire qui autorise et encadre le co-voiturage et le partage des frais entre le conducteur et les passagers - Recenser et évaluer toutes les initiatives déjà existantes - Développer une infrastructure appropriée - Elaborer des Plans des Déplacements d'Entreprise (PDE) ou d'Administration (PDA) pour inciter au covoiturage entre collègues
<p>Action 6.5 – Généraliser l'élaboration de Plans de circulation et stationnement</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Réaliser un guide pour la réalisation des Plans de circulation et stationnement - Inciter les villes à développer des Plans de circulation et stationnement à travers des financements qui seraient mis à disposition par la FNMU

Action 6.6 - Etudier la faisabilité d'introduire des politiques de stationnement payant	<ul style="list-style-type: none"> - Lancer une étude de faisabilité/benchmark pour étudier la possibilité de mettre en place des politiques de stationnement payant dans les centres villes des plus grandes agglomérations pour décourager l'accès VP
Action 6.7 Développer des stratégies pour le transport des marchandises en ville	<ul style="list-style-type: none"> - Mettre en œuvre le plan d'action « Smart Mobility Tunisie » : <ul style="list-style-type: none"> - Action 17 : Optimiser les opérations de transport de marchandise - Action 18 : Développer des solutions pour résoudre le problème du premier et dernier kilomètre du transport de marchandises - Mettre en œuvre les recommandations de la short-list GIZ/ANME dans le cadre de MobiliseYourCity : <ul style="list-style-type: none"> - Développer des études de logistique urbaine dans les villes tunisiennes ; - Développer des études pour l'identification de centres logistiques urbains ; - Mettre à disposition des ressources financières pour l'amélioration et la logistique urbaine.
Action 6.8 Accélérer le rythme d'avancement des grands projets de transport urbain	<ul style="list-style-type: none"> - L'Etat doit soutenir l'avancement et l'émergence de grands projets de transport de masse et de TCSP dans les trois principales agglomérations tunisiennes.

7. Promouvoir le développement et l'utilisation des modes actifs

Action 7.1 - Inciter au développement de Schémas Directeurs Modes Actifs	<ul style="list-style-type: none"> - Inscrire et valoriser dans le Guide PDU (cf....) les Schémas Directeurs Modes Actifs comme des outils de mise en œuvre du PDU
Action 7.2 - Lancer une campagne de réhabilitation des trottoirs	<ul style="list-style-type: none"> - Coordonner avec le MEHAT et les communes une campagne de réhabilitation des trottoirs à commencer par les centres villes des principales agglomérations - Soutenir les initiatives de la société civile (Winou Etrottoir (« Où est le trottoir ? ») pour sensibiliser les citoyens et les commerçant à un usage plus respectueux de l'espace public
Action 7.3 - Améliorer le contrôle et la verbalisation pour lutter contre l'occupation illégale de l'espace public	<ul style="list-style-type: none"> - Travailler avec la Police Municipale pour les sensibiliser au sujet et leur demander de renforcer considérablement la verbalisation
Action 7.4 - Intégrer la réflexion sur les modes actifs dans les grands projets d'infrastructures	<ul style="list-style-type: none"> - Imposer le développement ou la réhabilitation d'itinéraires cyclables et piétons à l'occasion de grands projets urbains ou d'insertion de lignes de TCSP (lien avec « critères spécifiques » Action 3.2)

8. Promouvoir une mobilité urbaine plus sûre, propre et inclusive

Action 8.1 - Améliorer la sécurité routière	<ul style="list-style-type: none"> - Développer des standards de conception des voiries sécurisés et de partage de l'espace public
--	---

	<ul style="list-style-type: none"> - Adapter le Code de la Route pour y introduire des nouveaux dispositifs tels que les zones 30, les zones apaisées, etc. - Renforcer le rôle du Conseil National de la Sécurité Routière et du Délégué Interministériel à la Sécurité Routière, notamment sur les problématiques de la sécurité en ville - Lancer une campagne de sensibilisation en s'appuyant également sur la société civile pour sensibiliser les usagers - Renforcer le contrôle et la verbalisation des conducteurs ayant des comportements dangereux en milieu urbain - Généraliser l'élaboration de Plans de circulation & stationnement
Action 8.2 - Promouvoir l'électromobilité et les carburants alternatifs	<ul style="list-style-type: none"> - Création d'un cadre réglementaire favorable pour l'importation et l'utilisation des véhicules électriques - Lancer une étude / stratégie pour étudier la feuille de route pour l'électrification du parc de voitures particulières en Tunisie - Lancer une étude faisabilité technique et financière pour l'électrification des parcs d'entreprises ou d'administration - Modifier les spécifications techniques dans les cahiers des charges pour l'acquisition des bus (publics et privés) - Introduction d'incitations financières pour la reconversion de de véhicules existants en véhicules propres - Introduction d'incitations financière pour l'utilisation de carburants alternatifs - Evaluation de l'expérience de la STT concernant l'utilisation de bus GNV (Gas Naturel de Ville)
Action 8.3 - Développer des dispositifs pour maîtriser les émissions polluantes des véhicules	<ul style="list-style-type: none"> - Développer un système de standards d'émissions - Lancer une étude sur la pertinence et la faisabilité de mettre en place des « Zones à Basses Emissions » - Mettre en place un dispositif d'aide à l'achat selon des critères environnementaux et dans un but de renouvellement du parc
Action 8.4 Promouvoir l'accessibilité et la mobilité des usagers dits les plus vulnérables (PMR, femmes, pauvres)	<ul style="list-style-type: none"> - Rendre obligatoire la mise à niveau « Accessibilité PMR » pour tous travaux de création et réhabilitation des arrêts de transport en commun - Introduire dans les cahiers de charge pour l'acquisition de matériel roulant des critères d'accessibilité PMR - Etudier la possibilité de développement d'une offre de Transport à la Demande (TAD) dans des zones peu denses - Développer des offres tarifaires plus adaptés en fonction aussi des revenus (tarification sociale) - Lancer une campagne de sensibilisation et de dénonciation contre le harcèlement sexuel dans les transports en commun - Mettre en place des outils pour permettre aux femmes de porter plainte, de manière anonyme

9. Développer les solutions numériques pour la mobilité urbaine

Action 9.1 - Mettre en œuvre le Plan d'action « Smart Mobility Tunisie »	<ul style="list-style-type: none"> - Cf. Plan d'action Smart Mobility Tunisie
---	--

5.3. Gouvernance de la mobilité urbaine

Les systèmes de gouvernance de la mobilité urbaine ont besoin de réformes radicales en Tunisie. Ils doivent d'abord être mis en cohérence avec les changements profonds que la constitution de 2014 a introduits, en particulier l'importance fondamentale qu'elle a donnée à la décentralisation de la formulation et de l'application de certaines politiques publiques et à la mise en place d'une démocratie participative où les compétences sont allouées en fonction du principe de subsidiarité. Dans un but d'efficacité, ils doivent aussi incorporer, quand c'est justifié, les leçons de l'expérience et les bonnes pratiques internationales de pays similaires à la Tunisie.

Les mesures essentielles pour améliorer la gouvernance de la mobilité urbaine peuvent être groupées en cinq grands thèmes : (i) la mise en place de structures appropriées au niveau local ; (ii) la création d'une unité technique d'accompagnement au niveau central ; (iii) la création d'une Commission Nationale de la Mobilité Urbaine ; (iv) la mise en place d'outils de bonne gouvernance de la mobilité urbaine ; et, enfin, (v) le développement des ressources humaines. Les quatre premiers thèmes sont présentés ci-dessous. Le cinquième est présenté séparément dans la section 3.2.

Parce que l'amélioration de la gouvernance est une nécessité pour que les solutions de mobilité les plus efficaces soient sélectionnées et que la diversité des villes tunisiennes soit prise en compte, la décentralisation doit se faire de façon rapide dans le domaine de la mobilité urbaine, bien plus vite en tout cas que le planning général prévu pour le pays (3 fois 9 ans).

5.3.1. Corpus documentaire de la PNMU

Les éléments du corpus documentaire de la PNMU relatifs au cadre législatif, réglementaire et institutionnel de la mobilité urbaine sont :

- **Rapport "Diagnostic détaillé sur la gouvernance de la mobilité et des transports urbains",**
- **Rapport "Vision de la mobilité urbaine et recommandations pour la mise en œuvre" - Chapitre 3.1 « Améliorer la gouvernance de la mobilité urbaine »**
- **Plan d'Actions 2020/2025 -Etapes, calendrier et ressources pour la mise en œuvre) - Chapitre 1 « Gouvernance » et Chapitre 2 « Renforcement des capacités »**
- **Plan d'action 2020/2025 - Rapport détaillé « Gouvernance et renforcement des capacités »**

L'ensemble des éléments constituant le corpus documentaire de la PNMU est fourni en Annexe 3.

5.3.2. Principales conclusions et recommandations

Axe stratégique 1 : Améliorer la gouvernance de la mobilité urbaine

Diagnostic détaillé de la gouvernance

Les faiblesses des systèmes de gouvernance expliquent en grande partie la mauvaise performance des villes tunisiennes en matière de mobilité urbaine et l'accessibilité réduite qui en résulte pour leurs habitants, quels qu'ils soient, aux emplois, aux activités économiques, aux services publics et privés et aux liens familiaux et sociaux qui leur sont nécessaires. Ces faiblesses peuvent être regroupées selon quatre thèmes principaux :

- **Le cadre légal et réglementaire de la mobilité urbaine.** Celui-ci a le mérite d'être relativement complet quoique de nombreuses faiblesses et ambiguïtés affectent négativement la gouvernance dont essentiellement les insuffisances du code des collectivités locales (CCL), les faiblesses de la loi 2004-33, les contrastes entre le CCL et la loi 2004-33, et l'insuffisance du Code de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme (CATU)
- **Le cadre institutionnel,** où des faiblesses sont notables. Il s'agit notamment de l'absence de structures qui portent la mobilité urbaine au niveau des communes et des agglomérations, l'absence d'une structure qui porte la mobilité urbaine au niveau national, la faiblesse des processus de revue des programmes d'investissement et de formulation des budgets annuels, les déficiences du cadre institutionnel et contractuel pour les transports publics réguliers, l'insuffisance dans la gestion de la circulation et du stationnement, les faiblesses dans la maîtrise d'ouvrage des projets de transport urbain et l'insuffisance des effectifs employés dans la mobilité urbaine à pratiquement tous les niveaux.
- **Les outils de gouvernance.** Parmi les trois principaux outils pour la bonne gouvernance de la mobilité urbaine, aucun n'est substantiellement présent aujourd'hui dans les villes tunisiennes. En effet, pour les plans de déplacements urbains, il n'y a qu'à Sfax où un PDU récent existe de plus qu'il n'existe pas une vision commune de ce qu'est un PDU. D'un autre côté, l'absence ou la faiblesse des bases de données, d'études et d'analyses, ce qui joue souvent le rôle « d'observatoire de la mobilité » est aussi une grande faiblesse en Tunisie. Dernièrement, il n'existe pas de mécanismes pour promouvoir la consultation des usagers et leur participation dans l'élaboration des mesures d'amélioration de la mobilité urbaine.
- **Les ressources humaines.** Même si ces dernières sont manifestement de grande qualité dans le domaine de la mobilité urbaine, il reste cependant des besoins importants de développement des ressources humaines pour pallier les faiblesses existantes. En effet, les cadres tunisiens semblent avoir en général une connaissance limitée de l'expérience internationale dans le secteur et très peu de personnes ont une vision globale du secteur. Enfin, les capacités de la société civile ont aussi besoin d'être développées, les médias montrent un faible intérêt pour la mobilité et les élus ne semblaient pas informés sur les problématiques du secteur.

Vision stratégique et recommandations pour la gouvernance de la mobilité urbaine

Pour permettre la construction d'un modèle de mobilité plus pérenne et durable, la PNMU souligne tout d'abord l'urgence de **renforcer et améliorer le système de gouvernance de la mobilité urbaine** à travers la création à court terme (2020/2021) de trois nouvelles instances :

- Une **Commission Nationale de la Mobilité Urbaine (CNMU)**, pour assurer le portage politique de la PNMU ainsi que l'ensemble des réformes structurelles proposées ;
- Une **Unité Technique d'Accompagnement Centrale (UTAC)**, en appui technique à la CNMU et ayant la responsabilité de la mise en œuvre opérationnelle de la plupart des actions préconisées par la PNMU ;
- Des **Autorités Métropolitaine de la Mobilité Urbaine (AMMU)** ou des Département de la Mobilité Urbaine (DMU) en fonction de la taille des villes pour assurer notamment le développement de stratégies locales de mobilité et la gestion des réseaux de transport public.

Action 1.1 - Mise en place de structures appropriées au niveau local. Dès que possible, la mobilité urbaine, dans toutes ses dimensions (circulation, stationnement, transports publics, mobilité douce, infrastructures et équipements, fonctionnement des services, etc) devrait être organisée et gérée au niveau des communes ou des agglomérations là où celles-ci dépassent le territoire de la commune-centre. Ceci devrait se faire à travers notamment la création de Départements de la Mobilité Urbaine (DMU) au sein des communes ou bien d'Agences Métropolitaines de la Mobilité Urbaine (AMMU) qui seraient des instances décisionnelles supra-communales dans le cas des agglomérations. Ces nouvelles structures devraient être directement en charge (entres autres) de la coordination de l'ensemble des acteurs impliqués dans la mobilité, la définition et la mise en place de stratégies multimodales de mobilité urbaine et des systèmes de transport urbain, l'organisation, la gestion, et la régulation sur le terrain des transports publics, la promotion de la mobilité active, le suivi des projets de voirie urbaine, ainsi que des projets d'amélioration de la circulation et du stationnement et des grands projets d'infrastructure de transport urbain. Il est proposé que les AMMU soient créées par décret sous la forme d'établissements publics non administratifs. Le bon fonctionnement des AMMU et des DMU ne peut être garanti que par la mise à disposition par l'Etat d'un budget de fonctionnement ainsi que de budgets spéciaux pour la réalisation d'études et de projets directement gérés par les DMU et les AMMU.

Action 1.2 - Création d'une Unité Technique d'Accompagnement Centrale (UTAC). L'Etat central devrait continuer à jouer un rôle important dans le secteur. Pour ceci, il est nécessaire qu'il y ait une unité technique forte d'accompagnement au niveau central. Cette unité est essentielle : elle doit être le maître d'œuvre de la transition. De son dynamisme et de sa compétence dépendra le succès de la transformation nécessaire du secteur. Les responsabilités principales de cette unité seraient de promouvoir et de suivre au niveau technique la mise en œuvre de la nouvelle PNMU, conduire la mise en place des structures appropriées au niveau local et leur fournir une assistance technique, mener un programme massif de mise à niveau des ressources humaines dans le secteur, gérer les activités de renforcement local de la gouvernance de la mobilité urbaine financées par le budget de l'Etat, promouvoir la participation des citoyens dans tous les aspects du secteur, assister le MT dans le développement de systèmes de transport intelligents et de solutions numériques dans le secteur, revoir les projets d'investissement les plus importants proposés pour financement du budget national et émettre un avis auprès du Ministère en charge de l'investissement, et gérer le Fonds national de la mobilité urbaine proposé ci-dessous. Comme pour les AMMU, il est proposé que l'UTAC soit créée par décret sous la forme d'un établissement public non administratif.

Action 1.3 - Création d'une Commission Nationale de la Mobilité Urbaine (CNMU). Le secteur de la mobilité urbaine étant un secteur transversal lié à beaucoup d'aspects de la vie économique et sociale du pays, il est nécessaire de créer une Commission nationale de la mobilité urbaine (CNMU) pour suivre, guider et intégrer au plus haut niveau les actions de tous les acteurs (tels que les Ministères du Transport, de l'Équipement, de la Gouvernance locale, de l'Environnement, de l'Énergie, des Finances, de l'Investissement, de l'Intérieur, etc) qui interviennent directement ou indirectement dans le secteur. Les responsabilités principales de la CNMU seraient de promouvoir, guider et suivre la mise en œuvre de la PNMU au niveau des décideurs, assurer qu'il y ait une cohérence et une synergie entre les actions menées par tous, revoir la justification des grands investissements proposés pour le financement de

l'Etat et établir leur degré de priorité technique, sociale et économique, évaluer les besoins de financement de l'Etat dans le secteur et coordonner avec les bailleurs de fonds, et assurer la bonne information de la société civile pour ce qui est des enjeux et priorités de la mobilité urbaine. La CNMU serait créée par décret. Des comités techniques spécialisés devraient aussi être créés sous l'égide de la CNMU en vue d'approfondir l'étude et la mise en œuvre de certains aspects de la PNMU.

Action 1.4 - Mise en place des outils de bonne gouvernance. Pour que ce cadre institutionnel fonctionne bien, il est essentiel que les outils nécessaires à la bonne gouvernance de la mobilité urbaine soient mis en place rapidement. Ces outils incluent principalement les plans des déplacements urbains (PDU), les observatoires de la mobilité urbaine au niveau de chaque agglomération comme au niveau central, des mécanismes forts de consultation et de participation de la population, comme le demande le code des collectivités locales, et des référentiels ou guides de bonne pratique pour tous les sujets qui sont du ressort de la mobilité urbaine. L'élaboration de ces outils, qui ne requiert en fait que des dépenses faibles, devrait être financée dès que possible par le budget national. L'élaboration des PDU est une urgence parce qu'ils vont générer les données et connaissances de base sur la mobilité urbaine, générer les plans de transport public et plans de circulation dont les agglomérations ont besoin pour sélectionner leurs priorités d'action, et encourager une forte prise de conscience des enjeux de mobilité urbaine au niveau local. Un objectif ambitieux devrait être établi qui viserait par exemple à préparer et adopter des PDU dans les cinq ans à venir pour toutes les agglomérations de plus de 150'000 habitants. Un décret fixant le contenu et les procédures pratiques d'élaboration des PDU comme prévu par la loi 2009-007 sur la transition énergétique, devrait aussi être promulgué. Pour ce qui est des observatoires de la mobilité urbaine et des données qu'ils doivent produire, il est important d'assurer que ces données soient ouvertes à tous (notion d'open data) pour servir la société civile et promouvoir les innovations spécialement dans le domaine du numérique.



5.4. Renforcement des capacités

Le diagnostic a identifié une lacune importante dans le secteur de la mobilité urbaine mais aussi dans les secteurs voisins (aménagement urbain, urbanisme, génie civil, économie des transports, sciences de l'environnement, etc.) en matière de formation initiale et spécialisée, et d'actions de renforcement des capacités, qui puissent assurer la formation de cadres de haut niveau, sensibles au concept de mobilité urbaine et capables de prendre des décisions tout en ayant une vision multi-sectorielle et multi-enjeux (environnemental, social, économique) du secteur.

5.4.1. Corpus documentaire

Les éléments du corpus documentaire de la PNMU relatifs au renforcement des capacités sont :

- **Plan d'Actions 2020 – 2025, Etapes, calendrier et ressources pour la mise en œuvre- Chapitre 2 : Renforcement des capacités**
- **Plan d'Actions 2020-2025, Rapport détaillé « Gouvernance et renforcement des capacités »**
- **Observatoire national de la mobilité urbaine - Plan d'actions détaillé (livrable CEREMA)**

L'ensemble des éléments constituant le corpus documentaire de la PNMU est fourni en Annexe 3.

5.4.2. Principales conclusions

Axe stratégique 2 : Développement des actions de renforcement des capacités et des filières de formation dans le secteur de la mobilité ».

La nouvelle structuration du secteur doit être accompagnée par la mise en place d'outils de bonne gouvernance. La PNMU insiste sur l'importance d'élaborer des PDU dans toutes les villes de plus de 150 000 habitants et de mettre en place, au sein de l'UTAC, un **Observatoire de la Mobilité Urbaine** qui centraliserait la collecte et le traitement des données de mobilité. En même temps, un effort important serait fait pour développer les capacités de tous les acteurs du secteur. Ceci inclut en particulier la mise à niveau d'un noyau dur d'environ 150 cadres et d'experts techniques.

Action 2.1 - Mise à niveau des cadres en place et des consultants. Le secteur de la mobilité urbaine a besoin d'un noyau fort de cadres et d'experts techniques qui auraient tous une même base solide de connaissance et une compréhension en profondeur des actions à mener. L'objectif devrait être de mettre à niveau environ 150 personnes dans les trois années à venir. Celles-ci proviendraient essentiellement des communes, des ministères centraux et de leurs directions régionales, et des opérateurs publics et autres agences de l'Etat. Des consultants tunisiens et universitaires y seraient associés. Il est proposé qu'un cycle de séminaires d'environ une semaine chacun sur quatre ou cinq thèmes majeurs soit dispensé en boucle sur trois ans. Cette mise à niveau devrait aussi être conçue pour transformer la culture d'entreprise actuelle de l'administration publique et, en particulier, pour encourager le dialogue entre institutions et passer d'une approche « projet » à une approche plus globale d'amélioration des systèmes de mobilité.

Action 2.2 - Intégration de la mobilité urbaine dans les programmes de formation des ingénieurs civils, des urbanistes, et des hauts cadres administratifs. Pour préparer les experts et décideurs futurs, des cours sur

la mobilité urbaine devraient être inclus dans les programmes des universités et grandes écoles qui forment les étudiants au transport, à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme, et à la fonction publique. La mise en place d'un Master en transport qui aurait une spécialité en mobilité urbaine est aussi souhaitable. Un programme de Master professionnel en transport et mobilité durable comme celui qui est organisé depuis deux ans au Maroc par l'Université Senghor et la CODATU devrait être considéré. En parallèle, la recherche dans le domaine de la mobilité urbaine devrait recevoir une attention et le financement qu'elle mérite.

Action 2.3 - Partage des connaissances, renforcement des réseaux, et animation du secteur. Une attention particulière doit être apportée au développement continu des connaissances et à la motivation des cadres et experts techniques du secteur. Les bonnes pratiques internationales, les résultats d'expériences en Tunisie, toutes les informations pertinentes doivent être diffusées et les experts tunisiens doivent pouvoir se rencontrer et échanger régulièrement. Ce sera un rôle important de l'UTAC d'organiser ces activités.

Action 2.4 - Information et conscientisation de la société civile, des élus, et des médias. Le développement des capacités doit aussi toucher tous ceux qui ont une importance dans les processus décisionnels. Dans ce but, il faudrait assurer la bonne information et compréhension des élus et de la société civile au sens le plus large par tous les moyens appropriés (publications, vidéos, réseaux sociaux, campagnes d'information, séminaires pour les élus, etc.). La formation des médias aux réalités et complexités de la mobilité urbaine est aussi nécessaire.

Action 2.5 - Mise à niveau des cadres opérationnels, des techniciens, et des agents d'exécution impliqués dans la mobilité urbaine. Des programmes de formation professionnelle de niveau BAC-2 à BAC+2 devraient aussi être mis en place en particulier sur les métiers suivants : (i) gestion de la circulation (police de la circulation, SLT, ingénierie du trafic, etc.) ; (ii) métiers du ferroviaire ou des transports guidés (maintenance, exploitation, ingénierie électrique, SIG, etc.) ; (iii) métiers liés à l'exploitation des bus (conduite, maintenance, graphicage, etc.) ; et (iv) solutions numériques pour la mobilité.

5.4.3. Observatoire National de la Mobilité Urbaine : étapes pour la mise en œuvre

Dans le cadre de l'élaboration de la PNMU, il est recommandé d'instaurer un Observatoire de la Mobilité Urbaine Durable qui va le sens de la mise en place d'outils de bonne gouvernance de la mobilité urbaine.

Afin de créer cet observatoire le plan d'action suivant a été élaboré dans le cadre de la PNMU. Les actions constituant ce plan sont synthétisées comme suit :

Etape 1 : Définir l'organisation de l'ONMU

L'organisation proposée pour l'ONMU est d'en faire une structure intégrée à l'Unité Technique d'Accompagnement Central (UTAC). Dans ce sens les sous-actions suivantes sont nécessaires pour la réussite de cet observatoire :

- Afin qu'il fonctionne correctement l'ONMU devra mobiliser une dizaine de personnes dont quelques-unes faisant partie des ministères et ayant pour rôle d'assurer le lien entre leurs observatoires thématiques et l'ONMU.
- Etant donné que l'ONMU a une vocation d'aide à la gouvernance, il est proposé que la Commission Nationale de la Mobilité Urbaine comporte un sous-comité « Observatoire » qui sera chargé d'orienter les travaux de l'ONMU et de présider le comité des Observatoires de la mobilité Urbaine.
- Etant donné l'existence aujourd'hui de deux instances jouant un rôle particulier en matière d'observation de la mobilité urbaine qui sont l'AUGT et l'INS il est important de définir le rôle précis de ces instances au sein de l'ONMU. Ainsi, l'ONMU pourrait consulter AUGT et INS pour coordonner les actions de ces 3 entités, aussi bien en recueil de données qu'en analyses.

Etape 2 : Définir les missions de l'ONMU

Pour résumer, les principales missions de l'ONMU sont :

- Observer la mobilité urbaine en Tunisie ;
- Collecter les données lui permettant de réaliser ses missions ; et notamment archiver ces données,
- Analyser les données produites ;
- Diffuser :
 - les données en open data,
 - les analyses au grand public, ou à un partenariat le plus large possible,
 - les méthodes et contenus vers les observatoires locaux.

Etape 3 : prévoir une phase transitoire en attente

En attendant la création et la mise en œuvre de l'UTAC, le Ministère des Transports pourrait assumer la phase transitoire. On pourrait imaginer la création au sein du ministère des transports, plus particulièrement au sein de la DGSEEP, d'une petite cellule en charge de la préfiguration de l'ONMU. Cette cellule, qui sera transférée à l'UTAC (à prévoir dans le document juridique de création de l'UTAC – ONMU), pourrait compter 1 à 2 ETP.

Etape 4 : définir les indicateurs à recueillir

L'ONMU étant une émanation de la PNMU, elle assure en priorité le suivi consolidé, à l'échelle du pays, des indicateurs d'impact de la PNMU (émissions de GES, évolution des parts modales, accessibilité aux TC, sécurité routière en ville, etc...). Ainsi, plusieurs types d'indicateurs figurent parmi cette liste et sont regroupés comme suit :

- Les indicateurs de suivi de la PNMU dont notamment :
 - Les émissions de GES liées au transport urbain
 - L'accès au transport public
 - La sécurité routière
 - La pollution moyenne aux particules (PM2.5 en mg) au droit des stations de mesure en bord de route
 - La part modale des modes actifs
 - La part modale du transport public
 - La part modale de la voiture particulière (conducteur et passagers)
 - Le budget des ménages consacré aux transports
- Le suivi des émissions de gaz à effet de serre (GES), pour lequel il est proposé de créer une équipe-projet constituée d'une personne au moins dans chacune des institutions suivantes : la DGTT du Ministère du Transport, l'ATTT et l'ANME. Cette équipe sera appuyée par un groupe de travail plus large, notamment de producteurs de données, composé du MEHAT et des grands opérateurs de transport. Au-delà de la CNMU, l'équipe rendra compte de ses travaux au point focal national, chargé, au Ministère des Affaires Locales et de l'Environnement (MALE), de réaliser l'inventaire national des émissions de gaz à effet de serre, conformément aux engagements tunisiens pris notamment dans le cadre de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et de l'accord de Paris.
- Les indicateurs de suivi des PDU. Le partenariat MYC prévoit un indicateur complémentaire, délicat à calculer à l'échelon national, mais essentiel à l'échelon local : la vitesse commerciale, définie comme la vitesse moyenne d'un mode de transport entre deux terminaux, y compris tous les arrêts opérationnels.

Etape 5 : réaliser des Enquêtes Ménages Déplacements sur les 10 grandes agglomérations

Il est nécessaire de réaliser des Enquêtes Ménage Déplacements au niveau des grandes villes Tunisiennes pour connaître les pratiques actuelles de déplacements et pour pouvoir analyser les évolutions dans les pratiques de déplacements.

Il est également recommandé de réaliser un guide méthodologique « EMD en Tunisie ». En effet, pour s'assurer qu'une politique nationale a les mêmes effets partout en Tunisie, il faut que l'outil de mesure soit le même. Il est également important que la méthodologie soit stable dans le temps pour analyser les effets des politiques publiques.

Etape 6 : d'autres données à créer

En plus des actions précédemment citées, il est également recommandé de :

- Mettre en place un Système d'Information Géographique (SIG)
- Mieux connaître la fréquentation des réseaux de transport collectif, notamment par la réalisation d'enquêtes régulières.
- Mieux connaître les nouvelles pratiques de mobilité dont notamment l'électro-mobilité et le covoiturage

Étape 7 : formation

Pour les deux types de formation préconisées par la PNMU dans le cadre du partage des connaissances, il est recommandé d'intégrer la composante Observatoire de mobilité autant que faire se peut. Ainsi :

- Dans le cas de la formation continue visant à promouvoir le développement continu des ressources humaines et la diffusion des bonnes pratiques internationales mais aussi le renforcement des réseaux d'expert dans le domaine il est important de diffuser les bonnes pratiques internationales au niveau du recueil de données que d'analyse de la mobilité
- Dans le cadre de la formation initiale en intégrant la mobilité urbaine dans les programmes de formation des ingénieurs civils, des urbanistes et des hauts cadres administratifs il faut introduire un cours sur les observatoires de la mobilité urbaine dans les programmes des universités. Il est particulièrement nécessaire d'insérer un module sur l'ONMU dans le cadre de la création d'un master en transport avec une spécialisation sur la mobilité urbaine.

Étape 8 : mise en place d'un comité de suivi des Observatoires Locaux de la Mobilité Urbaine

L'ONMU animera le comité de suivi des Observatoires Locaux de la Mobilité Urbaine, afin que tous puissent partager interrogations sur les méthodes, retours d'expériences et bonnes pratiques.

Il est essentiel que les observatoires locaux de la mobilité urbaine soient montés au plus vite, avant même le lancement des PDU, notamment afin de recenser les données disponibles, de lancer le cas échéant les collectes de données les plus indispensables et de contribuer à la rédaction de termes de référence (TDR) adaptés aux données disponibles, ainsi qu'à la taille des agglomérations et aux objectifs assignés au PDU.

Les observatoires locaux de la mobilité urbaine pourront dans un premier temps exploiter les données existantes, en se basant sur les indicateurs définis dans ce plan d'actions, avant de décliner leurs propres indicateurs, et les besoins afférents en données (dont une liste non exhaustive est disponible dans le document « Modèle de termes de références pour la réalisation de Plans de Déplacements Urbains »).

5.5. Financement de la mobilité urbaine

Il est d'abord montré dans cette section pourquoi l'Etat devrait rester dans un proche avenir la source principale de financement de la mobilité urbaine. Les mesures nécessaires pour qu'il joue ce rôle effectivement, c'est-à-dire dépenser mieux plutôt que dépenser plus, sont ensuite décrites. Enfin, les quelques points essentiels qui concernent les collectivités locales sont notés.

5.5.1. Corpus documentaire

Les éléments du corpus documentaire de la PNMU relatifs aux mécanismes de financement de la mobilité urbaine sont :

- **Rapport "Diagnostic détaillé sur le financement de la mobilité et des transports urbains",**
- **Rapport "Analyse des sources de financement existantes et faisabilité des nouveaux mécanismes proposés"**
- **Rapport "Vision de la mobilité urbaine et recommandations pour la mise en œuvre - "Chapitre 3.3 « Structurer et pérenniser le financement de la mobilité urbaine »**
- **Plan d'Actions 2020 – 2025 (Etapes, calendrier et ressources pour la mise en œuvre) - Chapitre 4 « Financement de la mobilité urbaine »**
- **Plan d'action 2020-2025 – Rapport détaillé « Financement de la mobilité urbaine »**

L'ensemble des éléments constituant le corpus documentaire de la PNMU est fourni en Annexe 3.

5.5.2. Principales conclusions

Axe stratégique 3 : Structurer et pérenniser le financement de la mobilité urbaine

Conclusions « Diagnostic détaillé sur le financement de la mobilité et des transports urbains »,

Le diagnostic a permis d'identifier des dysfonctionnements majeurs inhérents au financement de la mobilité urbaine.

Au premier plan, on ne peut que souligner la course effrénée que le budget public a engagé avec les déficits des entreprises publiques de transport de voyageurs. La compensation par le budget public, supposée pour le transport scolaire, est allée crescendo pour atteindre un niveau au-delà duquel le budget public ne peut plus aller.

En dépit du soutien considérable de l'Etat, les déficits de ces sociétés se creusent au point qu'elles ne peuvent plus se donner les moyens de conserver le niveau de leurs activités et encore moins de les faire évoluer. Ceci ne fait que détériorer leurs ratios de fonctionnement, aggravés en cela par les politiques sociales (notamment en matière d'adéquation entre le niveau quantitatif des ressources humaines avec celles considérées comme étant optimales dans la profession) que subissent les entreprises publiques.

L'autre facteur important responsable de cette détérioration est le niveau des tarifs qui reste du ressort exclusif de l'Etat et est maintenu quasi stationnaire sur de longues périodes alors que les facteurs de coûts connaissent une escalade préjudiciable aux équilibres financiers de ces entreprises.

Sur un autre plan et comme conséquence à ce premier constat, la mobilité TC est en forte régression dans le milieu urbain et cette suite à une régression de l'offre et à la faiblesse du programme d'investissement dans les infrastructures TC, qui reste sporadique et concentré pratiquement (et pour le moment) sur la capitale.

La conséquence remarquable est le développement de la mobilité en modes motorisés privés, à la faveur d'une politique d'encouragement de la voiture qui prévaut au moins depuis une vingtaine d'années et à la faveur aussi d'une allocation des ressources de l'Etat favorisant cette mobilité : infrastructure de voirie, subventions du carburant, etc.

Pour les perspectives spécifiques au volet du financement, les pistes sont multiples :

Il y a d'abord la réforme inhérente à l'offre dans ses différentes ramifications :

- La redéfinition de la politique de TCU dans l'objectif de baisse des coûts et de mobilisation de plus d'offre, ce qui se traduit forcément par une part plus grande place à donner au secteur privé ;
- L'assainissement et la restructuration des entreprises publiques en cohérence et dans le cadre du premier point ci-haut.

Ensuite, la réallocation des ressources de l'Etat devrait se traduire par plus de ressources au TC au détriment de l'infrastructure de voirie.

Enfin, la prospection de nouvelles ressources sera à faire en organisant les priorités comme suit :

- Réaliser les économies sur les coûts (plus de TC, développement d'un secteur concurrentiel, recours à la délégation du service public, etc.) ;
- Réviser fondamentalement la politique tarifaire et celle des subventions (scolaires ou autres) de sorte à dégager plus de contribution des usagers (notamment par un meilleur ciblage des subventions) ;
- Explorer les nouvelles ressources selon les priorités dégagées plus haut (préférence à la fiscalité carburant);
- Œuvrer pour la pérennisation de ces ressources en les soustrayant aux arbitrages budgétaires annuels et en instituant un mécanisme soutenable (Fonds).

Analyse des sources de financement existantes et faisabilité des nouveaux mécanismes proposés

L'analyse a permis d'identifier et puis d'étudier le potentiel de transfert en faveur de la mobilité urbaine de certaines ressources financières et fiscales existantes ainsi que la faisabilité des nouveaux mécanismes de financement à travers une estimation des budgets concernés.

Ainsi, l'analyse a concerné :

- Les taxes transport dédiées
- La fiscalité locale
- L'idée d'un fonds national pour la mobilité urbaine

Les conclusions de cette analyse sont récapitulées dans le tableau à la page suivante.

Politique nationale de la mobilité urbaine

Rapport de synthèse

	Analyse de faisabilité			
	Politique	Sociale	Economique	Environnementale/Climatique
FONDS POUR LA MOBILITE URBAINE				
	La faisabilité politique du Fonds est considérée plutôt bonne car la création de Fonds spéciaux du trésor alimentés par une fiscalité affectée est habituelle en Tunisie. Néanmoins l'instabilité politique du Pays et les changements de pilotage fréquents augmentent un peu les risques concernant la capacité de réalisation du fonds sur le court terme.	L'acceptabilité sociale d'un Fonds de financement de la mobilité est bonne car l'objectif peut être largement partagé.	La création d'un Fonds permettra de borner les ressources budgétaires dont peut bénéficier la mobilité ce qui incitera à une utilisation plus judicieuse de ces ressources. L'étude de faisabilité montre que les ressources sont d'ors et déjà disponibles, l'enjeu réside plutôt dans leur affectation sur une ligne budgétaire nouvelle.	La création d'un Fonds permettra de développer de manière plus équilibré l'ensemble des modes de déplacement et des nouveaux services de mobilité avec des impacts positifs sur l'environnement à moyen et long-termes.
ASSIETTES FISCALES & autres SOURCES IDENTIFIEES				
Taxe de circulation (vignette)	Dans les dernières décennies la position de l'Etat tunisien a été clairement en faveur de l'accès à la voiture particulière (politique de la voiture populaire). Afin de subvenir à des besoins budgétaires urgents l'Etat agit fréquemment sur le prix du carburant en le rehaussant en cas de besoin. Le portage politique d'une telle mesure semble donc tout à fait acceptable.	Le tarif de la vignette est resté faible depuis 2000 pour les voitures de petite cylindrée ou populaires. Cette proposition toucherait essentiellement une population à revenu modéré pour laquelle l'effort demandé reste soutenable.	La faisabilité économique est bonne, même si l'impact reste relativement modéré. La Taxe de circulation doit aussi être perçue comme une compensation du coût de la congestion induit par la circulation de véhicules particuliers et qui affecte par ailleurs le bon fonctionnement des réseaux TC.	La Taxe de circulation doit aussi être perçue comme une application du principe pollueur payeur. Elle pourrait d'ailleurs être calculée en fonction aussi du niveau de pollution du véhicules (normes Euros).
Droit de consommation sur les véhicules	Faisabilité bonne. Pas d'enjeux politiques majeurs.	Comme il s'agit de l'affectation partielle au Fonds de Mobilité, avec une augmentation annuelle contenue, l'acceptabilité sociale ne paraît pas problématique	Même argumentaire que pour la vignette	
Subvention au carburant	La persistance d'une subvention au carburant (Essence et surtout gasoil) est en voie de contraction, ne serait-ce que pour des besoins budgétaires publics pressants. On identifie néanmoins un petit risque car la réaffectation du montant aujourd'hui dédié à cette subvention nécessite un portage politique et un lobbying fort de la part des Ministères directement concernés.	Les augmentations de plus en plus fréquentes deviennent habituelles. Malgré leur caractère impopulaire (comme dans la plupart des pays similaires), la suppression de ces subventions semble faisable, à condition de ne pas toucher les produits à forte composante sociale (GPL, pétrole lampant...), produits qui sont exclus de l'assiette considérée dans notre étude.	Le recouvrement des coûts est recommandé dans toutes les préconisations et en particulier celles des bailleurs de fonds. L'idée directrice sera celle d'éviter les distorsions créées dans l'économie. Si des subventions devaient rester, elles devraient être ciblées et liées à des systèmes d'évaluation solides pour vérifier la bonne gestion des ressources.	La fin de la subvention du carburant est à signal fort du point de vue environnemental car elle marquerait la fin du soutien de l'Etat à la voiture alors qu'elle est la première source d'externalités négatives dans le système de mobilité urbaine.
Fiscalité locale (TCL) = Taxation des bénéficiaires indirectes	La contribution des activités économiques au financement de la mobilité est acceptée voire recherchée. La réaffectation (toute ou en partie) de la fiscalité professionnelle locale incarnée par la TCL serait pertinent pour financer la mobilité tout en mettant en valeur le soutien que le Fonds de la mobilité urbaine apporterait à des projets de mobilité au niveau local. S'agissant d'une taxe déjà existante son portage politique ne devrait pas pose de problèmes majeurs.	Acceptable par les entreprises si pas d'augmentation significative de la TCL. Une augmentation graduelle de la taxe devrait être par contre envisagée.	La faisabilité économique est bonne. La taxe existe déjà. Le développement de système de transport et de mobilité plus durables et efficaces bénéficient aux ménages et à l'ensemble des acteurs économiques des plus grandes agglomérations notamment. Ceci justifie l'allocation d'une partie de la TCL à un tel Fonds.	La réaffectation de toute ou partie de la taxe permettra de financer des projets et actions en faveur d'une mobilité plus durable.

Vision et recommandations pour le financement de la mobilité urbaine

Action 3.1 - Consolider et rendre plus durable le rôle de l'Etat central dans le financement de la mobilité urbaine.

L'Etat central devrait continuer à apporter un soutien financier majeur au secteur de la mobilité urbaine, notamment pour améliorer la qualité et le fonctionnement des infrastructures de mobilité, assurer que le secteur a un impact social positif, assainir les entreprises publiques, et contribuer à satisfaire les engagements du pays concernant la lutte contre le changement climatique. Puisque l'Etat dépense déjà des sommes qui, en proportion du produit national brut du pays, sont comparables sinon supérieures à celles de nombreux pays émergents, le challenge pour l'Etat n'est pas tant de dépenser plus que de dépenser mieux. Les principes suivants devraient donc guider les choix de l'Etat dans ses dépenses en faveur de la mobilité urbaine :

- l'Etat devrait adopter un processus rigoureux de sélection des projets qu'il finance sur la base de critères objectifs ; ces projets devraient être parmi ceux qui ont les ratios bénéfiques/coûts économiques les plus élevés et se trouver au premier rang des priorités définies dans le PDU des agglomérations concernées ;
- le calcul des subventions au transport des scolaires et des étudiants devrait faire l'objet d'un processus rigoureux et transparent en introduisant plus d'équité et sans qu'il y ait de confusion avec l'aide aux entreprises publiques dont l'assainissement financier devrait se faire séparément ; le niveau même de subvention pourrait être revu et éventuellement ajusté par comparaison avec d'autres éléments de la politique sociale ;
- l'Etat devrait utiliser ses financements comme un levier incitatif pour pousser les collectivités locales à s'organiser pour plus et mieux prendre en charge leurs responsabilités dans la mobilité urbaine ;
- l'Etat devrait financer les actions clefs qui sont nécessaires pour la transition vers une nouvelle gouvernance du secteur, décrite dans la section précédente sur l'amélioration de la gouvernance ; et
- pour assurer que ses financements soient stables et prévisibles (ce qui est essentiel pour tous les acteurs sur le terrain, les collectivités locales comme les exploitants privés et publics qui opèrent sous contrat), l'Etat devrait envisager la création d'un Fonds national de la mobilité urbaine ; ce fonds serait un fonds spécial du Trésor créé par la loi de finances auquel pourrait être affecté une partie de certaines ressources fiscales nationales provenant du transport telles que la taxe de circulation, les taxes de consommation sur les véhicules, et éventuellement le produit d'une augmentation du prix des carburants, ainsi qu'une partie mineure de ressources fiscales locales comme la taxe sur les entreprises à caractère industriel, commercial ou professionnel (TCL) ; ce fonds financerait essentiellement (i) le fonctionnement des structures de la mobilité urbaine (AMMU et DMU) et le développement des outils de bonne gouvernance ; (ii) les compensations pour obligation de service public imposées aux opérateurs ; et (iii) des investissements innovants hautement prioritaires (couloirs de bus, infrastructures pour modes actifs, gestion de la circulation).

Action 3.2 - Définir le rôle des collectivités locales dans le financement de la mobilité urbaine. Les collectivités locales devraient assurer une part grandissante du financement de la mobilité urbaine. Idéalement, il faudrait fixer un objectif à l'horizon 2030 de la part du financement total de la mobilité urbaine que

les collectivités locales fourniraient. Pour cela, il serait nécessaire de développer la fiscalité locale. De plus, comme l'Etat, les collectivités locales devraient concentrer leurs dépenses sur les activités et les investissements qui génèrent le plus de bénéfices économiques. Du point de vue du financement de la mobilité urbaine, les priorités pour les collectivités locales sont donc les suivantes : (i) augmentation des recettes fiscales actuelles ; (ii) augmentation des ressources d'exploitation liées au secteur (par exemple le stationnement en ouvrage ou sur voirie) ; (iii) développement de nouvelles sources de revenus liées au secteur (taxation des automobilistes, taxation des bénéficiaires indirects de la mobilité urbaine) et création de partenariats publics-privés pour le développement des infrastructures dans les rares cas où c'est pertinent de le faire ; et (iv) bien établir les priorités de dépenses en basant les choix sur les PDU et en faisant des progrès rapides dans des domaines négligés comme la gestion de la circulation et du stationnement.

Action 3.3 - Réviser la politique tarifaire pour améliorer la soutenabilité du transport public urbain. La politique tarifaire du transport public urbain devrait être basée sur deux principes complémentaires concernant le recouvrement du coût des investissements et celui du fonctionnement. Le coût des investissements, c'est-à-dire de la mise à disposition des infrastructures de transport public devrait être assumé essentiellement par l'Etat et non pas par les usagers. Par contre, le coût de fonctionnement des services de transport public, y compris l'amortissement du matériel roulant, devrait être couvert entièrement par les tarifs payés par les usagers, ce qui est le meilleur moyen d'assurer simplement la durabilité et l'indépendance des opérateurs, spécialement dans la période actuelle de contraintes budgétaires drastiques. Le niveau de tarif devrait cependant être adapté aux capacités financières de la clientèle. Dans ce but, il faudrait trouver le bon compromis entre d'un côté un tarif bas accessible pour des raisons d'équité et d'inclusion à toute la population et de l'autre l'objectif de recouvrement des coûts de fonctionnement qui impose nécessairement un plancher au tarif. Le plan de transport (voir action 4.1) devra donc définir les lignes de transport public et les performances opérationnelles exigées des opérateurs de façon à minimiser les coûts d'exploitation, et donc le tarif, tout en assurant une qualité de service satisfaisante. Les analyses de simulation financière ont montré que, dans les agglomérations tunisiennes, à l'exception du Grand Tunis, le recouvrement des coûts pouvait se faire en environ cinq ans avec des augmentations relativement modérées des tarifs (de l'ordre de 10 à 15% par an en valeur réelle) si elles sont combinées avec une augmentation de la productivité des opérateurs. Dans le cas du Grand Tunis, des augmentations plus importantes, ou sur une période plus longue, seront nécessaires. Ces augmentations apparaissent légitimes parce que les tarifs actuels du transport public urbain en Tunisie sont très inférieurs à ceux de beaucoup de pays émergents (moins de la moitié à Tunis des tarifs de Rabat ou Casablanca par exemple). En parallèle, dans le Grand Tunis où le réseau de transport public est particulièrement complexe, il sera important de mettre en place une intégration tarifaire et billettique pour ne pas pénaliser les usagers qui sont obligés de faire des transferts. Pour les scolaires et les étudiants, puisque l'accessibilité à leur lieu d'étude est un objectif social national, leur tarif devrait continuer à être subventionné. Une étude est cependant nécessaire pour revoir quel niveau de subvention est socialement justifié.

5.6. Focus sur le Transport public urbain

L'organisation et la gestion actuelles du transport public urbain sont obsolètes et génèrent des problèmes majeurs qui obèrent la performance de la mobilité urbaine en entier, ne permettant pas en particulier de maîtriser la croissance inexorable du transport privé et de la congestion. Une réforme globale est nécessaire. Dans cette partie, sont rappelés les principales conclusions du diagnostic relatif aux transports publics urbains ainsi que la vision et les recommandations pour la restructuration de ce secteur tels que portés par la démarche PNMU.

5.6.1. Corpus documentaire

Les éléments du corpus documentaire de la PNMU relatifs au secteur des transports publics urbains sont :

- **Rapport " Mobilité urbaine en Tunisie : état des lieux, diagnostic et priorités d'action"**, Chapitre 4.3 « Transports publics »
- **Rapport "Vision de la mobilité urbaine et recommandations pour la mise en œuvre - "Chapitre 3.4 « Structurer et réorganiser le secteur du transport public urbain »**
- **Plan d'Actions 2020 – 2025 (Etapas, calendrier et ressources pour la mise en œuvre) - Chapitre 4 « Transport public »**
- **Plan d'action 2020-2025 – Note d'accompagnement aux actions relatives au transport public »**

L'ensemble des éléments constituant le corpus documentaire de la PNMU est fourni en Annexe 3.

5.6.2. Principales conclusions et mesures proposées

Diagnostic de la situation actuelle du transport public

Le diagnostic du transport public urbain en Tunisie a révélé des failles pour ses deux configurations, à savoir : le transport public régulier (train, métro et bus) et le transport non-régulier (le taxi, individuel ou collectif).

En effet, le transport public régulier est en actuellement en difficulté essentiellement due à :

- **Une insuffisance des indicateurs de performance de l'offre de transport.** Hormis pour le Grand Tunis et le Grand Sfax, on note un manque considérable de données sur les indicateurs de performance de l'offre de transport régulier (temps d'attente, vitesse commerciale, taux de remplissage, fréquence, ...). De plus, il existe très peu de distinction ou de classification dans l'offre des entreprises de transport entre lignes urbaines et interurbaines
- **Une insuffisance préoccupante de l'offre de transport régulier.** L'insuffisance de l'offre est perceptible principalement aux heures de pointe. La Transtu, par exemple, fait état de neuf passagers par m² alors que la norme acceptable est de six. Le taux de disponibilité des véhicules et des rames a également baissé au cours de la même période en passant de 82 % à 52 % pour les bus et de 82 % à 54 % pour les rames du métro léger et pour le TGM. Cela est dû au

vieillesse du parc et à l'augmentation des immobilisations pour manque de pièces et organes. Cet ensemble de facteurs provoque des problèmes récurrents d'exploitation et contribue grandement à la baisse de la viabilité et de l'attractivité des transports collectifs. Le taux de panne aux 10 000 kms utiles a augmenté de 24,4% entre 2014 et 2015. Pour cette raison, en plus du manque de personnel compétent, les voyages supprimés par la Transtu ont augmenté de 44 % sur cette même période. Ces facteurs accentuent la perception déficiente du service ressentie par les usagers.

- **L'absence de tarification unique et simplifiée.** Bien que le Grand Tunis bénéficie de l'offre de transport urbain la plus variée du pays, il n'existe pas de tarification unique qui permette de prendre les différents moyens de transport disponibles dans les différentes zones avec un système commun simplifié. Cela a pour conséquence d'une part, un trajet qui inclue plusieurs modes ou lignes de transport, à un coût élevé, correspondant à la somme de plusieurs tickets (un par segment de déplacement). D'autre part, chaque mode a sa propre technologie et l'usager accumule plusieurs cartes pour pouvoir utiliser les transports à l'intérieur d'une seule et même agglomération.

D'une autre part, le transport non régulier, même s'il est en essor depuis le début des années 2000, fait face aux problèmes suivants :

- **Une offre de transport mal répartie.** Les besoins en déplacements ont largement augmenté sans que l'offre de transport régulier n'arrive à satisfaire la demande. En réponse à cette insuffisance, le transport non régulier de personnes (TNRP) s'est développé, augmentant la pression sur le réseau routier et la congestion. Toutefois, l'offre est mal répartie dans le temps et l'espace car les opérateurs préfèrent desservir les axes à fortes demandes et délaissent les moins denses pour assurer la rentabilité de leur activité.
- **Une concurrence avec les services de transport régulier :** Les entretiens réalisés auprès des conducteurs de TNRP dans le cadre de l'étude menée par Transitec pour le compte du Ministère du transport indiquent que les deux tiers des lignes de TNRP exploitées sont en concurrence directe avec au moins une ligne de transport collectif institutionnelle. Cette concurrence est exercée, plutôt que subie, par le TNRP, dans la mesure où la plupart des lignes de TNRP ont été créées en dédoublant des lignes de transport collectif existantes. Ces lignes institutionnelles sont desservies par des modes de transport plus capacitaires, mais offrant une cadence de départs inférieure – et une capacité totale insuffisante pour absorber l'intégralité de la demande. En milieu urbain, les minibus utilisés par le TNRP sont par ailleurs plus rapides que les grands bus, qui ont moins de facilité à manœuvrer dans un environnement congestionné. Enfin, les taxis collectifs garantissent généralement une place assise par passager (même si des phénomènes de surcharge sont fréquemment observés aux heures de pointe), alors qu'une partie des passagers des grands bus doit se tenir debout.

5.6.3. Principales conclusions et mesures proposées

La restructuration et la réorganisation du transport public régulier et non régulier seraient menées par un ensemble de mesures complémentaires. De nouvelles relations contractuelles entre opérateurs et puissance publique seraient mises en place sur la base de la gestion déléguée. Ces relations de type prestataire/client entre les opérateurs d'un côté et les communes ou les AMMU de l'autre seraient distinctes et complémentaires de celles de type entreprise/actionnaire entre les entreprises publiques (EP) de transport et l'Etat. Cependant, pendant une période transitoire qui pourrait durer de trois à cinq ans, les contrats avec les EP seraient des contrats de gré à gré et d'autres opérateurs privés ne seraient introduits que quand des investissements sont nécessaires et où il y a des chances que ces opérateurs soient plus efficaces. Les EP devraient être restructurées et assainies comme ceci est prévu dans le grand chantier de la réforme des entreprises publiques en Tunisie. Quand c'est nécessaire, elles seraient ramenées à une taille gérable et spécialisées par métier. Un fort développement des capacités institutionnelles et humaines serait nécessaire pour que les contrats soient gérés en continu et de façon rigoureuse. Il est reconnu par tous que la plus grosse urgence au niveau national concerne la Transtu (STT) dont la restructuration doit être réalisée à court terme (2020-2022). Afin d'accompagner cette transformation, la PNMU propose de réaliser dès 2021 un **Plan de Rationalisation du Transport Collectif (PRTC) pour le Grand Tunis**. Enfin, la restructuration du transport public non régulier serait menée pour assurer sa complémentarité avec le transport régulier et son efficacité et adapter ses modes de régulation aux nouvelles structures institutionnelles.

Action 4.1 - Développement des Plans de Rationalisation du Transport Collectif. Le transport public régulier et non régulier devrait être organisé de façon globale et cohérente pour l'ensemble de chaque agglomération dans le but d'optimiser l'efficacité du système et de servir l'utilisateur dans les meilleures conditions possibles de coût et de service. C'est normalement dans le cadre du PDU que cette organisation du transport public doit être déterminée. Néanmoins, la préparation des PDU va prendre un certain temps (sauf à Sfax où il existe déjà) alors qu'il est urgent de clarifier les rôles complémentaires des transports réguliers et non réguliers, de produire toutes les données opérationnelles qui permettront de restructurer et assainir les entreprises nationales de transport public, de déterminer les lignes où il serait plus efficace d'introduire à terme de nouveaux opérateurs, et éventuellement d'identifier des aménagements peu coûteux et à fort impact qui pourraient être réalisés vite et montrer des résultats tangibles de la nouvelle PNMU. Pour cela, il est nécessaire d'élaborer rapidement des Plans de Rationalisation du Transport Collectif (PRTC) à court terme (horizon 2025) pour les capitales régionales. Ces plans seraient des documents techniques très simples destinés à résoudre les problèmes évidents d'efficacité et non pas à optimiser les réseaux. Il est proposé de commencer par le Grand Tunis et le Grand Sfax.

Action 4.2 - Mise en place d'une unité de programmation et de suivi au sein des DMU et des AMMU. L'expérience internationale a montré que pour servir au mieux les usagers du transport public, il était important que l'organisation et la définition du service de transport ne soient pas laissées aux opérateurs et que la puissance publique ait une capacité forte de régulation, en particulier pour clarifier la demande, définir l'offre, et superviser rigoureusement les opérateurs, notamment dans le cadre d'obligations contractuelles bien établies. Dans ce but, une unité de programmation et de suivi devrait être créée

au sein de chaque DMU et AMMU. Le personnel de cette unité devrait être formée (voir action 2.1) et des méthodologies élaborées pour ses activités de régulation (voir action 1.4).

Action 4.3 - Assainissement financier et restructuration des entreprises publiques. Les sociétés publiques de transport de passagers (SNCFT, STT, SRTs) devront être restructurées et assainies comme ceci est prévu dans le grand chantier de la réforme des entreprises publiques (EP) en Tunisie. Outre l'application des quatre axes stratégiques prévus dans le plan du gouvernement pour cette réforme, la restructuration des sociétés publiques de transport devrait être étudiée de manière à les doter d'une taille gérable et à les spécialiser par métier. Le cas de la STT illustre bien cette problématique ; il apparaît nécessaire, compte tenu de l'échec de la fusion de la SNT et de la SMLT, et de la lourdeur de gestion qui caractérise actuellement la STT (plus de 8000 agents), de réduire la taille de l'entreprise et de séparer les opérations de bus et de transport par rail. De nouvelles relations contractuelles basées sur la gestion déléguée (voir action 4.4 ci-dessous) devront aussi être mises en place. Ces relations de type prestataire/client entre les EP d'un côté et les communes ou les AMMU de l'autre seraient distinctes et complémentaires de celles de type entreprise/actionnaire entre les EP et l'Etat. Cependant, puisque les sociétés publiques de transport sont toutes en position de monopole, sauf dans une faible mesure à Tunis où il y a quelques opérateurs privés de bus, la transition de la situation actuelle vers la gestion déléguée sera malaisée et devra être organisée avec rigueur. Dans une période transitoire qui pourrait durer de trois à cinq ans, il faudrait nécessairement mettre en place des contrats de gestion déléguée de gré à gré pour les lignes et les services qui seraient alloués à ces sociétés par le PTRC, tout en introduisant dès que possible d'autres opérateurs là où des investissements sont nécessaires et où il y a des chances qu'ils soient plus efficaces. Les conditions financières des contrats de gré à gré seraient basées sur les coûts réels et des benchmarks internationaux. Enfin, pour qu'elles puissent repartir sur les bases saines d'entreprises normales, la situation financière des EP devrait être assainie, ce qui inclut non seulement que le passif actuel soit épuré mais aussi qu'elles reçoivent une compensation financière adéquate pendant la période de transition au bout de laquelle les augmentations graduelles des tarifs leur permettront de recouvrir leurs coûts d'exploitation (voir action 3.3).

Action 4.4 - Mise en place de contrats de Délégation de Service Public. Comme il est implicite dans le code des collectivités locales, et comme le recommande l'expérience internationale, les relations entre les communes ou les AMMU et les sociétés de transport régulier de personnes (qu'elles soient publiques ou privées) devraient être régies par des contrats de délégation de service public (DSP). Ces contrats devraient être très clairs sur les obligations opérationnelles des exploitants (lignes et arrêts, fréquences et amplitudes, types et nombres de véhicules, etc.) et fixer les tarifs (ou la rémunération des opérateurs), tout en permettant d'adapter relativement facilement ces obligations pour tenir compte de changements possibles dans les fondements du contrat. Dans un premier temps, les EP existantes devraient continuer à gérer de gré-à-gré une partie du réseau qui sera fixée dans le cadre des PTRC (voir action 4.3), et le reste du réseau, mineur au début, serait exploité en DSP par des opérateurs privés choisis via appels d'offres. A moyen ou long terme, les EP seraient placées sur un pied d'égalité avec les opérateurs privés et tous les prestataires seraient choisis par appels d'offres. L'expérience internationale a montré que l'introduction de la DSP était complexe et difficile pour les transports publics. Pour que ce soit un succès, les actions suivantes devraient recevoir priorité : (i) maintenir une concurrence ou, au moins, une contestabilité entre opérateurs ; (ii) choisir le type de contrat de DSP

(forfaitaire ou à compensation financière) en fonction des caractéristiques des dessertes à assurer et préparer des contrats modèles qui allouent les risques de façon pragmatique et soient adaptés aux situations des agglomérations tunisiennes ; (iii) mettre en place des procédures d'appel d'offres saines qui incluent notamment la réalisation d'études approfondies de la demande et d'une organisation efficace de l'offre de transport public ; (iv) superviser et gérer les contrats en continu et de façon rigoureuse (voir action 4.2) ; et (v) former le personnel des collectivités locales à la DSP et les soutenir par une forte assistance technique.

Action 4.5 - Régulation du secteur du transport non-régulier de personnes. Pour assurer la cohérence de l'organisation du transport public urbain dans chaque agglomération, les communes ou les AMMU, selon les cas, devraient recevoir la responsabilité d'appliquer en collaboration avec les autorités régionales la régulation du transport public non régulier de personnes qui opère dans le périmètre de l'agglomération (principalement les taxis collectifs). L'offre existante de taxis collectifs devrait aussi être redéployée, si nécessaire, et les autorisations actualisées, de manière à assurer la complémentarité des réseaux de transport régulier et non régulier. Les PTRCs devraient permettre de le faire. Enfin, dans ce contexte qui concerne sa partie urbaine, le plan d'action de l'étude récente du transport non régulier de passagers devrait être mis en œuvre.

5.7. Mobilité urbaine durable

La section mobilité urbaine durable de la PNMU propose des modalités concrètes de mise en œuvre des mesures concernant les cinq axes stratégiques suivants :

- Axe stratégique 5 : Assurer l'articulation transport et urbanisme
- Axe stratégique 6 : Maîtriser le développement de la voiture particulière en ville
- Axe stratégique 7 : Promouvoir le développement des modes actifs
- Axe stratégique 8 : Promouvoir une mobilité urbaine plus sûre, propre et inclusive
- Axe stratégique 9 : Développer les solutions numériques pour la mobilité urbaine

Les actions qu'y sont développées prennent en compte le contexte tunisien actuel avec ses forces, ses faiblesses et ses contraintes, tout en y incluant une ambition en termes de démocratisation de la mobilité et d'innovation, que porte la Tunisie depuis 2011 et depuis 2015 après la signature de l'accord de Paris. Les propositions concernant ces cinq axes stratégiques ont été développées en prenant aussi en compte la Stratégie Smart Mobility Tunisie, l'étude sur le Transport Non-Régulier de Personnes et l'étude « Politique Nationale de Mobilité Urbaine - Concept d'atténuation et de comptabilisation des GES » conduite dans le cadre de MobiliseYourCity.

5.7.1. Corpus documentaire

Le principal élément du corpus documentaire de la PNMU relatif à la Mobilité Urbaine Durable est le document « **Plan d'actions 2020-2025, Rapport détaillé « Mobilité urbaine durable »** », dont les principales conclusions sont synthétisées dans le paragraphe qui suit.

En complément vient aussi le rapport de la GIZ : « Concept d'atténuation et de comptabilisation des GES » élaboré dans le cadre de MobiliseYourCity.

L'ensemble des éléments constituant le corpus documentaire de la PNMU est fourni en Annexe 3.

5.7.2. Principales conclusions et mesures proposées

Même si les réformes structurelles en matière de gouvernance et financement de la mobilité urbaine et de restructuration du transport public restent urgentes et prioritaires, la mise en œuvre de la PNMU devrait aussi s'appuyer sur des mesures qui affichent clairement le changement de paradigme qu'elle porte en matière de réduction du soutien à la voiture particulière en faveur des modes alternatifs tel que le transport public, les modes actifs et toute forme de mobilité partagée. Elle confirmerait aussi l'importance donnée à une mobilité plus sûre, plus propre, et plus inclusive. Dans ce sens, parmi les nombreuses actions proposées dans la PNMU, il est essentiel de **rééquilibrer tout d'abord le partage de l'espace public entre les différents modes de déplacements**. Ceci serait fait en particulier par de nouveaux projets de TCSP (**Transport en Commun en Site Propre**) et l'introduction de **couloirs de bus** toutes les fois que c'est nécessaire pour améliorer les performances du transport public régulier dans les plus grandes agglomérations. Aussi, la PNMU inclut deux autres mesures majeures pour soutenir le développement des modes actifs : la première est l'élaboration au niveau national d'un **Plan d'Actions Modes Actifs** (PAMA) qui démontrerait le positionnement de la CNMU à ce sujet et les dispositifs qu'elle compte mettre en place pour soutenir la marche et le vélo au même titre que les autres modes ; la deuxième concerne le lancement d'une **campagne de réhabilitation des cheminements piétons**

dans l'ensemble des villes tunisiennes. De plus, la Tunisie devrait tirer parti des nouvelles pratiques de mobilité, dont le numérique est le principal responsable. Un cadre réglementaire clair devrait en particulier être mis en place pour promouvoir le **co-voiturage**. Enfin, la PNMU devrait vigoureusement soutenir la nouvelle stratégie « **Smart Mobility Tunisie** » dont le Ministère du Transport s'est doté en 2018. Une présentation synthétique des actions proposées est fournie ci-dessous.

Axe stratégique 5 : Assurer l'articulation transport et urbanisme

Action 5.1 - Promouvoir la coordination entre les documents réglementaires d'aménagement du territoire et d'urbanisme et ceux de planification de la mobilité. L'un des objectifs essentiels des politiques de la ville et des transports devrait être que tout citoyen ou citoyenne puisse accéder à ses destinations les plus importantes telles que les lieux d'emploi, les services publics, l'école, la santé, et les loisirs en minimisant ses temps de parcours et en favorisant l'interaction sociale. La forme de la ville devrait aussi encourager les modes actifs pour les déplacements du quotidien et de courte distance. Ceci est rendu possible en particulier quand les quartiers sont conçus de manière à offrir une mixité de fonctions et de services à une distance compatible avec la marche à pied ou le vélo et quand l'espace public est partagé équitablement entre les divers modes de transport. Dans ce but, il faut une très bonne coordination et cohérence entre les schémas directeurs d'aménagement (SDA), les plans des déplacements urbains (PDU), et les plans d'aménagement urbain (PAU). La notion de PDU devrait ainsi être introduite dans le Code de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme (qui est en révision) et la hiérarchie SDA/PDU/PAU établie légalement. Il faudrait aussi introduire des directives pour que l'élaboration des SDA et des PAU soit une démarche multisectorielle avec une implication forte des AMMU ou des DMU. Une méthodologie standard pour la préparation ou la mise à jour des SDA devrait être adoptée. Enfin, il faudrait organiser des formations jointes entre les spécialistes de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, et ceux de la mobilité urbaine

Action 5.2 - Assurer la cohérence des actions menées au bénéfice de l'aménagement urbain et de la mobilité urbaine. En complément de la nécessaire compatibilité entre les PDU et les documents d'urbanisme mentionnée ci-dessus, des dispositions légales (par exemple dans le décret PDU mentionné dans l'action 1.4 ci-dessus) devraient assurer que tous les projets d'infrastructure et d'aménagement urbain soient obligatoirement cohérents avec les PDU. Des mesures concrètes peu coûteuses devraient aussi être adoptées pour préserver les emprises foncières pour le développement des axes majeurs de la mobilité urbaine, y compris de nouvelles lignes de transport en commun. Enfin, des normes devraient être définies pour les caractéristiques de la voirie et de l'espace public adjacent pour fournir un espace adéquat au transport public et aux modes actifs.

Action 5.3 - Densifier autour des principaux axes de transport en commun en application du concept de TOD (Transit Oriented Development). Il faudrait définir des procédures de révision des PAU et, en particulier, d'augmentation des coefficients d'occupation des sols, pour promouvoir la densification des espaces adjacents aux grands axes de transport public. Concrètement, pour tester le concept de TOD dans le contexte tunisien, il serait bon de réaliser une étude de densification de l'habitat et des activités économiques là où c'est actuellement le plus important, c'est-à-dire autour des stations du RFR et du métro léger de Tunis. Sur cette base, un guide de conception d'opérations de TOD en Tunisie pourrait être préparé.

Axe stratégique 6 : Maîtriser le développement de la voiture particulière en ville

La PNMU propose plusieurs actions visant à maîtriser le développement de la voiture particulière en ville. Il s'agit ainsi de :

Action 6.1 : Maîtriser le développement de l'offre routière

Il est nécessaire d'arriver à mieux coordonner l'action du MEHAT avec les stratégies de mobilité multimodales développées au niveau local dans le cadre des PDU. Pour ce faire, tout nouveau projet d'infrastructure routière il se doit d'être cohérent avec les préconisations du PDU et/ou du SDA en vigueur sur le territoire concerné. **Tout projet qui serait proposé en dehors de ces deux cadres doit faire l'objet d'un VISA de la part des autorités locales chargées du PDU et/ou du SDA.**

Cette coordination doit être mise en place au démarrage sur une base volontariste, notamment en attendant la mise en place de l'UTAC et des AMMU. En absence de PDU ou de SDA récents, il convient de limiter au maximum le développement d'infrastructures routières et de lancer rapidement l'élaboration d'un PDU ou d'un SDA ad minima.

Enfin, les investissements du MEHAT pour la réalisation de nouvelles infrastructures sont destinés essentiellement à l'automobile. Il est important de commencer à introduire une nouvelle culture du partage de la voirie pour qu'elle soit mieux répartie entre les différents modes. De manière opérationnelle, **une politique de développement de couloirs bus doit être développée et déployée dans les principales agglomérations tunisiennes** pour pouvoir soutenir l'amélioration du service de transport public face à la montée en puissance de la voiture. Les PDU, les études de restructuration de réseaux de bus et de plan de transport collectif doivent aider à identifier les axes les plus adaptés pour l'insertion de ces couloirs, mais il est important que le financement de ces infrastructures soit considéré comme une priorité aux yeux des autorités et des décideurs.

Action 6.2 : Développer le co-voiturage

En Tunisie, comme dans beaucoup d'autres pays en développement, il existe aujourd'hui un vide réglementaire concernant le co-voiturage, même si plusieurs plateformes commencent à faire leur apparition. Cependant, à présent, toute forme de co-voiturage impliquant un échange d'argent est considérée comme illégale en Tunisie puisque la loi 2004/33 ne donne aucune définition concernant cette pratique. Uniquement le co-voiturage à titre gratuit peut être considéré comme légal. Par ailleurs, il est important de distinguer entre co-voiturage et tout autre forme de transport public collectif et/ou privé ayant un but lucratif (taxis, VTC, Uber, etc.). Ce qui aujourd'hui mène à beaucoup de confusion concernant la définition de co-voiturage en Tunisie.

Il s'agit donc tout d'abord de **mettre à niveau le cadre réglementaire et d'introduire une définition claire du co-voiturage dans la Loi 2004/33 (à l'occasion de sa révision) et dans la Loi 2007/34 sur la qualité de l'air** pour encadrer la pratique et éviter toute ambiguïté avec des pratiques illégales de transport collectif. La PNMU doit soutenir toute pratique de mobilité vertueuse et sobre en carbone, y.c. le co-voiturage. Pour ce faire il est nécessaire de mieux connaître la demande potentielle pouvant être satisfaite par le co-voiturage et puis appuyer son développement au début sur des territoires plus propices à son développement à travers le déploiement d'infrastructures et de services dédiés. Des incitations financières sont aussi envisageables (indemnisation par les autorités, exemple d'Île-de-France Mobilité qui indemnise à hauteur de 3€ par trajet les passagers et à hauteur de 4€ en période de pic

de pollution), en plus d'autres d'avantages type places de stationnement réservées, couloirs/voies réservées, tarification stationnement préférentielle, etc. Il est donc envisagé par la PNMU de réaliser une « **Etude pour la promotion et le développement du co-voiturage en Tunisie** » à court terme pour répondre à ces interrogations et définir un plan d'action spécifique.

Action 6.3 : Elaborer des Plans de Déplacement d'Administration et/ou d'Entreprise

Afin de sensibiliser la population à des pratiques de mobilité plus vertueuses et plus sobres en carbone, il existe des outils de planification et concertation à l'échelle des administrations et des grandes entreprises tels que les Plans des Déplacements d'Administration (PDA) et les Plans des Déplacements d'Entreprise (PDE) qui répondent justement à cet objectif. Leur mise en œuvre est encouragée par les autorités publiques, car ils présentent de nombreux avantages pour les entreprises, les salariés et la collectivité. Le PDA et les PDE sont des vrais projets d'entreprise, qui peuvent s'inscrire dans une démarche Qualité ou dans un Système de management environnemental.

Afin de promouvoir donc des pratiques de mobilité urbaine plus soutenables la PNMU incite et soutient l'élaboration des PDA et PDE au sein des administrations publiques et des entreprises. Pour ce faire il est préconisé de **mettre en place un dispositif financier de soutien à l'élaboration de PDA et PDE** sur le même modèle de ce qui est fait aujourd'hui pour les PDU. Afin d'accompagner les administrations et les entreprises dans la démarche il serait souhaitable que **l'ANME s'engage dans la préparation d'un Guide technique pour l'élaboration et la mise en œuvre des PDA et des PDE**. Le Guide peut soit être développé directement en interne par l'ANME en s'inspirant de ce qui existe en France et à l'international et en l'adaptant au contexte tunisien ou bien avec l'appui d'une expertise externe. Le Ministère du Transport et le Ministère de l'Industrie (tutelle de l'ANME) étant fortement impliqués dans la mise en œuvre de la PNMU ils devraient être les premiers à lancer une démarche d'élaboration de PDA à très court terme (2020).

Action 6.4 : Généraliser l'élaboration de Plans de circulation et stationnement

Le diagnostic a résumé les principaux dysfonctionnements relatifs à la gestion des circulations et du stationnement. Concernant l'offre de voirie, on constate une absence de hiérarchie claire, des intersections peu ou mal gérées, un mauvais partage de l'espace, et de manière globale un faible entretien du réseau viaire. Par rapport à la demande, on observe un parc automobile en forte croissance induisant une augmentation significative de la circulation et de la congestion. Par ailleurs, le stationnement est sous-dimensionné dans les centres-villes et induit à une occupation croissante de l'espace public et ce, dans un contexte d'absence globale de gestion du stationnement. Ces différents constats mènent directement à la nécessité d'améliorer la gestion des circulations et du stationnement.

Pour ce faire, la PNMU recommande **l'élaboration des Plans de circulation et de stationnement au niveau des villes principales**. En effet, ces plans sont des outils de gestion des flux au niveau des villes visant essentiellement l'amélioration de la circulation de l'ensemble des modes au service d'une stratégie de mobilité multimodale (PDU), la réduction de la congestion et des externalités qu'y sont liées, le renforcement de la sécurité lors des déplacements des habitants. Le plan de circulation doit aussi contribuer à améliorer l'accessibilité en anticipant sur les problèmes futurs liés à l'étalement urbain et à l'accroissement de l'usage de la voiture particulière (orientations du PDU).

Pour concrétiser cette vision et entamer la mise en place de ces outils, la PNMU préconise l'application des sous-actions suivantes :

- **Elaborer un guide technique pour l'élaboration des Plans de circulation et stationnement** s'adressant aux acteurs des villes, responsables de la gestion de la mobilité urbaine (élus et techniciens) pour les aider dans leur rôle de maîtrise d'ouvrage et renforcer leurs compétences.
- **Inciter les villes à développer des Plans de circulation et stationnement à travers des co-financements** qui seraient mis à disposition par le FNMU via des Appels à projets.
- **Lancer la mise à jour du Plan de circulation et stationnement du Grand Tunis** dont la dernière révision remonte à la fin des années '90. Ce Plan devra être lancé soit par l'AUGT soit par l'AMMU de Tunis.

Action 6.5 : Etudier la faisabilité d'introduire des politiques de stationnement payantes ou restrictives

Le diagnostic a montré qu'il y a une absence de réglementation et de contrôle du stationnement dans la plupart des villes tunisiennes ce qui est en partie responsable de la dégradation des espaces publics et des conditions de circulation notamment pour les piétons. En effet, l'utilisation sauvage du stationnement sur voirie (sans limite de temps, en double file, et sur les trottoirs) est fréquente et généralement pas sanctionnée. Dans un contexte de forte croissance de la motorisation, les problèmes actuels rencontrés ne peuvent que s'empirer si aucune mesure n'est prise pour mieux réglementer le stationnement et sanctionner les comportements illicites.

C'est dans cette perspective que la PNMU préconise d'étudier la possibilité d'introduire des politiques de stationnement, au niveau des centre-ville. L'objectif de cette action étant de maîtriser l'accès en voiture particulière. En effet, plusieurs possibilités de restriction de la voiture particulière sont possibles : restrictions monétaires, temporelles ou combinant les deux. Ce type de restrictions a bien montré ses fruits dans plusieurs villes du monde en permettant de mieux maîtriser la place de la voiture en ville.

Afin de concrétiser cette vision, la PNMU propose de :

- **Réaliser les adaptations réglementaires ou institutionnelles nécessaires pour la mise en place d'un stationnement restrictif sur voirie.** En effet, actuellement aucune réglementation ne permet d'appliquer sur le terrain les restrictions à envisager.

Lancer une étude de faisabilité, portée par chaque AMMU, pour les agglomérations de plus de 100'000 habitants, **pour étudier la possibilité de mettre en place des politiques de stationnement restrictives** dans les centres villes de ces agglomérations afin de rationaliser l'accès VP au centre et optimiser l'offre de stationnement existante.

Action 6.6 : Mettre en place des initiatives pour rendre le transport de marchandises plus efficace

Les sous-actions concernant le transport de marchandise en ville sont directement issu de la stratégie « Smart Mobility Tunisie » du Ministère du Transport¹ et de l'étude « Politique Nationale de Mobilité Urbaine - Concept d'atténuation et de comptabilisation des GES » conduite par le Ministère du Transport et l'ANME avec le soutien de la GIZ dans le cadre de MobiliseYourCity. Ayant ces deux études déjà développé plusieurs actions validées par les mêmes autorités impliquées dans la PNMU il n'a pas été considéré pertinent d'en développer davantage car elles s'inscrivent parfaitement dans la démarche PNMU et permettent de répondre aux objectifs fixés. Il est donc nécessaire de se référer essentiellement à ces deux études pour la mise en œuvre des actions ci-dessous décrites de manière synthétique.

- **Développer des études de logistique urbaine dans les villes tunisiennes**
- **Développer des études pour l'identification de centres logistiques urbains**
- **Mettre à disposition des ressources financières pour l'amélioration de la logistique urbaine**
- **Optimiser les opérations de transport de marchandises en ville :**
 - Réaliser un diagnostic sur le trafic fret et la logistique urbaine.
 - Définir une stratégie pour optimiser les livraisons en ville et pour développer la mise en commun des transports de marchandises non chargés à 100%.
 - Équiper les véhicules de livraisons par des équipements de tracking et développer les logiciels spécifiques (IoT, etc.)
 - Développer e-logistiques.
- **Développer des solutions pour résoudre le problème du premier et dernier kilomètre du transport des marchandises**
 - Mettre en place un service d'information géographique sur les infrastructures logistiques et fret.
 - Développer les consignes type « pick up station » pour diminuer la circulation des marchandises en ville.

Action 6.7 : Favoriser l'intermodalité entre les différents modes de déplacement

Afin de pouvoir réellement maîtriser la place de la voiture en ville et l'augmentation rapide du nombre de voitures circulant, il est indispensable de renforcer les autres modes en leur permettant un fonctionnement en réseau efficace et qui puisse être réellement attractif face à la flexibilité offerte par la voiture particulière. Le rapport détaillé concernant le transport public propose déjà des actions structurantes pour pouvoir améliorer efficacement le service de transport collectif public. Ces actions doivent aussi être accompagnées par des mesures de renforcement de l'intermodalité. Pour ce faire, la PNMU identifie principalement trois pistes d'amélioration à court (18 mois) et moyen termes (3 ans) :

- **Développer des études de mise en place de stations multimodales/pôles d'échanges de transport de voyageurs ;**

¹ « Smart Mobility Tunisie » - Etude stratégique et opérationnelle pour le développement de systèmes intelligents et de solutions numériques pour la mobilité urbaines durable en Tunisie – Ministère du Transport avec soutien de l'Agence Française de Développement

- **Développer l'intégration tarifaire et billettique** entre les différents réseaux de transport collectif dans une même ville/agglomération ;
- **Mettre en œuvre les recommandations de l'étude d'intégration tarifaire et billettique pour le Grand Tunis** (étude en cours).

Action 6.8 : Accélérer le rythme d'avancement des grands projets de transport urbain

Les principales villes tunisiennes doivent s'engager dans le développement de systèmes de transport de masse pour concurrencer la montée en puissance de la voiture et inverser la tendance qui voit la part des transports collectifs en chute libre ces dix dernières années dans pratiquement l'ensemble des villes tunisiennes. Pour ce faire, en parallèle des réformes, des démarches de planification et des mesures pour l'amélioration du service de transport collectif préconisées par la PNMU, il est nécessaire de lancer des grands projets de transport en site propre (métro léger/tramway et BHNS) qui doivent constituer l'armature des réseaux collectifs au niveau des plus grandes villes. Ces projets doivent idéalement être identifiés dans le cadre d'une démarche PDU et s'inscrire dans un système de mobilité urbaine multimodal.

Plus en détail, la PNMU identifie les projets suivants comme prioritaires à court et moyen termes :

- **Achèvement du réseau RFR** à très court terme (2020)
- **Etude de faisabilité pour l'extension du réseau de métro léger avec le réseau bus complémentaire pour le Grand Tunis** (à partir de 2021)
- **Mettre en œuvre le réseau TC prévu dans le PDU de Sfax** : 5 lignes de BHNS et 2 lignes de tramway à horizon 2030
- **Financer des études de restructuration des réseaux des bus et de faisabilité des lignes TCSP** dans des villes autres que le Grand Tunis et Sfax (la ville de Sousse, Nabeul, Bizerte, ...) (à partir de 2021)
- **Réalisation et mise en service des réseaux TCSP** dans les grandes agglomérations tunisiennes.

Axe stratégique 7 : Promouvoir le développement des modes actifs

Action 7.1 : Elaborer un Plan d'Actions Mobilités Actives (PAMA) au niveau national

Les modes actifs sont aujourd'hui les grands oubliés de la mobilité urbaine en Tunisie.

Compte tenu de son engagement dans l'initiative MobiliseYourCity et des enjeux de pollution et de santé liés à la montée en puissance de la voiture en ville, l'Etat tunisien doit adopter un positionnement fort en matière de mobilité urbaine durable et soutenir dans ce sens tous modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Les modes actifs sont un maillot important de la chaîne des déplacements et doivent trouver aujourd'hui une place importante dans la PNMU. Leur prise en compte en tant que mode de déplacement à part entière au même titre que la voiture et les TC doit être actée autant dans les textes réglementaires que dans les faits. C'est pour cette raison que la PNMU propose de **développer un Plan d'Actions Mobilités Actives (PAMA)** avec l'objectif de sortir des propositions concrètes pour le renforcement de la réglementation ainsi que la mise en place de dispositifs de soutien (financier ou d'accompagnement technique) au développement de politiques et d'infrastructures en faveur des vélos et des piétons. Le PAMA devra être basé sur quelques principes stratégiques simples et réalisé en collaboration avec les acteurs de la société civile déjà mobilisés dans ce domaine. L'UTAC, identifiée comme le principal porteur de la démarche, devra assurer le suivi du processus

d'élaboration du plan et être garant de la mise en œuvre par la suite. Compte tenu du teneur « politique » de la démarche, la CNMU devra assurer le portage au sein du Gouvernement pour que le décret d'application du PAMA puisse être publié dans le respect du calendrier proposé par la PNMU.

Action 7.2 : Renforcer le volet modes actifs des PDU et développer des Schémas Directeurs Modes Actifs au niveau des principales agglomérations

Le diagnostic a fait ressortir des constats inquiétants par rapport aux conditions de déplacement des modes actifs. En effet, la qualité des trottoirs est bien médiocre, l'absence de franchissements clairement signalisés et sécurisés pour les piétons favorise les comportements dangereux (traversée anarchique des axes routiers) d'autant plus que les programmes de régulation des feux prennent souvent en compte uniquement les flux de véhicules. Concernant les deux roues, il n'existe pratiquement pas d'aménagements qui leur sont dédiés.

Cependant, de très grandes améliorations sont possibles dans la configuration et l'entretien de l'espace public, afin de rendre les conditions de déplacements des piétons et des cyclistes plus sécurisés et dignes. Afin de concrétiser cette vision, la PNMU propose les sous-actions suivantes :

- **Inscrire les Schémas Directeurs des Modes Actifs dans le Plan d'Actions Modes Actifs** (PAMA, Action 7.1) afin de les engager dans une vision nationale et de sensibiliser les AMMU concernant l'approche multimodale à adopter dans le cadre des démarches de planification de la mobilité urbaine à l'échelle des agglomérations.
- **Inscrire les Schémas Directeurs des Modes Actifs dans le guide PDU** en tant qu'outil de mise en œuvre de la politique de mobilité urbaine à l'échelle de l'agglomération et fournir des éléments de langage et techniques aux futurs maîtres d'ouvrage.
- **Etablir des fonds d'aide à l'élaboration des Schémas Directeurs Modes Actifs via le FNMU**
- **Soutenir Sfax dans la mise en place d'un système de location de vélos** comme projet pilote. Le SMTC de Grenoble Alpes Métropole a fait un don de plus de 100 vélos à Sfax dans le cadre du projet de coopération décentralisée et en partenariat avec l'Association pour le Développement Solidaire de Sfax (ADSS). Les vélos ont été réceptionnés fin 2019. Il s'agit maintenant d'accompagner les autorités locales et la société civile dans la mise en place d'un système durable et adapté à la ville tout en profitant de ce projet pour sensibiliser les citoyens aux bienfaits du vélo au quotidien.

Action 7.3 : Lancer une campagne de réhabilitation des trottoirs

Le diagnostic mené en début de la présente étude fait état de conditions très critiques des itinéraires piétons avec notamment des trottoirs ne respectant pas les normes d'aménagement. De plus, leur revêtement n'est généralement pas bien entretenu, en plus d'être encombrés soit par du stationnement illicite, soit par du commerce de rue créant ainsi des barrières pour les piétons. Par ailleurs, il n'existe pratiquement pas d'aménagements spécifiques pour les personnes à mobilité réduite (PMR) que ça soit au niveau des trottoirs mais aussi des traversées piétonnes.

Les trottoirs étant l'infrastructure de base pour le déplacement des piétons et des PMR, il est primordial d'améliorer leur état, de même que l'on imagine l'amélioration des voiries pour la circulation des véhicules.

Dans cette optique, la PNMU, propose via l'action 7.3, qui se veut être opérationnelle, de lancer une campagne de travaux de réhabilitation des trottoirs dans les principales villes tunisiennes, dans le but d'améliorer les conditions de déplacement de ces usagers vulnérables.

La PNMU recommande ainsi de :

- **Mettre en place à l'échelle nationale un « Groupe de travail pour la réhabilitation des trottoirs »** pour planifier et coordonner les travaux avec des représentants de l'ARRU (Agence de réhabilitation et rénovation urbaine), du MEHAT, du Ministère des Finances, et des Communes concernées. Le Groupe de travail étant une émanation de la PNMU, sa mise en place relèvera de l'UTAC, mais elle devra établir un partenariat fort avec l'ARRU ;
- **Convenir d'un budget sur 2 ou 3 ans pour réhabiliter les trottoirs** dans différentes villes tunisiennes et identifier les potentielles sources de financement ;
- Créer un « **Programme de Réhabilitation des Trottoirs** » en faveur des mobilités actives et des PMR **au sein de l'ARRU**, à l'image de ce qui est fait dans d'autres secteurs ;

Et enfin, lancer les études et entamer les travaux.

Action 7.4 : Améliorer le contrôle et la verbalisation pour lutter contre l'occupation illégale de l'espace public

Le diagnostic détaille le constat sur l'occupation non réglementée de l'espace public. En effet, cette occupation prend plusieurs formes : une forte occupation de la voirie due à la forte hausse de la motorisation (stationnement sur la voirie destinée à la circulation), une occupation illégale des trottoirs par le stationnement illicite et par le commerce de rue entravant la mobilité des modes actifs et les obligeant à continuer leur chemin sur la chaussée. Par ailleurs, très peu de sanctions et de contrôle sont appliqués pour limiter ces pratiques néfastes pour l'espace public.

Dans cette optique, la PNMU recommande l'amélioration du contrôle et de la verbalisation pour lutter contre l'occupation illégale de l'espace public et ce via les actions suivantes :

- **Inclure un ou deux représentants de la Police Municipale dans le Comité de pilotage du PAMA (Action 7.1).** Ces cadres pourront ainsi s'imprégner de la culture de développement et de protection des modes actifs, mais aussi d'apporter leur savoir-faire et leur connaissance du terrain en la matière.
- **Sensibiliser les agents de la Police Municipale et renforcer la verbalisation** pour le stationnement illicite sur les trottoirs et les bandes cyclables ou pour occupation illégale par les commerçants non autorisés.

Action 7.5 : Intégrer la réflexion sur les modes actifs dans les grands projets d'infrastructures

Le diagnostic détaille bien situation actuelle des infrastructures de déplacement des modes actifs : manque de trottoirs conformes, encombrement de ces trottoirs, absence totale de bandes ou pistes cyclables...

Afin de remédier à cette situation, la vision établie pour la PNMU préconise d'intégrer l'aménagement d'itinéraires piétons et cyclables dans tous les nouveaux projets urbains. En effet, c'est une solution plus sûre et pragmatique de garantir, au fur et à mesure du développement de projets urbains (nouvelles urbanisations, réaménagements de boulevards existants, nouvelles insertions de TCSP ...) la réalisation d'infrastructures dédiées aux modes actifs respectant les normes en vigueur.

Pour concrétiser cette vision la PNMU propose :

D'imposer le développement ou la réhabilitation d'itinéraires cyclables et piétons à l'occasion de grands projets urbains ou d'insertion de lignes de TCSP notamment en inscrivant des clauses dans les cahiers des charges des grands projets d'insertion de TCSP ou de réaménagement d'axes routiers. Ces clauses doivent imposer, sur le périmètre du projet, la prise en compte et la conception de chemins piétonniers sécurisés et confortables pour l'ensemble des usagers ainsi que des pistes/bandes cyclables respectant les normes internationales.

Axe stratégique 8 : Promouvoir une mobilité urbaine plus sûre, propre et inclusive

Action 8.1 : Améliorer la sécurité routière en milieu urbain

Le rapport de diagnostic rappelle que l'Observatoire national de la sécurité routière a enregistré 6'668 accidents dans les zones urbaines en 2016. Cette insécurité est due à plusieurs causes : comportement inadéquat des automobilistes, configuration de la voirie et de la gestion du trafic, insuffisance du contrôle des infractions du code de la route ... Pour lutter contre l'insécurité routière des actions doivent être entreprises au niveau national et au niveau local.

- **Renforcer le rôle du Conseil National de la sécurité routière et du Délégué Interministériel à la Sécurité Routière,**
- **Renforcer le rôle de l'Observatoire national de la sécurité routière (ONSR)** en tant qu'organisme coordonnant et appliquant les recommandations du Conseil National ;
- **Accélérer le processus de développement de la Stratégie de sécurité routière au niveau national ;**
- **Instaurer des méthodes de collecte systématique de données statistiques** se reposant sur une approche scientifique afin d'alimenter une base de données en continu ;
- **Développer des standards de conception des voiries sécurisées et de partage de l'espace public ;**
- **Modifier le Code de la Route** pour y introduire des dispositifs de régulation et modération du trafic type Zones 30, Zones apaisée ou partagée, etc. ;
- **Lancer régulièrement des campagnes de sensibilisation adressées au grand public** en s'appuyant aussi sur la société civile (options : Affichage, Radio, Télé, ...) ;
- **Renforcer le contrôle et la verbalisation des conducteurs** ayant des comportements dangereux ou illégaux en milieu urbain (organiser des séances de sensibilisation des agents) ;
- **Renforcer le volet « sécurité routière » des PDU** (inclure dans Guide PDU aussi) **et des Plans de circulation et stationnement** (inclure dans Guide technique pour l'élaboration des plans de circulation et stationnement).

Action 8.2 : Promouvoir l'électromobilité et les carburants alternatifs

Vulgarisation de l'utilisation des voitures hybrides et électriques

- Création d'un cadre réglementaire favorable pour l'importation et l'utilisation des véhicules hybrides et électriques
- Lancer une étude / stratégie pour étudier la feuille de route pour l'électrification du parc de voitures particulières en Tunisie

- Lancer une étude faisabilité technique et financière pour l'électrification des parcs d'entreprises ou d'administration
- Modifier les spécifications techniques dans les cahiers des charges pour l'acquisition des bus (publics et privés)
- Introduction d'incitations financières pour la reconversion de véhicules existants en véhicules propres

Promotion des carburants alternatifs

- Promouvoir l'utilisation de carburant alternatifs (GPL, GNL, GNV, ...) tout en s'assurant de leur disponibilité ainsi que de leurs propriétés qui doivent être avantageuses et stables
- Introduction d'incitations financière pour l'utilisation de carburants alternatifs droit de consommations, TVA, droit de douanes, etc.)
- Promouvoir l'utilisation du GNV (Gas Naturel de Ville) dans les bus urbains - Evaluation de l'expérience de la STT et étudier la possibilité de renouveler et puis d'élargir à d'autres réseaux (SORETRAS, STS, ...)

Action 8.3 : Développer des dispositifs pour maîtriser les émissions polluantes des véhicules en ville

Il est proposé que la Tunisie se dote d'un système de standards d'émissions qui pourrait être inspiré des Normes EURO mais à améliorer avec la prise en compte des émissions liées au cycle de vie des véhicules. Un tel système serait très innovant et positionnerait la Tunisie comme pionnier sur ces aspects au niveau international.

Dans ce sens, la PNMU préconise de

- **Réviser le système de standards des émissions** pour tous les véhicules motorisés prenant en compte à la fois les émissions de polluants locaux, mais aussi les émissions de GES liées au cycle de vie du véhicule en mettant en place un groupe de travail et en impliquant fortement les équipes de recherche universitaires (tunisiennes et internationales).
- **Renforcer le contrôle sur les véhicules** concernant le seuil d'émissions lors des visites techniques. Ces seuils sont fixés par l'Agence Technique des Transports Terrestres (ATTT).
- **Etudier la possibilité d'introduire des « Zones à Basses Emissions »** dans les 3 principales agglomérations tunisiennes (Tunis, Sousse et Sfax). Ces études doivent idéalement être réalisées dans le cadre du PDU.

Le renforcement des contrôles et l'éventuelle introduction de nouvelles restrictions concernant la circulation de véhicules très polluants, sont des mesures qui peuvent cependant trouver une opposition forte de la population et des professionnels du transport (TNRP notamment). Il est donc nécessaire d'accompagner ce nouveau système et nouvelles règles par des dispositifs d'accompagnement tel que des dispositifs financiers d'aide au renouvellement du parc circulant.

Pour cela la PNMU préconise de :

- **Etudier la possibilité d'introduire un dispositif de type aide au renouvellement du parc** sous forme de prime à la casse en mettant des conditions à l'achat liées aux standards d'émissions (Etude de faisabilité à lancer).

Système MRV : concept d'atténuation et de comptabilisation des GES

Le secteur du transport en Tunisie a fait l'objet de divers exercices en termes de Comptabilisation des GES, les évaluations de l'impact des GES dans le contexte du CDN et la Communication Nationale de Tunisie etc... toutefois, l'étude réalisée par la GIZ dans le cadre de la PNMU, est la première approche de comptabilisation qui utilise un niveau de détail plus élevé pour les inventaires de même qu'une large gamme d'actions d'atténuation pour l'évaluation d'impact. Les calculs, compilés via un Outil MRV (Measurement, Reporting & Verification) sur mesure pour le cas tunisien, montre d'un côté que les émissions de GES du secteur ont tendance à augmenter de manière significative jusqu'en 2030 et 2050, mais d'un autre côté qu'un ensemble d'actions d'atténuation appropriées a le potentiel de réduire les émissions de référence de plus de 20% pour les années correspondantes. L'Outil MRV permet aussi de faire le suivi des indicateurs de performance clés (IPC) liés aux émissions de GES et la structure du transport (véhicule kilomètres parcourus, quote-part des modes de transport de passager et fret, etc.). Le projet a construit les premières compétences pour un TIER plus élevé de Comptabilisation des GES et de suivi des IPC, à travers plusieurs ateliers et formations au niveau national. La méthode de calcul (outil Excel) peut aussi être utilisée au niveau de la ville (puisque la structure de données d'input est similaire), toutefois ceci nécessite la mise en place de structure et compétences correspondantes au niveau local.

Concernant le concept d'atténuation, les actions suivantes sont recommandées afin de permettre de faire le suivi de la mise en œuvre du concept et pour valoriser ses résultats :

- Officialiser la task force (composée d'experts du Ministère du Transport, l'ANME et l'ATTT) et le groupe de travail créé pour faire la mise à jour régulière de l'Inventaire des GES et le suivi des IPC via des conventions/décrets interministériels.
- Fournir des formations supplémentaires et des conseils techniques au groupe de travail dans le cadre d'un projet d'appui concernant : la mise à jour de l'Inventaire des GES pour l'année de référence 2018, la révision / mise à jour de la shortliste des actions d'atténuation, l'ajustement des projections d'émissions de référence et des impacts de GES, la quantification des co-bénéfices et la mise en place d'un plan de suivi détaillé.
- Présenter les résultats de la présente étude au Ministère des Affaires Locales et de l'Environnement (MALE), le Ministère du Transport, l'ANME et autres parties prenantes et évaluer la possibilité de considérer les résultats dans la mise à jour de 2020 du CDN de la Tunisie (augmenter le niveau d'ambition).
- Utiliser l'Outil MRV pour compiler les Inventaires de GES pour des années de référence ultérieures et intégrer les résultats de ces compilations de même que la shortliste d'actions dans les Rapports Biennaux Actualisés et les Communications Nationales à la CCNUCC.
- Intégrer les résultats de la présente étude dans la Stratégie Tunisienne de Développement à Long-terme de Faible Emission de Gaz à Effet de Serre / la Stratégie à Long-terme du Secteur de l'énergie.
- Intégrer le système MRV développé pour le secteur du transport dans le futur système national MRV potentiel (pour le suivi du CDN).
- Inscrire le concept actuel d'atténuation au registre NAMA de la CCNUCC.
- Informer les parties prenantes tunisiennes du secteur du transport sur les possibilités de financement de l'action climatique en général et l'utilisation des instruments de financement de l'action climatique pour la mise en œuvre de la shortliste d'actions.

Certaines de ces activités, surtout celles liées à la mise à jour du CDN, la Stratégie tunisienne de Développement à Long-terme pour de Faibles Emissions de Gaz à Effet de Serre, le système national de MRV et le financement de l'action climatique pourraient être appuyées par d'autres initiatives de la GIZ telles que le projet "Setting up capacités institutionnelles pour la mise en œuvre du CDN en Tunisie", un projet dans le cadre de l'initiative internationale du climat (IKI) du Ministère Allemand pour l'Environnement, La Conservation de la Nature, la Construction et la Sécurité Nucléaire (BMU).

Action 8.4 : Promouvoir l'accessibilité et la mobilité des usagers dits les plus vulnérables (PMR, femmes, pauvres)

Le diagnostic rappelle quelques constats relatifs à l'accessibilité des usagers les plus vulnérables. Les PMR, à titre d'exemple, ne bénéficient quasiment d'aucun aménagement dédié au niveau de l'infrastructure routière. Les femmes également sont considérées comme des usagers vulnérables notamment lors des déplacements dans les transports publics. Enfin, la pauvreté est une autre forme de vulnérabilité puisque le coût du transport est parfois un frein à la mobilité des personnes. La mobilité est un droit que l'Etat doit s'efforcer de fournir de manière égalitaire à l'ensemble de ses citoyens.

Dans ce sens, et en plus des initiatives de la société civile, la PNMU recommande une attention particulière de la part des institutions en faveur de ces usagers vulnérables. Cette attention accrue peut initialement se concrétiser à travers un positionnement fort de l'Etat à s'engager sur une politique de mobilité urbaine prenant en compte l'ensemble des usagers et du territoire à travers la mise en place de quelques actions simples :

- Rendre obligatoire la **mise à niveau « Accessibilité PMR » pour tous travaux de création et de réhabilitation des arrêts de transport en commun** en l'inscrivant dans les CPS des marchés de travaux correspondants ;
- **Introduire dans les cahiers de charge pour l'acquisition de matériel roulant des critères d'accessibilité PMR ;**
- **Etudier la possibilité de développer une offre de Transport à la Demande (TAD) dans les zones peu denses des agglomérations** à destination des PMR et des personnes âgées ;
- **Lancer une étude sur la mobilité des femmes dans les villes tunisiennes avec des enquêtes qualitatives de terrain** afin de pouvoir mieux comprendre leurs besoins spécifiques ainsi que les éventuels difficultés rencontrées (« approche genre ») ;
- **Lancer une campagne de sensibilisation et de dénonciation contre le harcèlement aux femmes dans les transports en commun ;**

Mettre en place des outils pour permettre aux femmes de porter plainte, de manière anonyme, comme par exemple une ligne téléphonique dédiée et/ou une application sur téléphone permettant de dénoncer, en temps réel tous les actes d'harcèlement faits aux femmes afin de faciliter une intervention rapide des forces de l'ordre.

Axe stratégique 9 : Développer les solutions numériques pour la mobilité urbaine

Action 9.1 : Mettre en œuvre le plan d'action « Smart Mobility Tunisie »

L'étude « Smart Mobility Tunisie » a été lancée en mars 2018 dans le cadre de la coopération entre le Ministère du Transport, l'Agence Française de Développement et la CODATU avec le soutien du fonds FEXTE (Fonds d'expertise technique et d'échanges d'expériences de l'AFD). A l'issue de cette étude un Plan d'actions détaillé a été proposé et validé par le Ministère du Transport et la plateforme <https://www.smartmobility4d.com/> a été lancée pour accueillir les données et les initiatives existantes en Tunisie dans le domaine de la smart mobility. La PNMU recommande et soutien la mise en place du Plan d'Actions Smart Mobility.

SYNTHESE DES ACTIONS PROPOSEES DANS LE PLAN D'ACTION « SMART MOBILITY TUNISIE »
Action 1 : Définir le cadre règlementaire spécifique au numérique et aux STI
Action 2 : Promouvoir l'innovation et l'expérimentation
Action 3 : Identifier et adopter les normes et les standards du domaine du numérique et des STI
Action 4 : Lancer les démarches de co-construction et de communication
Action 5 : Mise en place d'une organisation et d'une gouvernance des projets et du développement du numérique
Action 6 : Mise en place d'un processus de suivi des projets numériques et STI de la consultation à la mise en service
Action 7 : Définir une stratégie de financement des projets et des initiatives STI et numériques
Action 8 : Préparer une infrastructure efficace et intelligente
Action 9 : Data / Open data
Action 10 : Mise en place d'un SIG spécifique au transport
Action 11 : Développer l'information voyageur pour faciliter la mobilité quotidienne des personnes
Action 12 : Développer la billettique multimodale
Action 13 : Préparer les préalables pour le Mobility as a Service (MaaS)
Action 14 : Développer les SAE
Action 15 : Améliorer la sécurité et la fluidité du trafic routier
Action 16 : Développer la durabilité de la mobilité
Action 17 : Optimiser les opérations de transport des marchandises
Action 18 : Développer les solutions pour résoudre le problème du premier et dernier kilomètre du transport des marchandises
Action 19 : Mener des campagnes de communication visant toutes les strates de la société tunisienne au sujet des STI et numérique dans le domaine de la mobilité urbaine
Action 20 : Accompagner la population au changement, impliquer et faire participer la société civile
Action 21 : Identifier et développer les compétences nécessaires, et adapter l'offre de formation aux besoins
Action 22 : Faire un suivi des avancements technologiques et des services des STI

Plan d'actions 2020/2025 - Mobilité urbaine durable

Axes stratégiques	Actions	Porteur	2020				2021				2022		2023		2024
			T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	S1	S2	S1	S2	
Axe stratégique 5 - Articulation urbanisme-transport	Action 5.1 Promouvoir la coordination entre les SDA, les PDU, et les Plans d'Aménagement Urbain (PAU)														
	Introduire la notion de PDU dans le Code de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme et y établir la hiérarchie SDA/PDU/PAU	MEHAT/UTAC													
	Elaborer une méthodologie standard pour la préparation des SDA de façon à prendre en compte et maximiser l'efficacité de la mobilité urbaine	MEHAT/UTAC													
	Directives pour que l'élaboration des SDA et des PAU soit une démarche multisectorielle	MEHAT/UTAC													
	Organiser des formations jointes entre les spécialistes	MEHAT/UTAC													
	Directives sur la participation des spécialistes de la mobilité dans la préparation des SDA et des PAU	MEHAT/UTAC													
	Action 5.2 Assurer la cohérence des actions menées au bénéfice de l'aménagement urbain et de la mobilité urbaine														
	Etablir des dispositions légales pour plus de cohérence entre les projets d'infrastructures de transport et les projets d'aménagements urbains avec les PDU	MEHAT/UTAC													
	Réserver les emprises foncières	MEHAT Min Affaires Foncières													
	Définir des normes pour les caractéristiques de la voirie et de l'espace public adjacent de façon à promouvoir le TC et les modes actifs	MEHAT/UTAC													
	Action 5.3 Densifier autour des principaux axes de transport en commun en application du concept de TOD (Transit Oriented Development)														
	Définir des procédures de révision des PAU et, en particulier, d'augmentation des coefficients d'occupation des sols	MEHAT/UTAC													
	Réalisation d'une étude de densification de l'habitat et des activités éco-nomiques autour des stations du RFR et du métro léger de Tunis	MEHAT/UTAC													
Préparation d'un guide de conception d'opérations de TOD en Tunisie															
Axe stratégique 6 - Maîtrise du développement de la voiture particulière	Action 6.1 Maîtriser le développement de l'offre routière														
	Mieux coordonner l'action du MEHAT avec les stratégies de mobilité multimodales développées dans le cadre des PDU	MEHAT, AMMU ou Communes, AUGT Suivi par UTAC dès qu'elle est en place													
	Rééquilibrer le partage de la voirie entre les différents modes (création de couloirs de bus)	MEHAT et Communes													
	Action 6.2 Développer le co-voiturage														
	Cadre juridique et réglementaire qui définit le covoiturage	Ministère du Transport et ANME													
	Etude sur le covoiturage	ANME													
	Action 6.3 Elaborer des Plans des Déplacements d'Administration/d'Entreprise (PDA/PDE)														
	Plan de déplacements d'administration pour le ministère du transport et le ministère de l'industrie	Ministère du Transport et ANME													
	Inciter les organismes publics et sous-tutelle dans le domaine de la mobilité à élaborer des PDA et PDE	Ministère du Transport et ANME													
	Incitations financière pour promouvoir l'élaboration des PDA et PDE	ANME													
	Guide technique pour l'élaboration et la mise en place de PDA et PDE	ANME													
	Action 6.4 Généraliser l'élaboration de Plans de circulation et stationnement														
	Guide Plan de circulation et de stationnement	UTAC													
Inciter les villes à la réalisation de plans de circulation et de stationnement à travers des financements du FNMU	UTAC														
Mise à jour du Plan de circulation et de stationnement au Grand Tunis	AUGT ou AMMU														
Action 6.5 Etudier la faisabilité d'introduire des politiques de stationnement payantes ou restrictives															
Adaptations réglementaires ou institutionnelles	UTAC														
Faisabilité/benchmark de politiques de stationnement restrictives	AMMU														

5.8. Synthèse des activités

Le Groupe de travail a préparé et validé un plan d'action détaillé pour mettre en œuvre la PNMU. Ce plan donne la liste des mesures concrètes proposées et définit les responsables, les ressources humaines et financières nécessaires ainsi que le calendrier de mise en œuvre à horizon 2025. L'expérience d'autres pays montre que la séquence de réalisation de ces mesures est critique. Les priorités pour les deux années à venir sont donc brièvement exposées ci-dessous.

Puisque rien ne pourra se faire d'important sans qu'il n'existe une capacité d'agir bien meilleure à tous les niveaux, celle-ci doit avoir la priorité. L'unité centrale proposée ci-dessus, l'UTAC, devrait ainsi être créée dès que possible, en parallèle avec la CNMU, parce qu'elle serait le fer de lance de la réforme dans le secteur. L'UTAC s'attellerait dès sa création à la mise en place des structures nécessaires au niveau local, les AMMU et les DMU. Elle lancerait aussi un vaste plan de mise à niveau des cadres et experts techniques, et des élus. En même temps, et en accord avec les autorités locales et l'Agence Nationale de la Maîtrise de l'Énergie (ANME) qui en détient le financement, l'UTAC guiderait la réalisation de PDU dans la plupart des villes importantes, ce qui permettrait de mieux connaître les enjeux sur le terrain et de commencer à changer les mentalités et instaurer un travail collectif entre tous ceux qui sont concernés au niveau local. Un budget adéquat devrait être mis en place pour permettre à l'UTAC et aux structures locales de fonctionner efficacement. Ce budget est faible en valeur par comparaison aux dépenses d'infrastructure mais essentiel pour obtenir les résultats visés.

En parallèle quelques projets très visibles et à fort impact, qui peuvent être préparés et réalisés rapidement, devraient être entrepris. Ces projets de type « quick wins » incluraient des améliorations dans la gestion de la circulation et du stationnement, la réalisation d'infrastructures pour les modes de transport actifs, tout particulièrement la marche à pied, des améliorations de stations de transport public, et la résorption de points de ralentissement évidents pour les bus. Ces projets non seulement amélioreraient ponctuellement l'efficacité des transports mais aussi contribueraient à créer une dynamique nouvelle et une confiance dans les nouvelles structures institutionnelles.

La restructuration du transport public devrait aussi être lancée rapidement parce que sa dégradation affecte profondément les modes de vie, en particulier de ceux qui en sont captifs. Des plans de restructuration et d'assainissement des entreprises publiques sont en préparation. Ils devraient être accompagnés dès que possible par la mise en place de la gestion déléguée, par une rationalisation des subventions, et par une révision de la politique tarifaire. L'UTAC devrait piloter cette réforme et pour cela aura besoin d'un accompagnement fort. L'urgence est à Tunis avec la remise sur pied de la Transtu.

L'amélioration rapide des mécanismes de financement est aussi essentielle. L'attribution des allocations budgétaires doit être rationalisée sur la base de critères objectifs et transparents qui permettent de maximiser les impacts pour la population. Ces critères sont à établir. Dans ce cadre, la création du FNMU devrait aussi être initiée diligemment.

5.8.1. Corpus documentaire

Les éléments du corpus documentaire de la PNMU relatifs à la synthèse des activités sont :

- **Un rapport de synthèse**
- **Une note politique à destination du nouveau Ministre du Transport**
- **Plan d'Actions 2020-2025 « Etapes, calendrier et ressources pour la mise en œuvre »**

Le but de ces trois derniers documents est de décliner les modalités opératoires pour la mise en place des actions retenues par le Groupe de travail tout en tenant compte des contraintes sociales et économiques auxquelles le pays fait face, des ressources disponibles et des capacités existantes ou à développer au sein des structures et institutions impliquées. Le Plan d'Actions établi est à considérer comme un outil d'aide à la décision et à la mise en œuvre à court et moyen termes. Quatre rapports détaillés accompagnent et complètent l'information fournie dans ce document.

6. Mise en œuvre et suivi de la PNMU

Afin de garantir la bonne mise en place des actions recommandées par la PNMU, il est essentiel de s'assurer du suivi continu dans le temps de la réalisation et des impacts des actions sur l'environnement général de la mobilité urbaine.

Pour ce faire, une liste d'indicateurs a été établie dans le « Tableau de synthèse des actions de la PNMU » et répartie selon trois typologies classiques :

- Indicateurs de réalisation
- Indicateurs de résultats
- Indicateurs d'impact

Les modalités de collecte de ces indicateurs sont présentées dans le document **Plan d'Actions 2020-2025 « Note sur les indicateurs de suivi »**.

Concernant les **indicateurs d'impacts MobiliseYourCity** le tableau ci-dessous synthétise leurs valeurs de références et en définit des objectifs cibles. Malheureusement la disponibilité de données reste encore très faible et les valeurs de référence ne sont pas disponibles pour l'ensemble des indicateurs.

Indicateur	Valeur de référence (2019)	Cible 2030
Emissions de GES liées au transport urbain	Extrapolation Baseline GIZ non disponible	-12% (engagement aux NDCs de la Tunisie pour le secteur du transport)
Proportion (%) d'habitants desservis à moins de 500m par un arrêt de transport public avec une fréquence d'au moins 20 minutes à l'heure de pointe	Indicateur à calculer (géolocalisation de tous les arrêts nécessaire)	> 80% de la population urbaine
Nombre de décès en milieu urbain pour 100 000 habitants	55 décès / 100 000 hab.	Réduire de 50%
Part modale de la voiture particulière (conducteur et passagers)	VP : 23,1 % (32,1 % si on comptabilise aussi les deux roues motorisées en tant que mode motorisé individuel)	<u>Villes intermédiaires</u> TP : 20 % Taxis et taxis collectifs : 10% <u>Tunis, Sousse et Sfax :</u> VP + 2 roues : 30%
Part modale modes doux	MAP : 36 % (51% si on ne comptabilise pas Tunis, Sfax et Sousse)	<u>Villes intermédiaires :</u> Part des modes doux (MAP+vélo) = 45% <u>Tunis, Sousse et Sfax :</u> Part des modes doux (MAP+vélo) = 35%
Part modale transport public régulier	TP : 15,5 % (27,6 % si on comptabilise aussi les taxis et taxis collectifs)	<u>Villes intermédiaires</u> TP : 20 % Taxis et taxis collectifs : 10% <u>Tunis, Sousse et Sfax :</u> TP : 25 % Taxis et taxis collectifs : 10%
Pollution de l'air – Niveau des particules (in mg PM2.5) à proximité des principaux axes routiers urbains	Pas de données disponibles – Bulletins de l'air ANPE pas à jour depuis 2010	Aucun dépassement des niveaux limites imposés

6.1. Indicateurs proposés pour le suivi de la PNMU

Enfin, pour chacune des actions faisant l'objet du plan d'actions, des indicateurs de réalisation et/ou de résultats sont proposés pour assurer le suivi de la mise en place de la PNMU.

Axes stratégiques		Porteur	INDICATEURS DE REALISATION	INDICATEURS DE RESULTATS
Axe stratégique 1 - Gouvernance	Action 1.1 - Mise en place de structures appropriées au niveau local pour la planification, le développement et la gestion de la mobilité urbaine durable			Horizon 2025
	Définition d'une forme juridique et du mode de création des AMMU	Groupe de travail PNMU		N/A
	Préparation de documents types pour l'établissement des AMMU			
	Décision sur les modes de financement des AMMU			
	Inscription du financement au budget 2021	Ministère des Finances		
	Négociation et préparation des documents de création	UTAC		
	Signature des documents de création	Chef du gouvernement ou présidents des communes concernées		
	Recrutement du personnel et mise en place des AMMU (et formations)	Conseil d'administration des AMMU ou Président des communes		
	Programmes de travail	AMMU et Directions de la MU		
	Ajustement du cadre juridique	UTAC		
	Approbation des ajustements juridiques	ARP/Chef du gouvernement/Ministre concerné		
	Action 1.2 - Création d'une Unité Technique d'Accompagnement Centrale (UTAC) pour le suivi et la mise en œuvre de la PNMU			
	Décisions sur les responsabilités, le mode de financement, la forme juridique ...	Groupe de travail		N/A
	Préparation des documents de création			
	Signature des documents de création	Chef du Gouvernement		
	Recrutement du personnel	Conseil d'administration de l'UTAC ou CNMU et Directeur général		
	Adaptation des responsabilités d'autres Ministères	CNMU		
	Action 1.3 - Création d'une Commission Nationale de la Mobilité Urbaine (CNMU)			
	Définition de : mode de fonctionnement, responsabilités, composition, financement, ...	Groupe de travail		N/A
	Préparation des documents de création			
	Signature des documents de création		Chef du Gouvernement	
	Première réunion	Président de la CNMU		
	Action 1.4 - Mise en place des outils de bonne gouvernance de la mobilité			
	Formation du comité national PDU	Groupe de travail PNMU		Nombre de PDU réalisés (ou en cours d'élaboration) Nombre de guides et référentiels publiés par l'UTAC (ou en cours d'élaboration)
	Préparation de ToR adaptés pour la préparation de PDU			
	Elaboration du PDU et du PIP du Grand Tunis	Comité de pilotage du PDU du Grand Tunis (à créer)		
	Elaboration des PDU des agglomérations de plus de 150 000 hab	Comité technique PDU		
		Comité de pilotage pour chaque agglomération		
	Ajustement du cadre juridique pour assurer la compatibilité PDU/SDA	Comité technique multisectoriel PDU		
	Préparation du décret PDU			
	Signature du décret PDU	Chef du Gouvernement		
	Formation d'un comité pour la mise en place des observatoires de la mobilité urbaine	Groupe de travail PNMU		
	Mise en place de l'Observatoire national de la mobilité urbaine (ONMU)	Comité de suivi de la mise en place des observatoires et UTAC		
	Début des travaux de l'ONMU	ONMU		
	Plan d'actions pour la mise en place des Observatoires locaux de la MU	Comité de suivi de la mise en place des observatoires avec l'appui de l'ONMU		
	Mise en œuvre du plan d'actions			
	Mécanismes de consultation et participation de la société civile	UTAC		
	Référentiels et Guides des bonnes pratiques	UTAC avec l'appui de groupes de travail mis en place pour chaque référentiel/guide		

Axe stratégique 2 - Renforcement de capacités	Action 2.1 - Mise à niveau des cadres en place et des consultants		Suivi de la mise en place et réalisation des actions selon le calendrier proposé (Checkpoint tous les 6 mois : Juin et Décembre de chaque année) Suivi par : Groupe de travail puis UTAC	Nombre de séminaires organisés Nombre de cadres formés
	Conception d'un cycle annuel de séminaires	Groupe de travail PNMU		
	Exécution d'une formation pilote			
	Exécution des séminaires	UTAC dès qu'elle est en place		
	Evaluation et ajustements annuels	UTAC		
	Action 2.2 - Intégration de la mobilité urbaine dans les programmes de formation des ingénieurs civils, des urbanistes et des hauts cadres administratifs			
	Introduire des nouveaux cours dans les cursus existants			
	Etude d'identification	UTAC		
	Négociation pour la création de nouveaux modules			
	Conception et lancement			
	Création d'un nouveau master "Mobilité urbaine"			
	Définition de : responsable, contenu, budget	UTAC		
	Conception et lancement			
	Recherche universitaire			
	Diagnostic/Bilan/Priorités	UTAC		
	Définition de : cadre de gouvernance			
	Inscription budgétaire	Ministère des Finances		
	Action 2.3 - Partage des connaissances, renforcement des réseaux et animation du secteur			
	Organiser le développement RH	UTAC		
	Renforcer les réseaux d'experts nationaux	UTAC		
Action 2.4 - Information et conscientisation de la société civile, des élus et des médias				
Préparation d'un plan de communication	UTAC/Observatoires national et local de la MU			
Exécution et suivi du plan de communication				
Formation des journalistes	UTAC			
Action 2.5 - Mise à niveau des cadres opérationnels, des techniciens, et des agents d'exécution impliqués dans la mobilité urbaine				
Analyse des besoins de mise à niveau des filières actuelles				
Plan global de mise à niveau	UTAC/Ministères concernés			
Mise en œuvre et suivi du plan				
Axe stratégique 3 - Financement de la mobilité urbaine durable	Action 3.1 Consolider et rendre plus durable le rôle de l'Etat		Suivi de la mise en place et réalisation des actions selon le calendrier proposé (Checkpoint tous les 6 mois : Juin et Décembre de chaque année) Suivi par : Groupe de travail puis UTAC	Nombre de projets financés avec application des nouveaux critères d'éligibilité
	Adoption d'un processus rigoureux de sélection des projets à financer par l'Etat	CNMU avec appui UTAC		
	Elaboration d'un manuel d'évaluation et de financement des projets sur la base de critères d'éligibilité	UTAC (avec Ministère des Finances et Ministère de la Coopération)		
	Sessions de formation aux AMMU, Communes concernant les nouveaux critères (Manuel)	UTAC		
	Créer un Fonds National de la Mobilité Urbaine			
	Lancement d'une étude pour aider le Groupe de Travail à trancher dans les questions encore ouvertes sur le FNMU et choix des options : forme juridique ...	CNMU avec appui UTAC		
	Prise en compte dans le cadre du processus de réforme du financement des Collectivités Locales actuellement en cours			
	Rédaction d'un projet de texte de loi à inclure dans la loi des finances 2021	Ministère des Finances (Loi de Finances 2021) avec appui UTAC		
	Approbation de la loi et création du fonds	Gouvernement		
	Action 3.2 Définir le rôle des collectivités locales dans le financement de la mobilité urbaine			
	Intégrer les préconisations de la PNMU concernant la fiscalité locale dans le processus de décentralisation	CNMU		
	Préparer un note synthétisant les recommandations de la PNMU	UTAC avec Ministère des Finances		
	Considérer le développement et transfert vers les Collectivités Locales de nouvelles sources de revenus pour alimenter les dépenses dans la mobilité	CNMU		
	Augmentation des ressources d'exploitation de la voirie	CNMU		
	Création de partenariats publics-privés pour le développement des infrastructures dans les cas où c'est pertinent de le faire	Communes avec appui UTAC		
	Optimiser les dépenses dans la mobilité en assurant la cohérence des PDU avec les Plans d'Investissement Communaux (PICs)	Communes avec appui UTAC		
	Action 3.3 Réviser la politique tarifaire pour améliorer la soutenabilité du transport public urbain			
	L'Etat continue à assumer les coûts d'investissement (Infrastructures) dans le secteur de la mobilité urbaine	Chef du Gouvernement et CNMU		
	Considérer le financement des services de transport public par les recettes voyageurs et définir pour cela un calendrier de relèvement graduel des tarifs de 150% en valeur constante 2018	CNMU		
	Acter le relèvement tarifaire			
Rapprochement de l'équipe chargée de l'étude de tarification pour prise en compte des objectifs de la PNMU sur le GT	Ministère Transport (DGTT) / CNMU			
Ciblage des subventions budgétaires	CNMU			
Action 3.4 Canalisation de la subvention au carburant vers la MU				
Contribuer à la réforme sur les prix des produits pétroliers (PP)	Ministère des Finances/ CNMU			
Prise en compte dans les actes de création du Fonds (Ressources)	Ministère des Finances			
Action 3.5 Revoir et améliorer le système des compensations pour les scolaires				
Rétablissement d'une compensation forfaitaire pour les scolaires/étudiants et sa séparation stricte de la subvention aux entreprises publiques				
Mise en œuvre du relèvement tarifaire des abonnements scolaires conformément aux recommandations de l'étude sur le transport scolaire	CNMU (Ministère des Finances et Ministère du Transport en particulier)			
La mise en œuvre des contrats de DSP par les AMMU donnera lieu au versement d'une compensation dont le montant sera déterminé par le ni-veau du marché (DSP)				
		N/A		
		Evolution du prix du ticket du métro léger de Tunis par rapport à l'année 2020		
		N/A		
		Evolution du prix de l'abonnement scolaire (DT) par rapport à l'année 2020		
		Part du prix de l'abonnement scolaire subventionnée (%)		

Politique nationale de la mobilité urbaine

Rapport de synthèse

Axe stratégique 4 - Transport Public Urbain	Action 4.1 Développer des Plans de rationalisation de la gestion du Transport Collectif (PRTC)		Suivi de la mise en place et réalisation des actions selon le calendrier proposé (Checkpoint tous les 6 mois : Juin et Décembre de chaque année) Suivi par : Groupe de travail puis UTAC	Nombre de lignes exploitées en DSP à Tunis et à Sfax Nombre de lignes dont l'exploitation a été rationalisée	
	Réalisation de l'étude pour le Grand Tunis	Pilotage par le Groupe de travail et puis par l'AMMU du GT			
	Constitution du comité de pilotage				
	Mise au point des termes de référence				
	Recherche de financement				
	Recrutement du consultant				
	Réalisation de l'étude			AMMU GT avec appui consultants	
	Préparation et réalisation de l'étude pour le Grand Sfax	AMMU ou DMU avec appui consultants			
	Action 4.2 : Mise en place d'un service central de programmation au sein des AMMU			UTAC et AMMU GT	N/A
	Définition des responsabilités des ce service et son et du programme de travail				
	Définition du mode de travail				
	Fiches de postes et recrutement du personnel	AMMU accompagnée par l'UTAC			
	Mise en place du service central (et formation du personnel)				
	Action 4.3 Assainissement restructuration des entreprises publiques (EP)			Pilotage par le Ministère chargé des réformes au PM avec la participation du Ministère du transport (DGTT et Directions régionales), du Ministère des Finances et du Ministère du domaine, Ministère des affaires sociales Avec l'assistance d'une équipe de consultants	Niveau du déficit d'exploitation des STT (DT)
	Constitution de Comités de pilotage				
	Réalisation des études préalables à la restructuration				
	Examen et choix du scénario de redressement par le comité de pilotage				
	Définition détaillée du scénario choisi				
	Mise en œuvre de l'assainissement et de la restructuration des EP et du passage en DSP				
	Action 4.4 Mettre en place des contrats de Délégation de Service Public (DSP)			AMMU, UTAC et Directions régionales du MT	Nombre de lignes exploitées en DSP à Tunis et à Sfax
Définir les dessertes gérables en DSP					
Formation à la DSP	UTAC avec appui de consultants				
Lancement de la DSP dans les grandes agglomérations urbaines	AMMU avec l'appui de juristes				
Action 4.5 Régulation du secteur du transport non-régulier des personnes (TNRP)		DGTT et AMMU en coordination avec l'UTAC	CF. Plan d'actions TNRP		
Octroi des autorisations TNRP par les AMMU					
Définir le redéploiement de l'offre existante de taxis collectifs					
Mise en place du Plan d'Action de l'Etude TNRP					

Axe stratégique 5 - Articulation urbanisme-transport	Action 5.1 Promouvoir la coordination entre les SDA, les PDU, et les Plans d'Aménagement Urbain (PAU)		Nombre de projets de transport réalisés en dehors des SDA et PDU (objectif 0) Nombre de formations jointes réalisées
	Introduire la notion de PDU dans le Code de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme et y établir la hiérarchie SDA/PDU/PAU	MEHAT/UTAC	
	Elaborer une méthodologie standard pour la préparation des SDA de façon à prendre en compte et maximiser l'efficacité de la mobilité urbaine	MEHAT/UTAC	
	Directives pour que l'élaboration des SDA et des PAU soit une démarche multisectorielle	MEHAT/UTAC	
	Organiser des formations jointes entre les spécialistes	MEHAT/UTAC	
	Directives sur la participation des spécialistes de la mobilité dans la préparation des SDA et des PAU	MEHAT/UTAC	
	Action 5.2 Assurer la cohérence des actions menées au bénéfice de l'aménagement urbain et de la mobilité urbaine		
	Etablir des dispositions légales pour plus de cohérence entre les projets d'infrastructures de transport et les projets d'aménagements urbains avec les PDU	MEHAT/UTAC	
	Réserver les emprises foncières	MEHAT Min Affaires Foncières	
	Définir des normes pour les caractéristiques de la voirie et de l'espace public adjacent de façon à promouvoir le TC et les modes actifs	MEHAT/UTAC	
	Action 5.3 Densifier autour des principaux axes de transport en commun en application du concept de TOD (Transit Oriented Development)		
	Définir des procédures de révision des PAU et, en particulier, d'augmentation des coefficients d'occupation des sols	MEHAT/UTAC	
	Réalisation d'une étude de densification de l'habitat et des activités éco-nomiques autour des stations du RFR et du métro léger de Tunis	MEHAT/UTAC	
	Préparation d'un guide de conception d'opérations de TOD en Tunisie		

Politique nationale de la mobilité urbaine

Rapport de synthèse

Axe stratégique 8 - Promouvoir une mobilité urbaine plus sûre, propre et inclusive	Action 8.1 Améliorer la sécurité routière en milieu urbain		Suivi de la mise en place et réalisation des actions selon le calendrier proposé (Checkpoint tous les 6 mois : Juin et Décembre de chaque année) Suivi par : Groupe de travail puis UTAC	Nombre de tués/an en milieu urbain	
	Renforcer le rôle du Conseil National de la Sécurité Routière à travers un cycle de formation courtes sur les enjeux en milieu urbain	Ministère du Transport / CNMU ensuite en soutien à l'UTAC qui se charge de la mise en œuvre			
	Renforcer le rôle de l'Observatoire national de la sécurité routière	Conseil National de la Sécurité Routière avec le ministère du Transport			
	Accélérer le processus de développement de la stratégie national de sécurité routière				
	Modifier le Code de la Route				
	Lancer une campagne de sensibilisation "grand public" avec la société civile				
	Renforcer le contrôle et la verbalisation	Observatoire national de la sécurité routière			
	Instaurer des méthodes de collecte de données statistiques en continu				
	Développer des standards de conception des voiries	UTAC			
	Renforcer le volet sécurité routière des PDU	UTAC et Groupe de travail avec appui CEREMA pour le Guide PDU AMMU pour la mise en œuvre			
	Action 8.2 Promouvoir l'électromobilité et les carburants alternatifs *			Min. des Transports- ANME Min. du Commerce – Min. de l'industrie et des PME - STEG – Min. des finances – Min. des affaires locales et de l'environnement	Nombre de véhicules hybrides ou électriques immatriculés (VP et TC)
	Cadre réglementaire pour l'importation et l'utilisation des véhicules hybrides				
	Feuille de route pour l'électrification du parc de voitures particulières en Tunisie				
	Etude pour l'électrification des parcs d'entreprises ou d'administration				
	Modifier les spécifications techniques dans les cahiers des charges pour l'acquisition des bus (publics et privés)				
	Incidations financières pour la reconversion de véhicules existants en véhicules propres				
	Promouvoir l'utilisation de carburant alter-natifs (GPL, GNL, GNV, ...)	Ministère de l'Industrie et PME / Ministère de commerce / Ministère de transport / ANME / ANPE			
	Introduction d'incitations financière pour l'utilisation de carburants alternatifs				
	Promouvoir l'utilisation du GNV dans les bus urbains				
	Action 8.3 Développer des dispositifs pour maîtriser les émissions polluantes des véhicules en ville *			ANME et UTAC et Universitaires	
Développer un système de standards d'émissions pour les véhicules					
Renforcer le contrôle sur les véhicules pour le seuil d'émission lors des visites techniques	ANME et UTAC et ATTT				
Introduire un dispositif d'aide au renouvellement du parc	ANME et UTAC + CNMU et Ministère des Finances				
Etude de faisabilité pour des 'Zones à Baisse Emissions' à Tunis, Sousse et Sfax	UTAC				
Action 8.4 Promouvoir l'accessibilité et la mobilité des usagers dits les plus vulnérables (PMR, femmes, pauvres)		MEHAT et Communes avec l'aide du ministère des finances	Nombre d'AO adoptant des critères PMR dans le domaine de la mobilité urbaine		
Rendre obligatoire la mise à niveau accessibilité PMR pour tous chantier de création ou réhabilitation en lien avec la mobilité					
Intégrer un critère d'accessibilité PMR dans les cahiers de charges d'acquisition de matériel roulant	Ministère du Transport				
Etudier la possibilité de développer une offre de TAD	AMMU				
Plan d'action sur le sujet du "genre" et des "violences de genre"	Ministère du Transport et Ministère de la femme de la famille et de l'enfance (portage politique)				
Lancer une campagne de dénonciation et sensibilisation contre les violences faites aux femmes					
Mettre en place des outils pour déposer des plaintes pour violences faites aux femmes		AMMU pour mise en œuvre			
Axe stratégique 9 - Développer les solutions numériques pour la mobilité urbaine	Action 9.1 – Mettre en œuvre le plan d'action « Smart Mobility Tunisie »			Ministère du Transport	CF. Plan d'actions Smart Mobility

7. Annexes

7.1. Annexe 1 : Descriptif détaillé des ateliers et des réunions du groupe de travail

Dans le cadre de l'élaboration de la démarche PNMU une série de réunion et d'ateliers a été tenue dont la liste est résumée ci-après puis détaillée dans ce qui suit :

- Mission de lancement en Avril 2018
- Réunion du Groupe de travail du 17 octobre 2018 (Réunion de lancement)
- Atelier National Participatif du 19 octobre 2018 (Atelier de lancement)
- Réunion du Groupe de travail du 14 décembre 2018 (Réunion "Diagnostic")
- Réunion du Groupe de travail le 6 février 2019 (Restitution "Diagnostic")
- Réunion du Groupe de travail du 4 et 17 avril 2019 (Réunion "Vision")
- Réunion du Groupe de travail du 26 juin 2019 (Restitution "Vision")
- Atelier « Plan d'action » du 23 et 24 octobre 2019

Mission de lancement en avril 2018

Au début de la prestation, une mission de lancement a été organisée afin de prendre contact avec MYC et les autorités tunisiennes pour valider l'organisation générale de la mission et clarifier les attentes.

Au début de la mission une réunion de cadrage, tenue le 10 Avril 2018, a permis d'éclaircir les objectifs de celle-ci, à savoir :

- rencontrer les principaux décideurs afin de prendre connaissance des attentes prioritaires ;
- structurer le programme de travail pour l'élaboration de la PNMU ;
- définir l'implication des principales parties prenantes (y.c. acteurs locaux et/ou non institutionnels) ;
- conduire une première série d'entretiens sur les enjeux institutionnels.

Ainsi, une série d'entretiens et de réunions ont été tenues et ont permis de d'entrer en contact avec plusieurs acteurs et institutions œuvrant directement ou indirectement dans le domaine de la mobilité. Ces rencontres sont rappelées ci-après :

Tableau 1 : Rencontres et entretiens lors de la mission de lancement

Date de la réunion/entretien et organisme rencontré	Liste des présents	Contenu des échanges
11 Avril 2018 : Réunion du comité technique restreint	M. Fraj Ali : DGTT M. Mouldi Madani : Directeur des études à la DGTT	Cette réunion a permis l'échange entre les différents acteurs et les consultants sur le fonctionnement des sociétés de transport, du transport scolaire, des transporteurs privés,

	<p>Mme Fethia Néji : Directrice de la stratégie à la DGSEEP</p> <p>Imen Guesmi : DGTT</p> <p>Abdelhamid Ganouni : ANME</p> <p>Kaouther Chibani :INS</p> <p>Tarek Bouazizi : S/d Etudes DGTT</p> <p>Sami Eleuch DGTT Contrôle</p> <p>Khaled Mechri DGTT Sécurité routière.</p> <p>Consultants : Martin Stucki ; J.C Crochet ; A. Basti et A. Baltagi</p>	<p>du transport non régulier, mais aussi sur la gestion actuelle du transport urbain en absence d'une AROTT.</p>
<p>13 Avril 2018 : Réunion avec l'AUGT.</p>	<p>Mme Jomni : DG</p> <p>Mme Koubaa : directrice Etudes et recherche</p> <p>M. Aïssa Adel Economiste responsable de l'Observatoire urbain</p> <p>M ; Moslem Karray : Urbaniste</p> <p>Consultants : M. Jean Charles Crochet et A. Baltagi</p>	<p>L'objectif de la réunion était d'échanger sur le fonctionnement général de l'AUGT en abordant en particulier les missions de celles-ci, ses ressources et son budget ainsi que les études réalisées par cette agence.</p>
<p>19 Avril 2018 : Réunion avec la DGAT</p>	<p>DGAT : Mme Ilham Labidi directrice</p> <p>Consultants : A. Basti et A. Baltagi</p>	<p>Durant cette réunion ont été discuté : les principales attributions de la DGAT, son cadre juridique et institutionnel ainsi que les outils d'aménagement du territoire à disposition.</p>
<p>19 Avril 2018 : Réunion avec la Direction Générale des Secteurs Economiques (DGSE) (regroupant les Directions Transport, Energie ...)</p>	<p>Med Naceur Braham DG</p> <p>Mme Jihene Bennia Chargée du transport</p> <p>Akram Tarhouni</p> <p>Jamel Louati</p> <p>Consultants : A. Basti et A. Baltagi</p>	<p>Lors de cette réunion plusieurs points ont été abordés dont le processus de planification de la DGSE et les principes de budgétisation annuelle.</p>
<p>19 Avril 2018 : Entretien avec la Direction de l'Urbanisme</p>	<p>Mme Arbi Directrice DAU</p> <p>Mme Yousr Koubaa AUGT</p> <p>Consultants : A. Basti et A. Baltagi</p>	<p>L'objectif de la réunion était de discuter des attributions et de l'organisation de la DAU. La réunion était aussi l'occasion de comprendre comment les PAU prennent en compte la mobilité urbaine et quelles sont les préoccupations de la DAU vis-à-vis de la mobilité urbaine à prendre en compte dans la PNMU.</p>
<p>19 Avril 2018 : Entretien avec la DGPC MEHAT</p>	<p>Najet El Ouafi : Directrice des études</p> <p>Mahmoud El Fekih : Sous-directeur</p>	<p>Durant cette réunion, les échanges ont porté sur les missions de la Direction Générale des</p>

	Consultants : A. Basti et A. Baltagi	Ponts et Chaussées, les coordinations de la DGPC avec les autres intervenants dans le secteur des transports ainsi que sur les préoccupations de la DGPC vis-à-vis de la mobilité urbaine à prendre en compte dans la PNMU.
--	---	---

Réunions et ateliers relatifs à l'étude :

La 1ère réunion du Groupe de travail a été tenue à Tunis le 17 octobre 2018 (réunion de lancement)

Son but était d'abord de partager la compréhension de la démarche de la PNMU par l'ensemble des acteurs et de son importance dans le contexte tunisien. Il a ainsi été clarifié que la PNMU nécessite une vision politique claire et explicite, un portage institutionnel fort et légitime et la capacité d'activer les vrais leviers de mise en œuvre.

Par ailleurs, les rôles clés des différentes instances ont aussi été rappelés (Gouvernement, Comité stratégique, Groupe de Travail, Ateliers participatifs, les médias, les consultants).

Le premier atelier national participatif a été tenu à Gammarth le 19 Octobre 2018.

Pour lancer la démarche qu'est la PNMU, toutes les parties prenantes de la mobilité dans les villes tunisiennes ont été conviées à une série d'ateliers organisés par le Ministère du transport le vendredi 19 octobre 2018 à Gammarth /Tunis.

Cette journée d'ateliers a permis de dresser l'état des lieux de la mobilité urbaine dans le pays et d'identifier les principaux défis - techniques, institutionnels et financiers - qu'il s'agit de relever pour l'avenir. La journée a été structurée par quatre ateliers successifs, sur les thèmes suivants :

- Voirie urbaine et circulations
- Transports publics urbains
- Gouvernance de la mobilité urbaine
- Financement de la mobilité urbaine

Au cours de chaque atelier, les participants ont été invités, dans un premier temps, à passer en revue l'évolution récente de la situation afin d'identifier de manière explicite les principaux problèmes, enjeux ou potentiels d'amélioration.

Sur cette base et dans un deuxième temps, les participants ont été invités à formuler et à discuter des objectifs stratégiques qu'il serait a priori souhaitable d'adopter pour les années à venir, en intégrant au mieux les éventuelles orientations issues de réflexions parallèles ou antérieures. Une note de cadrage présentant le contexte avait été préparée et diffusée en amont, intégrant une série de questions spécifiques destinées à faciliter les échanges en ateliers.



Politique Nationale de Mobilité Urbaine PNMU

Date: 19 Octobre 2018
Heure : 8:00h
Lieu: Hôtel El Mouradi Gammarth

Programme

08:00 – 08:30 Accueil et inscriptions
08:30 – 09:00 Allocutions de bienvenue et d'introduction

M. Radhouane Ayara, Ministre du Transport
M. Anour Maïrouf, Ministre des Technologies de Communication et de l'Economie Numérique
M. Ridha Sidi, Conseiller auprès de Mr le Président du Gouvernement Chargé du suivi des projets et programmes publics
M. Gilles CHAUSSE, Directeur de l'Agence Française de Développement Bureau de Tunis



Réunions relatives à l'étape de diagnostic :

La 2^{ème} réunion du groupe de travail s'est tenue le 14 décembre 2018 à Tunis

La réunion avait pour objectifs principaux de discuter des résultats des diagnostics du financement et de la gouvernance de la mobilité urbaine.

Concernant le diagnostic portant sur la gouvernance, les thèmes ci-après ont été évoqués :

- Le cadre légal et réglementaire de la mobilité urbaine
- Le cadre institutionnel actuel
- Les outils de gouvernance actuels
- Les ressources humaines impliqués dans les questions de la mobilité urbaine

Concernant le diagnostic du financement, les points suivants ont été discutés :

- Le financement du transport public
- Le financement de la mobilité en modes privés
- L'estimation des financements publics de la mobilité

La 3^{ème} réunion du groupe de travail s'est tenue le 6 février 2019 à Tunis

Lors de cette réunion ont été rappelés les rôles et les responsabilités de chacun.

Ce groupe de travail a été aussi l'occasion de rappeler les résultats du diagnostic du financement et de la gouvernance de la mobilité urbaine.

Une réunion du groupe de travail s'est tenue à Tunis le 4 avril 2019. Une réunion complémentaire a ensuite été organisée le 17 avril 2019 pour permettre de finaliser les discussions concernant notamment le Transport Public.

Lors de ces deux réunions, la démarche PNMU a été rappelée avec les principaux résultats des diagnostics de la gouvernance et du financement. Par ailleurs cette réunion a surtout été l'occasion de discuter des premières propositions stratégiques pour les thèmes suivants :

- Gouvernance et cadre institutionnel de la mobilité urbaine
- Transport public
- Financement de la mobilité urbaine

Réunions relatives à l'étape d'élaboration d'une vision

La 4^{ème} réunion du Groupe de travail s'est tenue à Tunis le 26 juin 2019.

Son objectif était la présentation de la **Vision de mobilité urbaine à horizon 2030 et des recommandations pour l'élaboration des plans d'action**. Durant cette réunion les principaux constats issus du diagnostic ont été rappelés, suivi des enjeux de soutenabilité pour enfin amener les objectifs stratégiques de la PNMU à moyen et long terme. Ensuite, quatre sessions thématiques sur les recommandations de mise en œuvre ont été tenues permettant de discuter en détails des propositions du plan d'action. Ces thématiques ont concerné :

- La mobilité urbaine durable et l'accessibilité
- La gouvernance de la mobilité urbaine
- Le transport public
- Le financement de la mobilité urbaine

Réunions relatives à l'étape d'élaboration du plan d'action

Organisation d'un atelier « Plan d'action » les 23 et 24 octobre 2019

Un atelier « Plan d'action » a été tenu les 23 et 24 octobre 2019 et a été organisé sous forme de six ateliers ayant porté sur les thématiques suivantes :

- Transport public et gestion des entreprises de transport
- Mobilité urbaine durable
- Observatoire de la mobilité et PDU
- Renforcement des capacités
- Gouvernance de la mobilité urbaine
- Financement de la mobilité urbaine

Ces ateliers avaient pour objectifs :

- d'échanger concernant les modalités opératoires des 9 axes stratégiques proposés dans le rapport de vision
- de désigner un responsable, un calendrier de mise en œuvre et des estimations des ressources nécessaires pour chaque sous-action
- d'identifier les potentiels risques et barrières à la bonne réussite du plan d'actions de la PNMU
- d'arbitrer, si besoin, sur des propositions qui pourraient être remises en question par le Groupe de Travail
- de définir les prochaines étapes pour consolider et finaliser la démarche de PNMU

Ainsi pour chacun des 9 axes stratégiques les éléments du diagnostic ont été rappelés suivis des principales recommandations avant de développer en détail les actions proposées en identifiant pour chacune le porteur, les horizons, et les ressources nécessaires.



7.2. Annexe 2 : Lettre de mission

Lettre de mission du Gouvernement pour l'élaboration d'une Politique nationale de la mobilité urbaine

Problématique et résolution

Malgré les efforts déployés pour développer les infrastructures de transport et soutenir les opérateurs de transport public, le Gouvernement constate que les conditions de mobilité se dégradent progressivement dans les principales agglomérations urbaines du pays, sous la pression cumulée de l'évolution démographique, de la périurbanisation et de la motorisation croissante.

Cette dégradation des conditions de mobilité pénalise les citoyens et les entreprises, en induisant des problèmes et des risques significatifs à la fois au plan économique (temps de déplacement, accessibilité), au plan social (qualité de vie, santé publique, inclusion) et au plan environnemental (pollutions, énergie).

Par essence, les conditions de mobilité sont fortement dépendantes de l'action publique. Plus encore, force est de constater que les conditions de mobilité résultent de l'action combinée de plusieurs secteurs d'intervention publics : aménagement du territoire et urbanisation, équipement et exploitation des infrastructures (voies ferrées, routes, rues, voies cyclables, etc.), gestion des services de transport (réseaux, opérateurs, matériel roulant, etc.), régulation du parc automobile, finances publiques (investissements, subventions, etc.), politiques sociales et environnementales (efficacité énergétique, réductions des gaz à effet de serre), etc.

Face à ces constats, le Gouvernement identifie la nécessité et affirme aujourd'hui sa volonté de définir et de mettre en œuvre une véritable politique publique pour une mobilité urbaine soutenable.

La présente lettre de mission définit les attentes, la démarche et les responsabilités assignées par le Gouvernement pour l'élaboration d'une Politique nationale de la mobilité urbaine (PNMU), en vue de son adoption par le Conseil des Ministres.

Résultats attendus de la démarche

Le Gouvernement initie la démarche d'élaboration d'une PNMU de manière à ce qu'il soit préparé et qu'il lui soit soumis pour adoption le projet d'une lettre de politique de développement de la mobilité urbaine, accompagnée d'un plan d'action ad hoc. Le Gouvernement attend du projet de la PNMU qu'il constitue la réponse optimale pour faire face aux enjeux et défis en matière de mobilité urbaine dans le pays, au travers d'un ensemble d'orientations et de mesures à la fois adéquates, complètes, claires, cohérentes, ambitieuses, réalistes et concrètes, fruits d'un consensus entre les principaux départements techniques concernés.

La Politique nationale de la mobilité urbaine doit en particulier fixer la vision et les orientations stratégiques pour le devenir de la mobilité urbaine en Tunisie, ainsi que le cadre général du pilotage et les priorités de l'action publique pour une mobilité urbaine soutenable. Trois aspects doivent notamment faire l'objet d'une attention et de propositions circonstanciées : les dispositifs de gouvernance de la mobilité urbaine, le financement de l'offre multimodale des infrastructures et services de transport (investissement et exploitation) et le développement des données et compétences nécessaires à la gestion de la mobilité urbaine.

Organisation de la démarche et implication des parties prenantes

La Politique nationale de la mobilité urbaine doit résulter d'un travail structuré par les principales étapes suivantes :

- état des lieux, diagnostic et priorités
- vision et orientations stratégiques
- actions, responsabilités et moyens à mobiliser

L'élaboration de la PNMU exige l'implication de représentants des nombreuses parties prenantes concernées, issues des secteurs public et privé, et de la société civile. En conséquence, l'élaboration de la PNMU gagne à procéder d'une démarche permettant une large participation, active et ordonnée, matérialisée au travers d'une série d'ateliers d'information, de consultation et/ou de concertation.

En particulier, les principales étapes seront ponctuées par un ou plusieurs ateliers lors desquels le résultat des travaux sera partagé et discuté, à des fins de consolidation et d'appropriation.

A ces ateliers participatifs pourront en particulier être conviés des représentants légitimement impliqués dans la mobilité urbaine et issus :

- de l'assemblée des représentants du peuple,
- de l'administration gouvernementale, centrale et déconcentrée,
- des collectivités locales,
- des opérateurs et syndicats du transport terrestre,
- du secteur privé,
- de la société civile, dont les milieux associatif et universitaire,
- des partenaires techniques et financiers.

La démarche fera l'objet d'une communication publique régulière et appropriée.

Responsabilités et conduite de la démarche

La responsabilité de l'élaboration de la Politique nationale de la mobilité urbaine est confiée à un Comité stratégique dont le mandat principal est de préparer la PNMU sous la forme d'une lettre de politique de développement de la mobilité urbaine et d'un plan d'action associé, à soumettre au Conseil des Ministres pour adoption durant le premier semestre 2019.

La composition du Comité stratégique est arrêtée comme suit :

- Ministre du transport ;
- Ministre de l'équipement, de l'habitat et de l'aménagement du territoire ;
- Ministre de l'énergie, des mines et des énergies renouvelables ;
- Ministre du développement, de l'investissement et de la coopération internationale ;
- Ministre des finances ;

- Ministre de l'intérieur ;
- Ministre des affaires locales et de l'environnement.

La présidence et le secrétariat du Comité stratégique sont confiés au Ministre du transport, lequel réunira le Comité le plus tôt possible, avant la fin juin 2018, afin d'instaurer le Groupe de travail, initier et orienter formellement la démarche, et assurer la mobilisation des moyens nécessaires.

Les membres du Comité stratégique peuvent désigner un suppléant, issu de leur Ministère, avec rang de Secrétaire d'Etat ou de Secrétaire général. (Exception : le Ministre de l'énergie, des mines et des énergies renouvelables peut également désigner comme suppléant le Directeur général de l'Agence nationale pour la maîtrise de l'énergie.)

Un Groupe de travail est instauré pour soutenir le Comité stratégique, avec pour mandat principal de produire le contenu et les livrables formalisant la PNMU, d'assurer la pertinence et l'efficacité les différentes étapes et activités nécessaires pour y parvenir, et de préparer l'agenda et tout support utile pour le Comité stratégique.

La composition du Groupe de travail résulte de la nomination, par chacun des membres du Comité stratégique, d'un représentant titulaire désigné *intuitu personae* parmi les cadres supérieurs expérimentés de chaque Ministère, avec rang minimum de Directeur Général. (Exception : pour le Ministère de l'énergie, des mines et des énergies renouvelables, le représentant titulaire au sein du Groupe de travail peut être l'un des directeurs de l'Agence nationale pour la maîtrise de l'énergie).

Afin d'assurer le fonctionnement efficace du Groupe de travail jusqu'au terme de la démarche, chaque membre du Comité stratégique désignera également, pour le Groupe de travail, un représentant suppléant, *intuitu personae*, en principe issu d'une autre direction générale, avec rang minimum de Directeur. (Exception : pour le Ministère de l'énergie, des mines et des énergies renouvelables, le représentant suppléant pour le Groupe de travail peut être un chef de service de l'Agence nationale pour la maîtrise de l'énergie).

La présidence et le secrétariat du Groupe de travail sont confiés au représentant du Ministère du transport.

D'une manière générale, le Gouvernement appelle à l'implication active et à la coopération responsable de l'ensemble des parties prenantes concernées.

Cadre de référence et soutien de la démarche

L'élaboration de la PNMU s'inscrit pleinement dans le cadre des engagements de la République tunisienne dans la lutte contre le changement climatique. A ce titre, l'élaboration de la PNMU bénéficie du plein soutien du programme MobiliseYourCity, mis sur pied par la France et l'Allemagne suite à la COP21. Au travers du Ministère du transport, le Gouvernement tunisien a fait appel et obtenu un appui substantiel de MobiliseYourCity, sous la forme d'une assistance technique spécialisée et d'un soutien logistique pour la tenue des ateliers participatifs.

Diffusion à tous les Ministères concernés

Politique nationale de la mobilité urbaine

Rapport de synthèse

7.3. Annexe 3 : Corpus documentaire complet de la PNMU

Le corpus documentaire complet de la PNMU est présenté comme suit par thématique :

Etat des lieux et diagnostic :

- Rapport "Mobilité urbaine en Tunisie : état des lieux, diagnostic et priorités d'action", Avril 2019

Vision et définition des objectifs :

- Rapport "Vision de la mobilité urbaine et recommandations pour la mise en œuvre", Septembre 2019

Analyse et propositions détaillées pour un cadre législatif, institutionnel et réglementaire pérenne et efficace en matière de mobilité urbaine en Tunisie :

- Rapport "Diagnostic détaillé sur la gouvernance de la mobilité et des transports urbains", Décembre 2018
- Rapport Plan d'Actions 2020 – 2025 (Etapas, calendrier et ressources pour la mise en œuvre)
- Rapport détaillé "Gouvernance et renforcement des capacités"

Diagnostic et étude des mécanismes de financement du secteur des transports urbains aux échelles nationale et locale :

- Rapport "Diagnostic détaillé sur le financement de la mobilité et des transports urbains", Décembre 2018
- Rapport "Analyse des sources de financement existantes et faisabilité des nouveaux mécanismes proposés", Juillet 2019
- Note d'accompagnement aux actions relatives au transport public
- Plan d'action 2020-2025 et Rapport détaillé "Financement de la mobilité urbaine "

Plan d'actions mobilité urbaine durable :

- Plan d'actions 2020-2025 et Rapport détaillé « Mobilité urbaine durable »

Synthèse des activités et rédaction de la PNMU :

- Tableau de synthèse des actions de la PNMU
- Note sur les indicateurs de suivi de la PNMU
- Rapport de synthèse
- Note politique