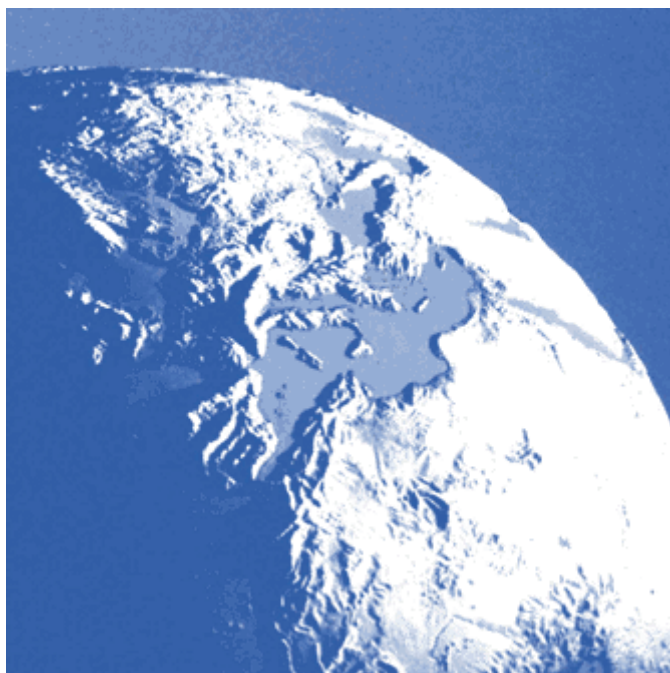




## Les obstacles à l'application de la planification du transport urbain pour le développement durable à Sfax

Compte-rendu des travaux de l'atelier



Plan Bleu  
Centre d'activités  
régionales

Sophia Antipolis  
Juillet 2005

*Avertissement* : ce compte-rendu s'attache aux éléments majeurs des exposés et débats, sans identifier nommément les prises de position de chacun des participants.

## **I Introduction**

En introduction les différents organisateurs de l'atelier ont présenté le contexte et les objectifs de l'atelier.

Pour le Plan Bleu, P Miran rappelle la démarche de Coopération Méditerranéenne pour le Développement Durable (CMDD) qui comporte l'identification de projets-pilotes, destinés à bénéficier d'un appui financier facilité par le Plan Bleu auprès d'organismes tiers. Des projections de mobilité en 2025 à l'échelle nationale ont été effectuées à partir d'indicateurs simplifiés pour estimer les impacts environnementaux. Il s'en est dégagé la définition d'un scénario tendanciel et d'un scénario alternatif. Mais cette démarche globale doit être articulée avec des approches à une échelle locale, ce qui explique la tenue de cet atelier sur le cas des transports urbains de Sfax. Cet atelier n'est pas isolé puisque deux autres ateliers sont prévus cette année sur le même schéma thématique, à Batna en Algérie et à Marseille-Aix en France.

Pour l'ATU, A Baouendi évoque brièvement la démarche de la Stratégie de Développement du Grand Sfax (SDGS) engagée maintenant depuis trois ans. Cet atelier du Plan Bleu s'inscrit donc très bien dans la démarche engagée à Sfax, et le thème retenu des obstacles arrive au bon moment pour passer à l'expression de recommandations d'action dans le cadre de la stratégie déjà définie.

Pour l'Inrets, X Godard a rappelé les trois thèmes de l'atelier et les raisons de ce choix :

- quel équilibre modal entre modes individuels et modes collectifs ?
- quelle maîtrise du développement périurbain et quelle réponse de transport à la métropolisation ?
- quelles solutions de transport collectif promouvoir, avec quel financement, quelle place pour chaque mode de TC ?

Ces trois thèmes émergent d'un premier constat des tendances observées dans de nombreuses villes méditerranéennes du sud et de l'est qui indiquent la pression vers la motorisation et l'usage de la voiture particulière, l'extension des aires urbanisées, la crise des transports collectifs institutionnels et le dynamisme des formes artisanales de transport (taxis collectifs et minibus). Il rappelle également que l'Inrets (à l'époque Irt) avait été mobilisé à travers une coopération pour la réalisation de l'enquête-ménages en 1984, et que cet atelier d'aujourd'hui était comme une sorte d'écho à des analyses déjà esquissées à cette époque.

A l'occasion du tour de table de présentation des participants, A Rekik, Premier Adjoint au Maire de Sfax, exprime sa satisfaction pour la tenue de cet atelier car l'équipe municipale est soucieuse d'une meilleure organisation des transports dans sa ville. Il insiste également à la fois sur la nécessité de mener à terme les projets et sur le pragmatisme dont il faut faire preuve pour y parvenir.

## **II Les actions pour une stratégie de transport au service du développement durable**

### **II-1 Exposé El Habaieb**

Le premier exposé suivi d'un débat a été présenté par A El Habaieb (voir en annexe le contenu du power point). On en présente quelques traits principaux :

Le secteur du transport est une composante principale de la stratégie (SDGS). Son approche a été faite en trois étapes :

- diagnostic
- prospective stratégique
- plan d'action préconisé

En ce qui concerne le diagnostic, l'étalement urbain est l'un des défis majeurs rencontrés tandis que de nombreux indicateurs d'alerte montrent la dégradation de la situation des TC, ce qui autorise à dire qu'ils n'ont pas été prioritaires dans les politiques mises en œuvre et qu'ils risquent la marginalisation si rien n'est fait, comme le révèle l'analyse prospective.

Si le présent est connu, il faut passer à l'action, et toute une série de mesures sont proposées, en distinguant les actions de court terme permettant de gérer une phase transitoire, et les actions de moyen et long terme.

Les mesures de court terme correspondent aux types d'action suivants (liste détaillée plus loin) :

- Etalement des pointes pour réguler les flux de déplacements
- Modalités d'exploitation des TC
- Application de la réglementation
- Coordination entre services
- Amélioration du réseau capillaire de voirie
- Renforcement de l'offre de services de proximité

Les mesures de court terme correspondent aux types d'action suivants :

- Réalisation d'un TCSP de grande capacité
- Mise en place d'une exploitation ferroviaire NS dès 2007
- Incitation à l'usage de modes écophiles
- Installation d'un terminal TCU pour assurer l'intermodalité
- Réaménagement du canal du Km 4 selon une fonction de rocade autorisant l'usage d'autres modes que la VP

### **II-2 Débat autour de l'exposé**

Le débat qui a suivi, centré sur les obstacles à l'application de ce train de mesures, a dégagé les éléments majeurs suivants :

**La priorité pour les TC** : elle existerait mais elle se heurte à l'obstacle majeur de l'étalement urbain. Elle est affirmée au niveau national mais dans les faits la VP est prioritaire. Mais que signifie une priorité ? S'agit-il de donner quelques bus ? Mais en parallèle on impose des tarifs

scolaires réduits... Quel espace de voirie donner aux TC ? S'agit-il de faire du social ? C'est une solution coûteuse pour l'usager car il perd beaucoup de temps avec le service dégradé...

Pour le TC on a commencé à Tunis, il faut continuer de le faire à Sfax. Le citoyen veut un métro comme à Tunis ! De toute façon on n'a pas le choix, la priorité des TC s'impose d'elle-même !

Des décisions auraient déjà été prises à l'échelle nationale, avec un partage à 50% pour les TC et 50% pour le transport individuel.

**Défaut de planification urbaine :** L'écart entre les orientations déclarées et les décisions est trop important, cela fait mal. Le plan directeur de 1977 qui donnait une cohérence à l'articulation transport aménagement urbain a été cassé un an après par le Ministre de tutelle, suite à un changement à la tête. Le peu qui est resté du plan initial n'est pas respecté. Les changements d'équipe ne sont pas non plus un facteur favorable à une planification pérenne.

Il faut réviser le nouveau schéma d'urbanisme, car il aboutit au chaos, chaque citoyen pouvant construire comme il veut.

**Insuffisances des informations disponibles :** l'enquête-ménages de 1984 est naturellement périmée. Il y aurait besoin d'une nouvelle enquête. Les données du dernier recensement (2003) devraient être une base précieuse pour l'échantillonnage. Exemple de controverse sur données : quel est le nombre de 2Roues ? 300 000 officiellement. Nombre jugé impossible, trop élevé, mais parle-t-on de la même chose (2RM ou vélo, aggro Sfax ou gouvernorat ?). De même les données sur la Soretras ne sont que partielles, on manque d'une vision globale de l'évolution du trafic et de sa composition, voire de la fabrication des données, notamment pour les scolaires. L'expert précise qu'il n'a utilisé dans son rapport que les chiffres officiels et publics qu'il a pu recueillir. La production d'informations statistiques est jugée comme une nécessité pour accompagner une politique durable. La réalisation d'une nouvelle enquête-ménages paraît souhaitable.

**Intercommunalité :** La stratégie est celle des sept communes et non celle de la seule ville de Sfax. Tous les décideurs y sont associés. Si l'on juge insuffisante l'incitation à l'intercommunalité, il est fait observer que les projets d'infra intercommunaux bénéficient d'une subvention de 20%. Mais il faut développer les moyens à l'échelle intercommunale.

**Financement de l'étude TCSP :** Une enveloppe de 3 MDT a été réservée au Xème Plan pour les études TCSP de Sfax, elles pourraient être réalisées au XI ème Plan. Quelle est la cause de ce retard ? Le dossier dépendrait de la DGTT au Ministère des Transports, qui a du mal à traiter tous les dossiers, elle gère en fait l'urgence.

**Poids de la tutelle centralisée :** le poids des tutelles est considérable et les décisions se prennent à Tunis, dans des ministères éloignés des réalités de terrain. Mais il faut faire attention à l'enchevêtrement des responsabilités : si l'ancien projet de Tcsp a du être abandonné, c'est bien à la suite de décisions municipales sur la destination de terrains centraux concernés par le projet.

**Insuffisances institutionnelles des collectivités :** Absence de coordination intersectorielle, le cloisonnement des services étant dénoncé classiquement. Faiblesse des moyens des collectivités.

**Importance des scolaires :** un habitant sur trois. Le marché des scolaires est captif, et d'ailleurs les entreprises de transport tendent à se spécialiser dans la clientèle scolaire. La part des scolaires dans le trafic de la Soretras, déjà majoritaire, tend ainsi à augmenter.

**Mobilisation possible du transport privé :** on n'a pas exploré suffisamment cette voie. Quels sont les obstacles ? Le monopole de Soretras n'est pas justifié, il faut en débattre. Ce secteur privé a été introduit à Tunis, mais modestement, tandis qu'il n'y a rien de tel à Sfax. En fait cinq lignes ont été définies pour une exploitation par le secteur privé mais il n'y a pas eu d'application.

On peut faire le parallèle avec le projet d'Université privée. La procédure impose un cahier des charges trop rigide, que l'Université publique est très loin de remplir. Cet obstacle d'une trop grande exigence et rigidité des cahiers des charges se retrouve dans le secteur du transport, il faut lever cet obstacle si on veut réellement développer le transport privé.

**Dégradation Soretras :** La qualité de service assurée est mauvaise, il y a une dégradation continue... On n'a même pas de plan de réseau !

La faible part des passagers payants (cad payant un ticket) pourrait être un bon signe car cela signifie une fidélisation de la clientèle. Mais cela peut aussi participer à la dégradation financière de l'entreprise.

On est dans le cercle vicieux de dégradation des TC : mauvaise qualité, fuite de clientèle, dégradation financière, dégradation de l'offre...

Certains projets avancent cependant, projet de gare d'échanges, bonne coopération de Soretras avec la ville de Sfax. Toute la question est de faire la politique de ses moyens.

**Emergence des taxis collectifs :** il faut raisonner sur la coexistence de tous les modes. Le Tcsp sera un nouveau mode mais l'utilisateur ne va pas attendre sa réalisation. Face à l'insuffisance d'offre actuelle, une innovation est apparue depuis un an environ, le taxi collectif qui pratique un tarif au passager de 0,600 DT, ce qui pour une course dégage une recette de 2,4 DT. Cette activité exercée par les taxis dument enregistrés est illégale, mais est développée avec l'assentiment tacite des autorités au moins municipales. Ce moyen profite en effet à la population en apportant un service adéquat. D'un point de vue formel cette activité des taxis dépend de la DGTT, qui a une délégation régionale à Sfax mais qui semble peu présente sur ces dossiers.

**Rôle de catalyseur joué par la SGDS** qui a sensibilisé en profondeur la société sfaxienne sur la nécessité de changer de logique en matière de transports sans pour autant déboucher jusqu'à maintenant sur l'identification d'un leader local susceptible de fédérer les énergies.

**Que faire ? :** Ne pas rester sur un constat amer, aller de l'avant, identifier les obstacles et les solutions pour les surmonter, aller voir les détenteurs du pouvoir, à Tunis, pour faire avancer les projets, créer ou maintenir une équipe de réflexion sur les transports à Sfax, la rendre permanente... Ces pistes seront poursuivies dans les autres débats.

### **III Complémentarités et arbitrages entre modes individuels et collectifs : Les grands investissements de transport et leur évaluation**

#### **III-1 Exposé H Abid**

Le second exposé suivi d'un débat a été présenté par H Abid (voir en annexe le contenu du power point). Il portait sur la réactualisation du plan directeur de transport de Sfax et sur l'évaluation des impacts environnementaux des projets inscrits dans le plan. On en reproduit ci-dessous les éléments essentiels.

L'actualisation du plan directeur de transport qui datait de 1998 a imposé un travail préalable de vérification et d'actualisation des données. Il a fallu également actualiser le réseau routier pour intégrer toutes les données dans le modèle Emme 2 utilisé dans la simulation du plan.

La croissance de la mobilité individuelle a été estimée à 4,37% par an jusqu'en 2011 puis à 4,26%, si bien que la projection des déplacements journaliers à l'horizon 2016 est de 1,492 millions. Les taux de répartition modale devraient évoluer comme suit, selon les objectifs d'une politique volontariste en faveur des TC :

Tableau : évolutions projetées de répartition modale à Sfax (%)

mode	2006	2011	2016
TC	30	32	35
VP	38	38	38
2R	32	30	27
total	100%	100%	100%

Le schéma de transport actualisé comprend comme principaux éléments :

- pour le réseau routier :
  - o le recalibrage des radiales à 2x2 voies
  - o l'aménagement des roclades km 4 et km 11
  - o un tunnel routier
  - o le schéma 2016 comporte ainsi un réseau maillé efficace avec 4 roclades et les radiales existantes
  - o la poursuite du plan de circulation avec aménagements, création de parkings à étage
- pour les TC :
  - o une desserte ferroviaire
  - o un réseau de métro léger de 5 lignes radiales et un tronçon central
  - o un pôle d'échanges multimodal au centre
  - o des mesures d'accompagnement avec des minibus et des couloirs réservés pour autobus

L'évaluation socio-économique du plan est réalisée sur la base des véhicules-km, l'ensemble des modes étant converti en UVP. Les gains apportés par les projets comprennent :

- les gains de coût d'exploitation des véhicules, à partir d'un coût kilométrique moyen par UVP issu de l'agrégation des divers modes
- les gains de temps des usagers

Les gains en termes d'environnement sont estimés, sans valorisation monétaire.

Les résultats de l'évaluation peuvent se résumer ainsi (données à vérifier):

- projet routier de court terme :
  - o coût de 11 MDT
  - o gain cumulé de 43 MDT sur les coûts d'exploitation
  - o gain cumulé de temps de 15 MDT

- TRI de 16%
- projet routier de moyen et long terme :
  - coût de 128 MDT
  - gain cumulé de 68 MDT sur les coûts d'exploitation
  - gain cumulé de temps de 23 MDT
  - TRI de 21%
- projet de TC à moyen et long terme :
  - coût de 160 MDT
  - gain de carburant de 8 MDT
  - gain cumulé de temps de 6 MDT
  - TRI de 10,8%

Les projets routiers et de Tcsp ne constituent pas une alternative mais doivent bien être considérés comme complémentaires car on a besoin des deux. Tous les projets apportent des gains positifs et les taux de rentabilité interne (TRI) sont supérieurs au seuil couramment admis de 8%.

### III-2 Débat autour de l'exposé

Le débat qui a suivi a dégagé les éléments majeurs suivants :

**Traitement des 2Roues** : ce sont les 2R qui devraient baisser selon les projections, au bénéfice des TC, tandis que la VP garderait sa part tout au long de la période. Ceci serait justifié par les inconvénients multiples occasionnés par les 2RM : pollution et accidents.

**Actualisation des données** : la connaissance de l'existant est insuffisante, il y aurait urgence à refaire une enquête-ménages, et la coopération possible de l'Inrets est sollicitée si cette option est confirmée. Les données de mobilité reposent sur des bases anciennes (Préparation Pdr en 1994). Cette appréciation est repoussée par l'expert qui estime que les données sont calées sur des observations récentes, en particulier des comptages routiers réalisés autour de 1998, puis en 2001-2002 à l'occasion de l'étude du plan national de transport. La précision des données n'est sans doute pas prioritaire dès lors que l'on identifie bien les tendances. La suggestion de rassembler et analyser les statistiques de ventes de carburant comme indicateur de mobilité est accueillie avec scepticisme.

**Difficulté du phasage des projets et irréversibilités** : il est important de montrer le coût économique d'une absence de décision, mais les hypothèses volontaristes ne peuvent être réalisées dans l'immédiat : la question de la chronologie des actions est cruciale, sachant que certains projets sont plus aisés à réaliser que d'autres. Des processus irréversibles peuvent alors se glisser, notamment si l'on réalise les projets routiers avant ceux de TC.

**Temps de réalisation d'un TCSP** : il faut un temps long pour réaliser un Tcsp, comme on l'a vu à Tunis avec l'exemple de l'extension de la ligne d'El Mourouj, dont les premières études remontent à 1984 ( ? ) et dont la réalisation commence à peine. La même chose s'observe pour le projet RFR qui s'étalera sur plusieurs décennies. C'est pourquoi des projets routiers doivent être faits en parallèle pour couvrir les besoins plus immédiats. Du côté des TC, il faut envisager des minibus pour dynamiser l'offre à court terme. Cela peut fonctionner si l'on en croit l'expérience de la navette (gratuite, mais le parking est payant !) reliant le parking Mohamed V au centre-ville

de Tunis. A noter cependant que si cette navette est un succès et contribue au remplissage du parking c'est aussi parce qu'il y avait une politique stricte de contrôle du stationnement dans cette zone.

**Opportunité d'un développement des minibus à CT :** il faut une stratégie de transition en attendant le métro dans 10 ou 15 ans, et le développement de minibus bien réglementés est une solution proposée, en raison des avantages potentiels qu'ils peuvent apporter en souplesse et en qualité de service, tout en maîtrisant les coûts. Mais cette introduction ne doit pas se faire sans cadre précis et les possibilités de dérive sont nombreuses si l'on n'y prend pas garde. Le projet doit être précisé, et il devra être négocié avec la DGTT, ce qui pourrait prendre du temps. Il pourrait s'agir de passer des taxis collectifs à des véhicules de neuf places. La proposition d'inscrire les lignes de minibus sur le tracé projeté des lignes de métro en tant que solution transitoire, puis de les redéployer sur d'autres axes lorsque le métro sera réalisé, laisse dubitatif et devrait donc être examinée avec soin.

**Efficacité de l'argumentaire pour les TC :** quelles sont les informations efficaces pour plaider le développement des TC ? L'argumentaire sur les gains des projets est-il convaincant, et auprès de qui doit-il être présenté ? Comment gérer la contrainte financière dans cet argumentaire ? Probablement des études complémentaires doivent être prévues pour convaincre, soit le Ministère soit les bailleurs de fonds internationaux qui ne manqueront pas d'être sollicités. Ce point n'est pas partagé par l'expert qui estime que l'on a suffisamment d'éléments pour s'orienter vers l'action.

**Retour sur le blocage de l'étude TCSP :** le Ministère des Finances a refusé d'engager l'étude du Tcsp de Sfax. On a identifié presque par hasard l'existence de cette enveloppe disponible et non utilisée. Les services municipaux ne semblaient pas bien la connaître. Puis la demande qui a été adressée par la Municipalité au Ministère des Transports est restée sans réponse. Mais faut-il attendre la procédure du dossier par le Ministère et ne peut-on mettre sur la place publique le dossier pour que l'opinion s'en empare ? Il faudrait l'affirmer comme une priorité sectorielle régionale. Mais il n'y a pour l'instant pas de projet prêt pour le XIème Plan. Il ne faut pas pousser un dossier qui ne serait pas suffisamment solide, ce serait contreproductif... Mais une autre position, venant d'experts consultants, consiste à dire : les études cela suffit ! Il faut maintenant agir !

**Consensus sur l'option métro :** ce consensus est affirmé, mais un travail de sensibilisation reste à faire : est-ce que les élus sont sensibilisés au dossier ? Est-ce que les députés s'en sont emparés ? Ils n'ont d'ailleurs pas été présents aux réunions de la SDGS. En fait ils ne sont pas bien au courant des obstacles réels pour ce type de projet. Il faut s'inscrire dans les priorités nationales en faveur des TC, identifier les blocages et les résoudre, en s'appuyant sur la référence à Tunis puisque cela marche. Au-delà du consensus des nuances se glissent sur sa formulation exacte : nécessité d'un Tcsp ne signifie pas nécessairement métro (des sites propres pour autobus peuvent être considérés, il y a des expériences fameuses dans le monde, comme à Curitiba ou plus récemment à Bogota), l'ensemble des lignes n'est pas forcément réalisable, le tronçon central se heurte à des difficultés d'insertion... L'infrastructure existante sur laquelle il faudrait compter est la voie ferrée...

**Contexte foncier très défavorable :** on est dans une situation absurde d'étalement urbain qui risque de handicaper fortement le projet de métro. L'axe des merkez va se développer mais il sera

très difficile de trouver un autre axe structurant. Le défaut de planification de la voirie interstitielle est un problème permanent pour les TC, qui oblige les usagers à passer vers le centre quand ils ont un déplacement périphérique à effectuer. Il faudrait pouvoir ouvrir ces voies, créer des lignes de rocade... mais la logique économique ne va pas dans cette direction. Autre conséquence de cette situation, le système de tarification devrait également être revu si l'on veut promouvoir les TC.

**Opportunité des taxis collectifs** : cette opportunité est rejetée par un expert comme étant le transport du pauvre, ouvrant la voie à l'anarchie, à la congestion : c'est ce qui se produit à Sousse et en dehors de la Tunisie dans de nombreuses villes telles que Casablanca. Il faudrait éviter à Sfax cette forme de transport... Cet avis n'est pas partagé par ceux qui trouvent des avantages pour l'usager à la présence des taxis collectifs dès maintenant à Sfax. La question est posée de permettre plus officiellement ce basculement vers des taxis collectifs. Mais il faut faire attention à la dégradation supplémentaire que cela entraînerait pour la Soretras.

#### **IV Débat complémentaire sur la limitation de l'usage de la VP**

Un autre débat a été engagé par X Godard sur les mesures possibles pour discipliner et limiter l'usage de la VP, en complément aux mesures de développement des TC, en considérant qu'une politique de rééquilibrage modal doit s'appuyer sur ces deux types de composantes. La gestion du stationnement fait classiquement partie de ces mesures susceptibles de limiter l'usage de la VP, à côté du péage urbain que certaines villes, en nombre limité ont mis en place. Cette proposition de débat a été plutôt mal reçue car semblant totalement inopportune alors que le temps presse pour améliorer les TC.

**Limitation ou création de parkings ?** : il y a contradiction majeure à parler de limitation du stationnement alors que l'on prévoit dans la SDGS la création de parkings à étages pour augmenter l'offre. Ce n'est pas forcément contradictoire si la création de parkings hors voirie s'accompagne d'une diminution du stationnement sur voirie. Le projet de création de six parkings en centre ville est pour l'instant suspendu et il y a un risque de récupération par des projets immobiliers.

**Politique locale ou nationale ?** : la restriction de l'usage de la voiture n'est pas vraiment de la maîtrise municipale ou régionale, sauf à travers le stationnement, mais c'est surtout une maîtrise nationale. Au niveau national l'équipement en VP a été encouragé par le programme de voiture populaire, et l'on ne peut rien faire contre cela à l'échelle de la ville.

**Absence d'alternative à la VP** : la notion d'arbitrage suppose qu'on ait le choix. Pour la plupart des trajets il n'y a pas de choix et les gens sont obligés de prendre la voiture. C'est notamment le cas pour accompagner les enfants à l'école. L'usage de la VP diminuera non pas avec des contraintes sur son usage mais lorsque l'offre TC sera attractive. Le coût d'usage de la VP, notamment le coût du carburant peut également faire évoluer certains comportements. En fait la notion d'arbitrage devrait être bien précisée en distinguant qui arbitre sur quelle décision. Le consommateur arbitre à son niveau.

**Désordre des comportements actuels de stationnement** : les gens sont obligés de se garer n'importe comment (en double file, sur les trottoirs...) car ils n'ont pas le choix. Une politique de

sanction serait très difficile à appliquer. Il faudrait parvenir à une gestion égalitaire des sanctions, sans passe-droits. La récente décision du Président de la République de stopper la pose des sabots sur les véhicules en infraction ne contribue d'ailleurs pas à la pérennité d'une politique de contrôle et signifie le poids de décisions au sommet de l'Etat. Une nuance est apportée sur l'absence de choix des automobilistes si l'on admet que ceux-ci veulent le plus souvent se garer au plus près de leur destination alors que parfois des places de stationnement sont disponibles et sous-utilisées un peu plus loin, pour quelques centaines de mètres à pied. On déplore également une tendance à l'usage privatif de la voirie, avec des systèmes de réservation d'espace privé pour stationner son véhicule.

## **V Identification d'obstacles**

La troisième partie de l'atelier a été consacrée à l'identification des obstacles à l'application de la planification des transports urbains à Sfax, mais aussi aux obstacles à la mise en œuvre d'une politique de développement d'une offre adaptée de transports collectifs. En fait deux actions phares ont été sélectionnées pour un tel débat, le temps manquant pour épuiser la liste d'une vingtaine d'actions proposées.

En introduction X Godard a rappelé certains éléments

Les trois dimensions du développement durable admises habituellement concernent :

- l'économique et l'équilibre financier des systèmes considérés
- l'environnement
- le social ou l'équité des situations entre groupes sociaux

Si l'on fait référence aux arbitrages modaux qu'impliquent ces trois dimensions, on pressent que: les dimension sociale et environnementale orientent l'action vers les modes doux en particulier les transports collectifs mais que la dimension économique peut orienter les conclusions sur certains avantages de la VP dans un contexte spatial qui lui est favorable.

Il faut également préciser que les effets environnementaux doivent bien être bien distingués selon qu'il s'agit d'effets locaux (pollution atmosphérique et sonore) que subissent directement les populations riveraines ou les usagers ou d'effets globaux (gaz à effets de serre) qui eux n'ont aucun impact local mais concernent les populations du monde entier à travers les effets de changement climatique.

Enfin le postulat de base de nos discussions est que le développement durable conduit à chercher le développement des TC, mais il convient de faire attention aux formulations trop simplistes ou dogmatiques car on peut aussi faire des erreurs de la sorte ... Le Tcsp n'est pas forcément la panacée, et il n'est pas forcément ferroviaire, comme en témoigne l'expérience de Bogota...

### **V-1 Obstacles à la mise en place d'un mode de transport en site propre de grande capacité**

Le développement d'un Tcsp a été la première action considérée dans l'identification des obstacles, que l'on regroupe ci-dessous selon leur nature.

**Problèmes techniques/institutionnels** : les difficultés techniques sont classiques pour ce type de projet, mais elles renvoient aussi à des questions institutionnelles pour les surmonter : difficulté et coût des expropriations, libération du foncier nécessaire pour l'emprise, difficultés possibles d'exploitation de l'emprise de la Sncft et risque de réticence de le Sncft. Mais il est fait remarquer que la Sncft avait donné son accord en 1984 pour une telle exploitation avant que le projet soit abandonné du fait de l'opposition de la commune de El Ezzit.

**Disponibilité de financement** : cet obstacle est naturellement central pour ce type de projet. Il doit être analysé et traité sur la base de l'étude de faisabilité.

**Obstacles institutionnels** : cet obstacle recouvre de multiples aspects qui suggèrent que les institutions actuelles sont mal armées ou préparées pour développer ce projet. On retrouve alors les expressions suivantes : Poids excessif de la tutelle, lenteur administrative dans le processus de décision, Absence de coordination entre services (structure, procédures), poids trop important de la gestion quotidienne qui empêche les responsables d'avoir une vision stratégique, insuffisance de compétences en TU, notamment sur le plan technique que les universitaires ne couvrent pas.

**Absence de volonté politique pour la priorité accordée au TC** : cet obstacle est cité par de nombreux participants sous des formes diverses, donnant une tonalité différente de celle des débats précédents : absence de volonté locale pour renforcer les TU, insuffisance de volonté politique, manque de vouloir- faire, manque d'agressivité des autorités locales et régionales, non implication directe des députés. Il est rappelé que le métro de Tunis s'est fait avec la volonté exprimée au niveau de l'Etat contre l'avis du Maire de Tunis. Mais il est rapporté en contre point que le Maire de Sfax a exprimé trois priorités pour son action où figure bien le métro à côté de la pénétrante et l'aménagement du port de plaisance. A ces difficultés de mobilisation politique s'ajoutent des obstacles complémentaires qui figurent comme des conséquences : non déclaration d'un projet national, insuffisance de suivi du PDRT, insuffisance de participation de la société civile, insuffisance de fédération des efforts des acteurs locaux et régionaux, malgré la SDGS qui s'est pourtant beaucoup mobilisée. L'opinion publique ne paraît pas encore bien sensibilisée aux enjeux d'un tel projet.

**Absence d'une autorité d'organisation des TU au niveau de l'agglomération** : cette autorité serait à même d'instruire le dossier du Tcsp. On relève l'absence d'un service TU à la mairie de Sfax ou au Gouvernorat. S'il n'y a pas de service, il n'y a pas de compétence. A noter qu'il est cependant prévu de mettre en place une telle Autorité sous la Présidence du Gouverneur selon la nouvelle loi d'organisation des transports terrestres de 2004.

**Absence d'un « maître » / chef de projet** : un tel projet ambitieux doit être porté par un responsable ou leader dont on constate actuellement l'absence.

**Absence d'étude de faisabilité** : une telle étude est une étape indispensable et on s'étonne qu'elle n'ait pas encore pu être engagée (voir plus haut). En amont on note aussi l'absence de recherches ciblées sur les TU

### **Que faire?**

L'énoncé des actions à lancer recouvre un certain consensus, mais mérite naturellement d'être reformulé par les responsables de la SDGS. Il s'agit de :

- Créer une structure responsable du projet qui pourrait être une unité spéciale « Site Propre » au sein des services techniques à la Municipalité de Sfax, en coordination avec la SDGS. Mais il faut une compétence globale pour un projet global et non seulement le Tcsp.
- Identifier/désigner un chef de projet / leader
- Préparer une stratégie de communication pour la promotion du projet
- Accumuler l'information pertinente sur le système de transport dans lequel s'inscrirait le projet de Tcsp. Le projet d'enquête-ménages devrait être examiné rapidement pour vérifier ses objectifs et sa faisabilité.
- Engager immédiatement le processus de réalisation des études technico-économiques
- Engager les actions transitoires à court terme (minibus, réservation des emprises)

## **V-2 Obstacles à une maîtrise du développement urbain**

La seconde action considérée a été la maîtrise de l'urbanisation. Il a été rappelé en introduction à ce débat les raisons pour lesquelles on se préoccupe de la maîtrise du foncier et de la limitation de l'étalement urbain : cet étalement subi apparaît bien comme un obstacle au développement durable car il est consommateur de ressources et d'espace, notamment de terres agricoles, et il est source de dysfonctionnements dans les transports. Il provoque mécaniquement l'allongement des distances de déplacements avec ses conséquences d'accroissement des consommations énergétiques, et il est à l'origine des difficultés à gérer convenablement un système de TC urbain qui suppose pour son efficacité une concentration minimale de la demande.

**Insuffisance des cadres de l'urbanisme** (ingénieurs insuffisamment formés à l'urbanisme)  
Manque d'urbanistes dans les Municipalités et au Gouvernorat, voire au Ministère, faiblesse de moyens humains et matériels dans les communes

**Inadaptation de la planification urbaine** : Inadaptation des plans d'aménagement et d'urbanisme (PAU) aux besoins du développement durable du grand Sfax, inopérationalité des PAU, inadaptation des grandes opérations d'urbanisme au contexte du Grand Sfax... Mauvaise prise en compte des grandes infrastructures des transports dans la planification urbaine. Absence des études d'impact préalables pour des projets structurants qui risquent de poser des problèmes surtout au niveau de la circulation. L'espace transport est souvent négligé soumis à un grignotage. Le plan récemment adopté est à reprendre entièrement, estime un participant, car il est totalement inadapté et participe à l'urbanisation diffuse. On est dans un schéma de développement urbain coûteux à l'américaine

**Opposition des intérêts individuels aux intérêts collectifs de développement urbain** : le mode d'habitat individuel est très apprécié et une grande partie de la population ne comprend absolument pas l'objectif d'une limitation de l'étalement urbain. Il semble exister un hiatus profond sur ce point entre les avis d'experts et le sentiment de la population. Ceci est tellement intégré que l'on enregistre un effet spéculatif au niveau du foncier péri-urbain. Tout ceci se double d'un manque général d'adhésion de la population aux choix des PAU, et d'une absence d'une unité d'écoute du citoyen, si bien que l'on observe une non participation de la société civile qui se résout dans des négociations au cas par cas des dérogations et arrangements par rapport aux plans.

**Absence d'une institution intercommunale** : la maîtrise doit s'effectuer sur l'ensemble de l'agglomération de façon coordonnée. A tous les niveaux on note une insuffisance de concertation entre les opérateurs et une insuffisance de coordination intercommunale. Cette question est essentielle pour résoudre la limitation des prérogatives des communes à leur seul périmètre communal (les communes n'ont plus de compétences sur les couronnes de leurs périmètres communaux).

**Absence d'observatoire de Développement urbain** : pour pouvoir contrôler et maîtriser le développement urbain il faut d'abord avoir des outils d'observation, que la technologie informatique actuelle permet de traiter aisément (SIG).

**Application défectueuse de la réglementation de l'urbanisme** : Souplesse adoptée au niveau de la gestion du développement urbain, non respect de la loi sur les terres agricoles et impossibilité du contrôle en dehors du périmètre communal. La loi de 1983 sur les espaces périurbains et les terres agricoles n'est pas appliquée. De l'habitat illégal se développe, mais c'est aussi parce que la loi est mal faite ! Les autorisations de construire sont instruites par les communes et accordées par une commission réunissant la municipalité, le Gouvernorat et le Ministère de l'Équipement. Absence de transparence dans l'application de la réglementation régissant la construction, renforçant l'inéquité de traitement des habitants : « deux poids, deux mesures » dans l'application de la loi l'urbanisme. L'absence habituelle d'indemnisation pour les servitudes grevant le foncier est un autre défaut du système non justifié juridiquement, qui incite un peu plus les particuliers à chercher des compensations et des arrangements pour la gestion de leur espace privé.

**Manque de moyens stratégiques des collectivités** : insuffisance ou inexistence des réserves foncières des collectivités ou de l'État, Absence de foncier aménagé social (petits lots)

### **Questions posées par ces constats sur la planification urbaine**

- Comment tenir compte de cette situation structurelle et adapter le système de TU à cet urbanisme à l'horizontale nécessitant le recours à la VP? Des formes de TC souples doivent être recherchées pour les zones peu denses, mais on peut se demander si une structuration multipolaire de l'urbanisation pourrait être facilitée par les TC pour infléchir les tendances.
- Ne doit-on pas nuancer l'appréciation sur l'étalement urbain dès lors que les densités ont augmenté ces dernières décennies dans la partie centrale? N'y a-t-il pas des signes de souhait de retour à la « centralité » ? Mais on repère des cités populaires qui se développent à la périphérie à cause du prix des logements dans la partie centrale.
- L'un des paradoxes concernant le logement est que la proportion de logements inoccupés est estimée à 20%, ce qui est considérable. S'il n'y a pas de projet économique mobilisateur, l'épargne va dans le logement, dans une stratégie familiale de transmission aux enfants.
- La question du développement périurbain n'est pas spécifique à Sfax, elle se pose à l'échelle nationale et appelle une politique de la ville.
- Jusqu'où peut-on aller avec cette dépendance de la VP, qui a été favorisée par les investissements routiers accompagnant le modèle urbain diffus. Les coûts de l'automobile ne vont-ils pas jouer un rôle de frein ?

- Que peut-on attendre de l'opposition entre « culture de la ville » liée à la centralité et culture du « domicile individuel » qui renforce l'habitat individuel périphérique?
- Quelle stratégie adopter pour faire aboutir certaines de ces questions? Recherche et action doivent être menées ensemble

## VI Conclusions et recommandations

La dernière partie s'est orientée vers un premier énoncé de conclusions avec une esquisse de recommandations.

**R Haj Taieb**, membre du bureau de l'Atu a précisé que l'on n'a traité dans cet atelier que la partie urbaine du transport mais la SDGS comporte trois volets : urbain, régional et international qui indiquent la mobilisation pour une vision future de Sfax dans le cadre de la mondialisation. L'objectif est d'avoir une métropole compétitive, investie dans la haute technologie, ce qui peut d'ailleurs avoir des effets de réduction des déplacements à travers le télétravail et le recours à internet. C'est aussi un développement solidaire qui est proposé, ainsi qu'une option de réconciliation de la ville avec son littoral et la mer. Il y a accord sur un certain nombre de propositions, d'autres restent à discuter.

Il a souligné l'importance de l'apport de la coopération internationale à la SDGS, ainsi que l'importance de l'assistance technique fournie et des échanges occasionnés par cette démarche.

Il a conclu en recommandant de continuer la mise au point de la stratégie et de renforcer les échanges, sachant que les questions des gains potentiels des projets ont bien été étudiées et débouchent sur des conclusions convaincantes. L'étape suivante devrait être en septembre prochain un séminaire médiatisé en présence du Ministre des Transports.

Pour sa part **X Godard** a tiré une première série de conclusions et d'observations.

Le développement périurbain de Sfax paraît un obstacle majeur pour une politique pérenne de développement des TC et de façon plus large un obstacle pour une mobilité satisfaisant aux critères du développement durable. Peut-on envisager une densification du tissu urbain existant? C'est une approche de long terme à poursuivre, mais il faut probablement prendre acte de la structure actuelle de l'agglomération et des comportements individuels qui aboutissent à l'urbanisation actuelle. Les TC doivent alors s'adapter à cet état de fait dans leur conception, même si on pense aussi à des inflexions de l'urbanisation à l'occasion d'effets structurants de Tcsp.

Peut-on alors développer les infrastructures pour les adapter aux besoins d'une densification urbaine et à l'émergence de pôles secondaires? Il faut engager les études de projets dans cette direction. Tout ceci appelle une poursuite des réflexions de fonds sur le devenir de la ville et de ses transports.

Pour la question centrale de l'équilibre modal entre mode individuel et TC , il ressort clairement des interventions que, avant de penser à la limitation de la VP il faut avoir une dynamique de développement de l'offre des TC, ce qui n'est guère le cas actuellement à Sfax. Toute la difficulté vient en fait de la maîtrise de la chronologie des mesures d'évolution de l'offre concernant la VP et les TC, car une coordination précise apparaît à la fois très souhaitable et très difficile à réaliser.

Il faut savoir que cette question resurgira néanmoins inévitablement, autant s'y préparer et faire évoluer les idées peu à peu : là aussi il faut du temps...

Pour les 2 roues, le mode est adapté au contexte de la ville de Sfax mais sans doute de moins en moins à son réseau de voirie. Mais n'a pas eu une grande place dans les discussions malgré l'importance des 2 Roues motorisés en termes de pollution et d'insécurité (à ne pas confondre avec les bicyclettes de ce pont de vue).

L'articulation entre modes est à rechercher dans une politique globale. La métropolisation et l'extension des frontières de l'urbain vont dans le sens d'une accentuation de l'intermodalité, cad la combinaison de l'usage de plusieurs modes pour un même déplacement. Il convient alors de penser aux pôles d'échanges et parcs relais susceptibles de structurer le réseau de transport.

Pour la promotion des TC, il convient à l'évidence de continuer à avancer dans la conception des projets de TC, essayer de combler la lacune d'insuffisance d'information, d'engager des actions de sensibilisation des responsables et des citoyens, et d'accélérer la mise en place d'une équipe TC à Sfax, quelles qu'en soient les modalités.

Le parallèle avec l'expérience de Bogota qui a été évoqué au détour des débats était utile car cette expérience est pleine d'enseignements. Indépendamment des avancées techniques sur le site propre d'autobus, dont le modèle ne peut être transposé tel quel, l'un des principaux enseignements tient à ce qu'une volonté politique forte peut réaliser un projet de grande ampleur en quelques années, dans la période d'un mandat électoral de cinq ans. Le succès tient aussi au fait que la phase initiale a consisté à constituer une véritable équipe de projet avec de jeunes planificateurs et ingénieurs formés dans des universités compétentes selon les disciplines requises.

D'où l'importance que l'équipe du SDGS puisse continuer à travailler et à porter les projets pour la ville, notamment projets de transport. L'amorce d'une telle équipe est en tout cas un élément très favorable pour Sfax dans une vision du développement durable.

**Patrice Miran** a rappelé que cet atelier était organisé (avec d'autres ateliers) dans le cadre de la mise en place de la stratégie méditerranéenne du développement durable avec un objectif clair : préparer un projet pilote. On sait que l'on trouve beaucoup de similitudes entre les villes méditerranéennes, par exemple on a pu l'observer dans l'émergence de l'application du droit de l'urbanisme.

Il devrait y avoir des opportunités à saisir à Sfax pour un projet pilote, étant donné la qualité du travail déjà réalisé par la SDGS, et la volonté exprimée d'aller de l'avant. Des pistes se dégagent :

- Projet d'Enquête ménage mobilité
- Élaboration d'un cahier des charges pour le lancement des études TCSP
- Stratégie de communication

Mais cela suppose d'établir un lien institutionnel avec les représentants de la Tunisie à la CMDD. Par ailleurs on peut penser au transfert du savoir capitalisé dans les villes méditerranéenne en calculs d'émissions de polluants par les transports, et plus généralement en termes d'indicateurs environnementaux des transports : le partenaire devrait être alors l'Institut de la Statistique.

**Maher Smaoui**, responsable des services techniques de la ville de Sfax, a remercié les participants pour ces échanges très utiles et souhaite que cette démarche soit poursuivie à l'avenir avec un accent particulier sur le suivi de la SDGS.

**Abdelkader Baouendi** a exprimé sa satisfaction pour la tenue de ce séminaire qui s'inscrivait bien dans la démarche de la SDGS. Il remercie les participants pour leur contribution active et les appelle à maintenir leur mobilisation pour progresser dans la stratégie. Des réunions supplémentaires seront nécessaires pour examiner les autres mesures proposées dans le plan d'action qui n'ont pu être discutées faute de temps.

## VII Derniers commentaires et enseignements postérieurs à l'atelier

Au niveau de l'analyse on a retenu les principaux points saillants des débats, mais il est intéressant aussi en complément de relever les thèmes manquants, révélateurs en creux des obstacles à la planification des transports pour le développement durable.

Parmi les thèmes qui n'ont guère été couverts par les débats structurés ou les interventions plus spontanées, on citera :

- les modes doux de façon globale (action pour les modes écophiles) : la marche à pied a juste été évoquée, la bicyclette a été évacuée sous l'argument qu'à Sfax on n'utilise pas la bicyclette, mais la mobylette. On en est resté à ce constat sans considérer qu'avec le temps et une certaine volonté collective, l'usage de la bicyclette pourrait se développer pour un certain profit collectif.
- Le 2R motorisé n'a curieusement fait l'objet d'aucun débat, comme si c'était un phénomène acquis et quasi-immuable constitutif de l'identité sfaxienne. Si son poids est appelé à diminuer légèrement d'après les études, il devrait demeurer une composante très importante du système. Mais on n'a pas entendu de discours construit sur le devenir possible de ce mode. L'abandon des pistes cyclables il y a quelques années paraissait oublié de la mémoire collective et n'a pas soulevé de commentaires lors d'une relance sur ce thème.
- Il est également remarquable qu'aucune distinction ne soit apportée dans les documents et dans les débats entre vélo et 2RM : l'expression 2R est utilisée de façon globale et indifférenciée, ce qui se comprend habituellement lorsque ce mode est trop peu important pour justifier une sous distinction mais devient critiquable lorsque ce mode est important et qu'on se préoccupe d'environnement.
- Les mesures de limitation de l'usage de la VP n'ont pas été discutées en tant que telles, pour les raisons très explicites évoquées plus haut.
- L'enjeu des émissions de GES n'a pas été discuté car il paraissait sans doute en dehors des préoccupations directes de l'atelier, avec une vision locale des enjeux et des solutions possibles.
- Les mesures d'aménagement d'horaire, figurant en bonne place dans les propositions d'action, n'ont pas pu être abordées faute de temps. Mais sans doute n'ont-elles pas été évoquées car elles pouvaient paraître, à tort, comme secondaires.
- Le diagnostic des raisons de la situation dégradée de la Soretras n'a pas été réellement fait. On ressent comme une impression de fatalisme sur l'impasse dans laquelle semble être engagée cette entreprise publique, sans que des moyens d'en sortir puissent émerger.

Cela explique que les études, et les discussions s'engagent dans deux directions : Tcsp et minibus, voire taxis collectifs, en négligeant les actions relatives aux autobus et à l'entreprise qui les gère.

**Annexe : Liste d'actions proposées par Abderazak El Habaieb**

- 1- Amélioration de l'offre pour les déplacements Scolaires /Universitaires intra rocade Majida Boulila
- 2- Instauration d'un régime « Blocage Horaire » écartant totalement toute possibilité d'entrée / sortie aux horaires de pointe
- 3- Imposition d'horaires adéquats pour livraisons contribuant par là à un désengorgement
- 4- Services à offrir en journée continue par les Institutions Financières en zone centrale
- 5- Acquisition d'un nouveau type de matériel roulant (minibus) peu encombrant et économique destiné à la circulation hors pointe et sur de courtes distances. Les véhicules pourraient être exploités par l'opérateur d'autobus Soretras.
- 6- Adoption de mesures tarifaires flexibles et attractives en dehors des heures de pointe en vue d'influencer les choix horaires pour les déplacements ayant pour motif affaires, loisirs, courses quotidiennes,...
- 7- Programmation de "voyages bus" par tranche de sections au niveau des radiales
- 8- Plus d'incitation aux pratiques de ramassage des employés / ouvriers par les entreprises (compte propre – compte autrui) mais aussi des écoliers / étudiants
- 9- Instauration d'un mode de transport privé: taxi collectif
- 10- Contrôle systématique et continu du mouvement d'urbanisation au sein et en dehors du Grand Sfax (ayant actuellement pris de vitesse la croissance des infrastructures surtout celles des transports)
- 11- Application et Actualisation des recommandations des Plans de Transport/ Circulation
- 12- Traitement des points noirs pris au sens extensif du terme
- 13- Consolidation des mécanismes de Coordination interservices concernés par les transports et la circulation
- 14- Développement d'une coopération intercommunale dépassant un formalisme paralysant pour faciliter la coordination des investissements d'infrastructures et d'équipements
- 15- Amélioration des caractéristiques du réseau "capillaire" des voies inter - radiales de dessertes
- 16- Intégration de services de proximité au niveau des grandes opérations urbaines et des infrastructures terminales de transport

- 17- Mise en place d'un mode de transport en commun en site propre de grande capacité (Tcsp)
- 18- Exploration de la possibilité d'une mise en exploitation de la ligne ferroviaire nord-sud pour les déplacements urbains quotidiens à partir de 2007
- 19- Incitation à l'utilisation des modes écophiles (vélo, marche à pied)
- 20- Programmation d'une future infrastructure terminale pour les transports collectifs urbains :  
fonctionnelle 2016
- 21- Aménagement du canal et de la rocade km 4 : transformation d'un canal à ciel ouvert en un ouvrage couvert, au terme de la Sdgs
- 22- Réalisation de la pénétrante nord – sud
- 23- En complément : mise en place d'un nouveau réseau de mini bus privés (action n'ayant pas encore fait l'objet de concertation au sein de SDGS)

## Annexe Liste des participants

Nom	organisme	email	tel
ABID Hassan	Etic	<a href="mailto:hassanabid.etic@planet.tn">hassanabid.etic@planet.tn</a>	98 32 46 60, 22 32 46 60
BAOUENDI Abdelkader	Audit Environnemental	<a href="mailto:a.baouendi@planet.tn">a.baouendi@planet.tn</a>	71 58 62 17
CHAKER	Apnes	<a href="mailto:apnes@planet.tn">apnes@planet.tn</a>	74 29 82 00
EL EUCH Kamilia	Services Mun Sfax	<a href="mailto:sdgs.sfax@tunet.tn">sdgs.sfax@tunet.tn</a>	74 22 97 44
EL HABAIEB Abderazak	Univ Sfax, Fac Sc Eco		74 24 07 65, 98 90 12 79
GODARD Xavier	Inrets	<a href="mailto:godard@inrets.fr">godard@inrets.fr</a>	(33) 4 42 59 09 17
HAJ TAIEB Riadh	ATU	<a href="mailto:riadh.hajtaieb@mdci.gov.tn">riadh.hajtaieb@mdci.gov.tn</a>	74 24 07 65, 98 90 12 79
KARRAY Nourredine	Apnes		98 64 86 94, 74 25 76 10
MIRAN Patrice	Plan Bleu	<a href="mailto:pmiran@planbleu.fr">pmiran@planbleu.fr</a>	(33) 4 92 38 72 40
OUALHA Rafik	Commune Sfax		74 22 86 00
REKIK Ahmed	Adjoint Maire Sfax		
SMAOUI Mahir	Commune Sfax		74 22 30 62, 98 41 46 79
TRABELSI Hemadi	Comité Nat FEM	<a href="mailto:hemadi.trabelsi@planet.tn">hemadi.trabelsi@planet.tn</a>	98 36 56 05
ZOUARI Ameer	Acted Consulting	<a href="mailto:ameurzouari@webmails.co">ameurzouari@webmails.co</a>	98 31 51 15
ZOUARI Salma	Univ Sfax	<a href="mailto:salma.zouari@fsegs.mu.tn">salma.zouari@fsegs.mu.tn</a>	98 48 82 10, 74 25 89 11