



TRANSPORTS

Fiche numéro 07/03  
 Contrat » ENPI/2015/370-562



## Un réseau ferroviaire urbain à grande capacité et performant pour Tunis

À Tunis, l'Union européenne appuie le développement d'une offre de transports en commun moderne et non polluante, adaptée à la capitale.

↓

TRANSPORT
DÉVELOPPEMENT URBAIN
ENVIRONNEMENT



RÉGIONS

» Grand Tunis



PÉRIODE D'EXÉCUTION

» Mise en service à partir de 2019



BUDGET

**380 millions €**

» Instrument FIV

» Modalités Subvention

» Part UE 28 M€ (7,4%)



BÉNÉFICIAIRES

» Habitants de l'agglomération de Tunis



MISE EN ŒUVRE

» Ministère des Transports  
 » SNCFT

→ CONTEXTE

L'urbanisation de l'agglomération de Tunis portera le nombre de déplacements motorisés à 5,8 millions en 2020, alors que la capitale est déjà régulièrement saturée par sa circulation automobile. La place prépondérante prise par la voiture individuelle est due au manque d'offre de transport collectif notamment pour relier les banlieues au centre de la capitale et aux zones dynamiques, qui concentrent l'essentiel des activités économiques. Aux heures de pointe, la densité peut atteindre 10 personnes/m<sup>2</sup> dans le réseau du métro léger existant. En outre, la congestion automobile augmente la pollution et les émissions de gaz à effet de serre (GES) et contribue à aggraver la dépendance en hydrocarbures du pays.

De ce constat est née dans les années 2000 l'idée de créer une infrastructure majeure de transport collectif : le Réseau ferré rapide de Tunis (RFR). Un moment remis en question par la priorité accordée aux régions défavorisées dans la foulée de la Révolution de 2011, le RFR est de nouveau considéré comme un projet majeur ces dernières années.

→ OBJECTIFS

Le le Réseau ferré rapide de Tunis vise à doter la capitale d'un réseau ferroviaire urbain à grande capacité et performant sur le modèle du RER de Paris ou du S-Bahn de Francfort. À terme, il totalisera 85 km répartis en six lignes complémentaires du réseau du métro léger, lui-même amené à s'étendre. En désenclavant en priorité des quartiers aujourd'hui mal desservis et des banlieues populaires, le projet revêt également un caractère social majeur et servira d'ossature au développement de la métropole.

→ MISE EN ŒUVRE

Sous une maîtrise d'œuvre de l'Agence française de développement (AFD) et du ministère des Transports, le projet est financé par l'État tunisien à hauteur de 40 %. Cet autofinancement est complété par une subvention de 28M€ de l'Union européenne et des prêts d'aide au développement de plusieurs bailleurs européens : AFD (50 M€), Banque européenne d'investissement (177 M€), Banque allemande pour la reconstruction – KfW (70 M€).

La première phase verra la mise en exploitation de sections des lignes D et E au départ de la Gare de Tunis début 2019. Initialement prévue en 2016, l'inauguration du réseau a été décalée en raison des impedimenta inhérents à ce type de projet. Le RFR est en effet non seulement une infrastructure inédite en Tunisie, mais aussi l'un des plus grands chantiers d'infrastructure du continent africain.

Une fois achevée, la ligne D desservira sur 19,2 km le nord-ouest de l'agglomération jusqu'à Mnihla, quartier en croissance rapide, en passant par la Manouba, chef-lieu régional. La ligne E reliera Tunis à sa banlieue sud-ouest en traversant plusieurs quartiers populaires.

Avec une vitesse commerciale pouvant atteindre 40 km/h, le RFR apportera une qualité de service largement supérieure au métro léger (18 km/h) et aux bus (15 km/h). 350 000 voyageurs quotidiens sont attendus dès la mise en service des premiers tronçons des lignes D et E. En offrant une alternative efficace à la voiture, le RFR contribuera aussi à réduire la pollution. Fonctionnant à l'électricité produite par des centrales au gaz, le futur train permettra aussi de contribuer à une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l'ordre de 50 000 tonnes/an par rapport à un scénario sans RFR.



site internet  
[www.rfr.tn](http://www.rfr.tn)

contact  
 Rajeh.KHEMIRI@eeas.europa.eu