

Le RFR sera-t-il sauvé ?



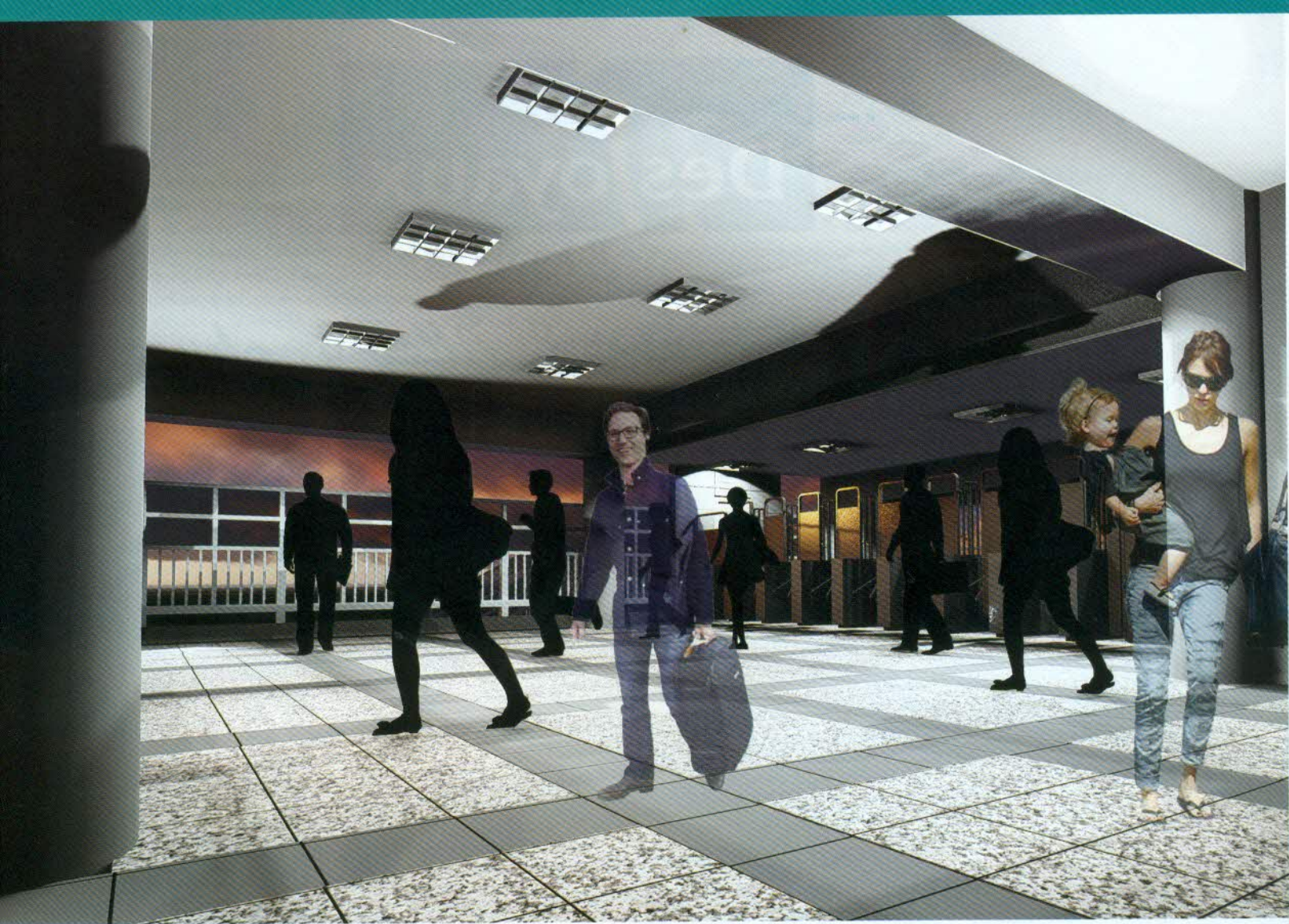
Il était censé entrer en service fin 2014. A l'arrêt depuis la révolution, les chantiers du Réseau ferroviaire rapide de Tunis (RFR) s'est embourbé dans des problèmes inextricables. Avec ses cinq lignes totalisant 86 km devant desservir les banlieues populaires, jusqu'à Borj Cédria, Mhammedia, Gobâa, Mnihla, Essijoumi, Charguia, l'Aéroport et Ariana Nord, il sera d'un grand intérêt pour les passagers et permettra sans aucun doute de décongestionner la circulation urbaine. Coût initial de la première tranche: 1.150 MD

La société d'étude et de réalisation RFR a été constituée en 2007, les premiers contrats ont été signés en 2009-2010, la réalisation s'est figée au taux de 17%. Combien coûte ce retard? Pas moins de 100 MD par an, s'offusque le chef du gouvernement,

Habib Essid, ahuri par ce gouffre. «Ce projet, affirme-t-il à *Leaders*, devrait bénéficier à des quartiers pour la plupart défavorisés et des populations qui endurent chaque jour les souffrances des transports publics. L'Etat leur a promis ce projet, mais le voilà incapable de le réaliser. C'est inacceptable».

Mais il n'y a pas que les passagers qui s'en trouvent pénalisés. Les entreprises contractantes sont sur le point de remettre les clefs, certaines frisant le dépôt de bilan. La logique de 2007, où l'Etat autoritaire pouvait tout décider, imposant les variantes de son choix, a changé. Les prix aussi. Sans parler de la libération des emprises et la résolution de certains problèmes fonciers. Bref, la quadrature du cercle.■ ■ ■ ■





Tout débloquer

Face à cet échec généralisé, aux lourdes implications financières et sociales, Habib Essid ne pouvait rester de marbre. Le 11 juin dernier, il convoquait un Conseil ministériel restreint (CMR) pour trancher. Première décision: mise en place d'un comité de pilotage composé des ministres des Finances, Transport, Equipement, Domaines de l'Etat et Coopération internationale. Il a pour rôle d'assurer la coordination nécessaire et d'arbitrer, si nécessaire. Deuxième décision : la validation de la variante choisie pour le Bardo qui a longtemps plombé le projet.

La délégation spéciale municipale s'est perdue en conjectures, n'arrivant pas à présenter des propositions appropriées quant au parcours à emprunter et au mode site propre ou autres, se contentant d'un rejet systématique. Refusant de délivrer un permis de démolition d'une ancienne bâtisse, appartenant d'ailleurs au domaine ferroviaire et servant d'annexe aux services de l'Assemblée des représentants du peuple, elle a contraint le chantier à l'arrêt. Au mieux, elle esquisse une proposition dont le coût s'élève à 1.400 MD, soit plus que le double du projet tout entier dans sa première tranche. Troisième décision, la mobilisation d'un montant de 650 MD pour le financement du

matériel roulant. La Snctf, en charge de l'exploitation du RFR après sa réalisation, procède actuellement au dépouillement des cinq offres reçues.

Le chef du gouvernement en chef de chantier

Lot par lot, le comité de pilotage planche chaque semaine au niveau des cinq ministres, dans la grande salle du Conseil des ministres à la Kasbah, pour débloquer les dossiers un à un. Les décisions sont prises séance tenante : les questions relatives aux bâtiments, matériel roulant, systèmes et plan de communication, déjà tranchées. Souvent, le chef du gouvernement pousse la porte pour s'enquérir de la bonne avancée. Mettant le casque sur la tête, il n'hésite pas à aller sur le terrain, pour inspecter le redémarrage encore timide des entreprises contractantes.

Le chef du gouvernement devient alors chef de chantier. «*Pourquoi pas, tant que c'est nécessaire et utile*», commente l'un de ses proches. Il faut dire que depuis sa nomination en tant que PDG du RFR, Moez Lidinallah Mokadem n'attendait que cette impulsion au sommet pour mettre le turbo. Juriste, énarque (cycle supérieur de l'ENA, et cycle long de l'ENA Paris), cet ancien chef de cabinet du ministre du Transport ■ ■ ■

