

Réseau ferroviaire «Rapide» (RFR)

On ne voit pas encore le bout du tunnel !

Le réseau ferroviaire rapide dont la société a été créée selon l'article constitutif n°8672 du 18 juillet 2007, nous en avons «parlé» sur ces mêmes colonnes à plusieurs reprises depuis cette date et essentiellement dans notre article daté du 15 septembre 2012.

La date d'aboutissement des travaux, suivie de la mise en exploitation, était alors prévue pour juillet 2017... Sauf qu'actuellement, soit à trente mois du «délai butoir» on ne voit pas encore le bout du tunnel, puisque 150 millions de dinars ont été engagés sur les 3200 millions de dinars seulement de coût global du projet (estimation faite en 2000)... Ces chiffres donnent d'ailleurs une idée sur l'ampleur du chemin qui reste à faire pour ce projet avant l'achèvement de sa réalisation... en sept lots !

C'est dire que ce méga-projet (dimension économie tunisienne) a connu jusque-là plusieurs accros et «patinages» tout en continuant à payer les bureaux d'études et de contrôles (notamment étrangers) et de suivi qui y participent, et à servir des pénalités de retard aux entrepreneurs soustraitants.

Consistance du projet

Inscrit dans le cadre de la réalisation du Plan directeur de transport du Grand-Tunis (PDRT), initié par le ministère du Transport et validé par le CMR du 23 juin 1999, le RFR (cousin du RER français) est composé de 5 lignes totalisant 86 km.

Ligne A Tunis-BorjCedria : (23 km) totalement érigée (en site-propre) et actuellement exploitée par la SNCFT.

Ligne C Tunis PV (proximité du port de Tunis) – BirKassaa – Fouchana – Mhamdia (19,4 km).

Ligne D : Tunis - Manouba –Gobaa – M’nihla (19,2 km)
Ligne E : Tunis-Ezzouhour – Zahrouni – Séjoumi (13,9 km)
Ligne C’ + F : Tunis PV – Bourgel (Montplaisir) – Ariana Nord (10,5 km)
3 pôles d’échanges multimodales (Tunis Marine, Tunis PV et place Bachelone).
Atelier de maintenance à Sidi Fathallah
28 rames électriques, (dont le marché et l’AOI seront confiés à la SNCFT)

Sources de financement

40% du montant total du projet sont financés par l’Etat tunisien et 60% sont financés par des institutions et des banques européennes (Agence Française de Développement, Banque Européenne d’Investissement, banque allemande K.F.W).

Une multitude d’intervenants

Sont impliqués dans ce projet :

Ministère du Transport, ministère du Développement et de la Coopération avec l’Etranger, ministère de l’Economie, Gouvernorat de Tunis, Gouvernorat de la Manouba, six entreprises de travaux (dont 3 sont tunisiennes), 2 bureaux d’études étrangers et 2 bureaux tunisiens pour assurer l’encadrement et le suivi technique, cinq bureaux de contrôle, les 3 banques européennes précitées et la SNCFT. D’ailleurs, de par leur nombre, ces intervenants posent déjà des problèmes de coordination en dépit des réunions organisées à cycles réguliers. D’autres problèmes «générés, entre autres par insuffisance de communication», estime monsieur MoezLidinallahMokaddem, actuel PDG (depuis 2 mois) de la Société RFR qui nous avait reçus mercredi dernier (c’est le 5^{ème} PDG depuis la création de cette société).

Problèmes faisant frein au projet

Les perturbations post-révolution, n’étant pas négligeables dans les retards engendrés aux travaux sur chantiers, sont maintenant dépassés, il reste encore quelques problèmes résiduels dont nous

a fait état madame Latifa Jardak (chargée de Communication et aspects sociaux). L'essentiel de ces problèmes résiduels :

Autorisation de destruction du bâtiment annexe de l'Assemblée des députés du peuple (ex ANC).

Autorisation d'ériger le site propre RER dans la place du Bardo tout en prenant les mesures d'accompagnement nécessaires pour permettre le passage d'un côté à l'autre des véhicules routiers et des piétons y compris les handicapés) nous a précisé le PDG de RFR.

Expropriation des habitations restantes des quartiers de Melassine de Sejoumi et de la cité Helal se trouvant sur les tracés du réseau.

Expropriation de certains commerces du souk de Melassine.

Délocalisation de 3 stations de service et d'un magasin général.

Désencombrer le trafic routier

M. Moez Mokaddem soutient que la réalisation de ce projet apportera une contribution importante au transport voyageurs dans la région de Tunis en limitant l'usage des voitures personnelles et des bus avec leurs lots de nuisance à l'environnement par une bonne qualité de service (ponctualité, capacité d'accueil, confort, fréquence et vitesse des trains pouvant atteindre les 140 km/h).

Il estime également «qu'il est impératif que tous les intervenants dans ce projet lui accordent l'importance qu'il mérite et s'y impliquent avec plus de détermination pour accélérer sa réalisation en levant, chacun de son côté, les entraves.

Pourquoi pas un CMR sur le thème RFR ?

Remarquez, à notre humble avis, qu'un Conseil Ministériel Restreint réservé au RFR constituerait certainement un stimulant pour ce projet qui vivote actuellement en veilleuse.

Larbi SEDKAOUI