

## **PROJET D'AMENAGEMENT DE DE LA BOUCLE CENTRALE ET DU POLE D'ECHANGE DE LA PLACE BARCELEONE**

Dans le cadre de l'amélioration de la qualité de l'offre du transport en commun dans le centre ville de Tunis, la TRANSTU se propose de réaménager le plan de la circulation ferroviaire dans la zone de la boucle centrale, comprise entre les stations le passage, Bab el Khadra et Barcelone. Ce réaménagement ferroviaire sera accompagné d'un réaménagement des stations ainsi que la création d'une station pôle d'échange « la station Barcelone » qui intégrera une station de bus souterraine. La réalisation de ce projet complexe qui durera 42 mois environs, intégrant plusieurs corps de métier (génie civil, vrd, voie, système), est tributaire d'une bonne coordination entre les différents intervenants et parties prenantes.

La place Barcelone localisée au cœur du centre-ville, est actuellement le pôle qui regroupe le maximum des modes de TC, elle accueille la gare SNCFT, station métro léger (lignes sud, nord, ouest, et nord- ouest) et la station bus.

Aujourd'hui ce pôle est marqué par d'importants dysfonctionnements :

- Injection trop importante de rames métros sur le réseau vers la station Barcelone (les rames venant des stations République, Tunis marine et ben Arous)
- Divers conflits entre les modes TC, modes privés et les piétons.
- Un volume important de voyageurs surtout en heure de pointe, dans un espace limité par des artères routières très chargé avec manque de canalisations des flux.
- Répartition inadaptée des usagers (piétons, voitures, bus, métros légers) sur la Place de Barcelone rendant cet espace public central illisible et réduisant ses capacités à assurer son rôle de pôle d'échanges multimodal.
- Une mauvaise configuration au niveau triangle Carthage qui génère en pointe un goulet d'étranglement.

La station République est située dans un environnement particulièrement complexe puisqu'elle est le point de rencontre de deux lignes métros (Ariana et BabSaadoun) avec un plan de voie inapproprié induisant de trop nombreux conflits rail-rail. De plus, cette station est prise entre des flux routiers importants (au nord avenue de la liberté qui intercepte la branche BabSaadoun et rue Cyrus le grand qui coupe la branche Ariana, au sud rue Ghana) ce qui génère de nombreux conflits rail-route. Il y a aussi une impossibilité pour les rames Citadis circulant sur le tronçon de desservir la station République du fait d'une incompatibilité entre la hauteur des quais et le plancher du matériel roulant.

Afin de faire face à ces problèmes ainsi qu'à l'accroissement du trafic du métro léger (extension des lignes sud et ouest vers el Mourouj et la Manouba), couplé à la perspective de la mise en service prochaine du Réseau Ferroviaire Rapide "RFR" dont le terminus se situera

à la place Barcelone (gare SNCFT), la TRANSTU compte accroître la capacité de son réseau au centre-ville et le réaménagement de la place Barcelone en tant que pôle d'échanges multimodal.

Ainsi, le projet d'aménagement de la boucle centrale du réseau métro-léger et du pôle d'échanges de la place de Barcelone (« le Projet ») a pour finalité d'améliorer la qualité du service du métro et la robustesse de l'exploitation du réseau de métro en centre-ville et, plus largement d'améliorer l'attractivité de l'offre de transports collectifs et l'accessibilité dans l'hyper-centre de Tunis.

Les objectifs spécifiques du Projet sont les suivants :

- Réalisation d'aménagements ferroviaires qu'il s'agisse de l'inversion de la boucle centrale ou la restructuration du plan de voies au niveau de la République et la place Barcelone incluant le triangle Carthage. Ces aménagements contribueront à dégager une marge pour la circulation de métro estimé à 8 circulations par heure de pointe et permettront de supprimer de nombreux conflits, d'absorber des trafics supplémentaires engendrés par les extensions de Manouba et El Mourouj et d'améliorer la fluidité des circulations sur l'ensemble des lignes de métro de l'agglomération.
- Meilleure intégration intermodale entre les différents modes de transports collectifs en présence au pôle d'échanges de la place Barcelone (principal nœud du réseau de transports collectifs du Grand Tunis, concentrant métro léger, bus, RFR, train interurbains, VP), via une amélioration des conditions de circulation des voyageurs, des bus et des métros légers, ainsi qu'une facilitation des échanges entre le réseau urbain de la TRANSTU et le réseau ferré (RFR, trains interurbains)
- Amélioration de la sécurité et du confort des voyageurs dans les principales stations de métro et de bus du centre-ville (République, Barcelone) ;
- Requalification urbaine de la place de Barcelone ;
- Réduction des trajets de correspondance à moins de 100m entre les modes ;
- Accès facile aisé à la totalité de l'offre présente sur le pôle ;

Le Projet comprend des aménagements (i) au niveau des stations République et Barcelone (Boucle centrale) et (ii) au niveau de la station de métro Bab El Khadra pour permettre le rebroussement des rames vers BabSâadoun.

De par son ampleur et sa situation géographique (en plein centre-ville) le projet aura un impact environnemental et social indéniable.

Lors des travaux, la TRANSTU est tenue de maintenir l'exploitation, d'où l'importance du phasage.

Actuellement, la mission de préparation du dossier d'appel d'offres travaux est encours et s'achèvera dans 5 mois environs. Ce dossier intègrera les volets suivants :

- Travaux de génie civil
- Travaux de voie
- Travaux caténaires
- Travaux énergie
- Travaux signalisation

L'ensemble de ces travaux seront attribué à un seul soumissionnaire (lot unique).

Le délai global de réalisation du projet est estimé à 42 mois. Le dossier d'appel d'offres étant en cours d'actualisation, ce délai peut faire l'objet d'une variation.

Le démarrage des travaux est prévu pour le troisième trimestre de l'année 2021.

D'autres missions, en interface avec le projet, sont prévues dans le cadre de ce projet et seront lancées, dont principalement :

- mission de maitrise d'œuvre :
  - i) actualisation des études du projet et du dossier d'appel d'offres travaux (lot unique)
  - ii) direction de l'exécution des travaux (DET) et ordonnancement, pilotage et coordination lors de la réalisation des travaux (OPC - travaux)
  - iii) réalisation et assistance à la mise en œuvre du PGES (principalement la mise à disposition des supports techniques).
  - iv) assistance à la transformation digitale des processus de management du projet (gestion de la documentation « GED » et planification et suivi du projet)
  - v) réalisation du schéma directeur de la qualité (SDQ) travaux
- réalisation et suivi du PAR/PEPP, y compris assistance à la concertation :
  - i) réalisation et suivi du plan d'action et de réinstallation (PAR), y compris le plan de compensation et de restauration des pertes de revenu (PCRPR)
  - ii) mise au point et suivi du plan d'engagement des parties prenantes (PEPP)
  - iii) assistance à la concertation avec les parties prenantes, y compris processus de conciliation pour le par, concertation sur l'EIES et le PGES

- renforcement des capacités de l'équipe projet :

il est à noter que plusieurs actions d'accompagnement et de formation au profit de l'équipe projet sont prévues, dont on cite :

i) renforcement de capacités E&S:

- accompagnement des équipes dédiées de la transtu pour le suivi e&s du chantier
- mise en place du système de management e&s du projet, en lien avec les autres documents de cadrage e&s.
- mise en place des procédures de suivi e&s.
- formations et ateliers au suivi e&s des grands projets
- assistance à la mise à niveau de la politique de responsabilité sociale et environnementale (RSE) de la transtu ; en y intégrant une composante sur la prise en compte de l'entreprise de l'objectif d'égalité hommes – femmes.

ii) renforcement de capacités en communication :

- élaboration d'un plan communication détaillée qui répond aux objectifs du projet (envers toutes les parties prenantes : institutionnels, riverains, usagers, grand public et société civile)
- réalisation de certaines prestations de communication « socle » (ex : site internet, etc...)
- formations et ateliers à la communication de projet

iii) Renforcement de capacité en gestion de projet :

- développement et mise en place d'un système de management intégré de projet.
- Assistance et accompagnement pour la gestion du projet.
- Préparation des termes de références des missions connexes au projet.
- Formation et développement des compétences.

- Le financement du Projet est assuré par :

- L'Etat tunisien qui financera, en outre, une partie de la mission de maîtrise d'œuvre, le coût des déviations de réseaux, les acquisitions foncières, les indemnités versées au titre du PAR et les actions spécifiques découlant du PGES, ainsi que les impôts et taxes relatifs au Projet.

- La TRANSTU aura à sa charge ses frais internes de Maîtrise d'Ouvrage Délégée, à l'exception des recrutés en CDD pour le compte du Projet.

- L'Agence Française de Développement par la mobilisation de don (650 000 euro) et de crédits (75 M d'euro), financera les travaux, et des assistances pour le développement d'une offre multimodale.

- L'Union Européenne qui financera une partie de la mission de maîtrise d'œuvre et des actions de renforcement de capacité, le Plan de Communication intégrant une campagne de lutte contre les violences faites aux femmes et la mise à niveau de la politique de Responsabilité Sociale et Environnementale (RSE) de la TRANSTU

### **Gouvernance du Projet :**

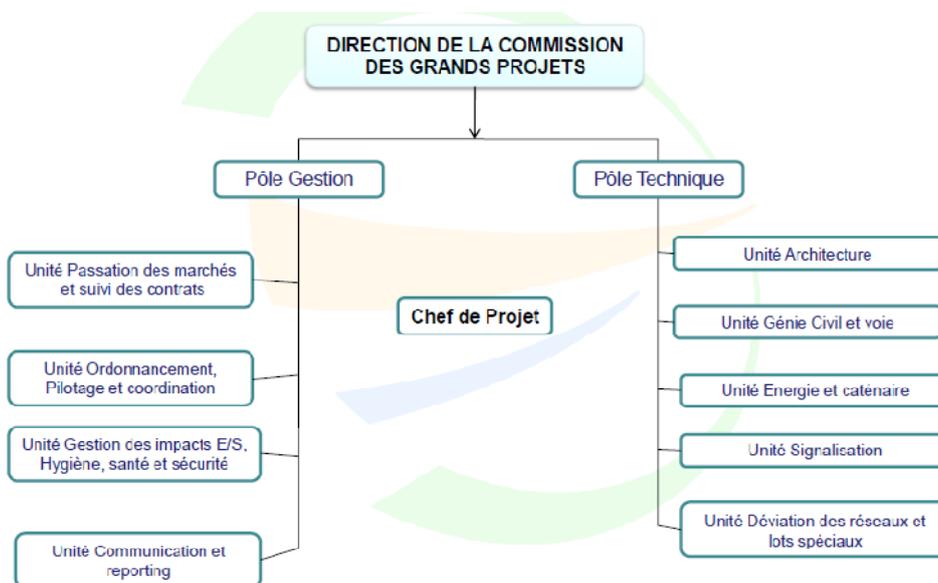
Le maître d'ouvrage du projet est le Ministère des Transports (MDT).

La TRANSTU a été désignée Maître d'Ouvrage Délégué (MOAD) pour le Projet par une convention de délégation de maîtrise d'ouvrage avec le ministère du transport.

Au regard du haut niveau de complexité du projet, un bureau d'étude et d'ingénierie jouant le rôle de maître d'œuvre sera mobilisé tout au long de la vie du projet, via un seul marché en deux phases faisant l'objet d'ordres de services distincts : mise à jour des études réalisées en 2008 et finalisation du dossier d'appel d'offre (DAO) pour les travaux (phase 1), et supervision des travaux (phase 2).

### **Organigramme projeté de l'unité Transtu en charge du Projet :**

L'organigramme projeté de l'unité chargée de la gestion de la réalisation du Projet (la Commission des Grands Projets) se présente comme suit :



Cette structure se charge de la gestion de l'ensemble des grands projets d'infrastructure engagés par la TRANSTU. Elle est chapeauté actuellement par un directeur et est composée de chefs de projets, d'un pôle technique et d'un pôle de gestion.

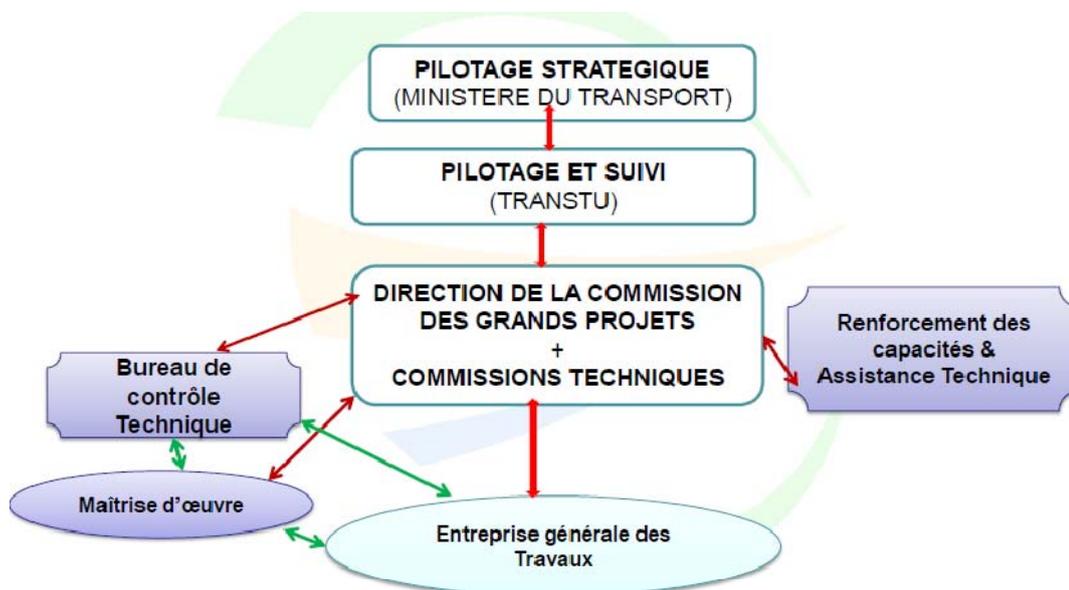
L'équipe actuelle de la commission des grands projets se compose de 6 ingénieurs (GC, architecte, électromécanique) et d'une équipe support d'une dizaine de techniciens de profils différents ( Gc, topographie, gestion, environnement, informatique ...).

Le chef du projet, premier responsable du Projet et représentant légal du maître d'ouvrage vis-à-vis des parties prenantes (y compris le maître d'œuvre), a la responsabilité de la direction du projet, la veille administrative, technique, financière et budgétaire, du suivi, reporting et coordination entre les différentes parties prenantes (intra entreprise, extra entreprise), etc.

Pour le suivi opérationnel du projet, le chef du projet se fait assister par un adjoint et par le personnel des pôles technique et de gestion.

Cette organisation est décrite à titre d'information et est sujette à des améliorations ou modifications dans le cadre d'une mission de renforcement des capacités en gestion de projet.

### Organisation de la gouvernance du Projet :



➤ **Comité de pilotage stratégique :**

Les instances de gouvernance du Projet sont :

- **Une Commission Stratégique**, sous la présidence du Ministère des Transports, qui assure le suivi et le pilotage du Projet conformément à la décision n°297 du Ministre des Transports qui acte sa création en date du 28 septembre 2016 et est composée des différents parties prenantes institutionnelles tel que, Gouvernorat, Municipalité, RFR, SNCFT, Ministère des finances, MDCl, Ministère de l'intérieur, ...etc.
- un **Comité de Coordination au sein du Maitre d'Ouvrage Délégué**, composé de représentants des directions techniques, exploitation, commercial de la transtu.