

Ville de Sousse / Janvier 2022

PROGRAMME DE DEVELOPPEMENT URBAIN INTEGRE DE LA VILLE DE SOUSSE

Grand Sousse 2030 : Métropole des proximités

Plan de Déplacements Urbains du Grand Sousse

Rapport mission 4 : Conception du projet PDU (Plan d'action)



Nom du fichier	Version	Date	Objet des modifications	Directeur d'étude	Chef de projet	Ingénieur d'étude
8038_200-rap-sha_hfe_PDU_livrable_mission4_Trame-27012022_V3.docx	1	3101.22	-	J.Allaire	H.Fertani	S.Hafidi

Contact : hanen.fertani@transitec.net

Transitec Ingénieurs-Conseils SA
av. A.-Tissot 4 · CH-1006 Lausanne
T +41 (0)21 652 55 55 · F +41 (0)21 652 32 22
lausanne@transitec.net · www.transitec.net



Table des matières	Page
1. Introduction	5
1.1 Objet du présent document	5
1.2 Rappel du cadre de la démarche de Plan de Déplacements Urbains (PDU)	5
2. Ambitions et Stratégie du PDU	6
2.1 Le scénario retenu : Un choix ambitieux et réaliste pour le Grand Sousse à 10 ans et au-delà	6
2.2 Trois niveaux d'actions	16
3. Plan d'actions : 2022 – 2030	18
4. Mise en œuvre, Suivi et Evaluation	101
4.1 Modalités de mise en œuvre	101
4.1.1 Gouvernance et autorités compétentes	101
4.1.2 Financement, programmation et partenariat	102
4.2 Plan de suivi et d'évaluation	107
4.2.1 Calendrier de mise en œuvre	107
4.2.2 Tableau des indicateurs de suivi	108
5. Conclusion	110

Abréviations

Tableau 1 : Abréviations utilisées dans le présent rapport

2R	Deux-roues
AMMU	Autorité Métropolitaine de la Mobilité Urbaine
ANME	Agence Nationale pour la Maîtrise de l'Énergie
EMD	Enquête Ménages Déplacements
FMI	Fonds Monétaire International
BCT	Banque Centrale de Tunisie
INS	Institut National de la Statistique
OMMP	Office de la Marine Marchande et des Ports
PAU	Plan d'Aménagement Urbain
PDEP	Plan Directeur des Espaces Publics
PDRT	Plan directeur de transport du Grand Tunis
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PDUI	Programme de Développement Urbain Intégré
PNMU	Politique Nationale de Mobilité Urbaine
RGPH	Recensement Général de la Population et de l'Habitat (conduit par l'INS)
SDVS	Stratégie de Développement de la Ville de Sousse
TC	Transports Collectifs
TNRP	Transport Non Régulier de Personnes
UVP	Unité de véhicule particulier (par convention : 1 voiture = 1 uvp, 2-roues motorisées = 0,5 uvp, poids-lourd = 2 uvp)
VP	Voiture particulière (les camionnettes sont incluses dans cette catégorie)

1. Introduction

1.1 Objet du présent document

Le présent document est le rapport de présentation de la mission 4 du Plan de déplacements Urbains de la ville de Sousse. Cette mission, a pour objet la conception du projet PDU.

Le présent document est structuré comme suit :

- Le chapitre 1 est une introduction du document faisant le lien avec la démarche global du PDUI
- Le chapitre 2 rappelle brièvement les ambitions et la stratégie du PDU
- Le chapitre 3 détaille le plan d'action établi et présente les fiches d'action correspondantes
- Le chapitre 4 présente les modalités de mise en œuvre ainsi que le plan de suivi et d'évaluation

1.2 Rappel du cadre de la démarche de Plan de Déplacements Urbains (PDU)

La démarche de Plan de Déplacements Urbains (PDU) du Grand Sousse fait partie d'un programme plus large qu'est le Programme de développement urbain intégré de la ville de Sousse (PDUI). Ce programme global a pour ambition d'offrir à la population soussienne de meilleures conditions sociales, économiques et environnementales. Il comprend quatre composantes fortement intégrées les unes aux autres :

- Composante « **urbanisation** » : Elle doit notamment permettre de doter le Grand Sousse d'une vision prospective de son développement territorial et d'actualiser les documents de planification urbaine de la ville ;
- Composante « **mobilité urbaine** » : Elle prévoit l'élaboration de la présente démarche ainsi qu'une étude de circulations et de stationnement de la Ville de Sousse ;
- Composante « **gestion durable des énergies** » : Cette composante cherche à diminuer la consommation énergétique de la Municipalité et de son territoire ;
- Composante « **SIG** » dans le but d'accompagner les services vers une transition numérique, d'adopter des solutions intelligentes et de mettre en réseaux les agents.

Le PDUI se singularise par le lancement simultané d'études d'envergure ayant de fortes synergies avec le PDU dont l'étude prospective d'aménagement du Grand Sousse, le Plan directeur des espaces publics (PDEP) et l'étude de circulations et de stationnement de la ville de Sousse.

2. Ambitions et Stratégie du PDU

2.1 Le scénario retenu : Un choix ambitieux et réaliste pour le Grand Sousse à 10 ans et au-delà

Lors de la mission 3 du PDU le scénario retenu est le scénario « très volontariste » qui vise à sortir de la dichotomie centre-périphérie en développant une ville polycentrique, où chaque pôle répond tant que possible aux besoins quotidiens de ses habitants, tout en étant mieux connecté aux pôles voisins.

Ce scénario se base sur une structuration polycentrique de l'agglomération pour permettre une réorganisation de la mobilité intra-métropolitaine dans un double objectif de réduction des kilomètres et de baisse de l'usage de la voiture au profit des modes actifs. En développant ainsi un système de déplacement multimodal qui combine l'usage de la marche et du vélo à une échelle locale, un système de transport collectif efficace à l'échelle métropolitaine et un usage modéré de l'automobile, l'agglomération devrait à la fois répondre aux besoins de mobilité de ses habitants et accentuer son attractivité touristique en revalorisant ses espaces publics.

Les 10 axes stratégiques, socle du plan d'actions :

AXE 1 : Assurer une meilleure gouvernance de la mobilité urbaine

AXE 2 : Minimiser les besoins de déplacements en développant un urbanisme des courtes distances

AXE 3 : Renforcer l'attractivité des transports collectifs et des services de mobilité

AXE 4 : Améliorer les conditions de déplacement pour les piétons

AXE 5 : Promouvoir l'usage du vélo en toute sécurité

AXE 6 : Gérer la circulation et le stationnement afin de mieux maîtriser le trafic individuel motorisé (TIM)

AXE 7 : Repenser la mobilité des touristes en période estivale

AXE 8 : Améliorer la gestion des flux de marchandises

AXE 9 : Réduire les impacts de la mobilité sur l'environnement

AXE 10 : Accroître la sécurité routière

Axe 1 : Assurer une meilleure gouvernance de la mobilité urbaine

Lors du conseil des Ministres du 7 mai 2020, le Gouvernement tunisien a approuvé sa Politique Nationale de Mobilité Urbaine (PNMU), élaborée par le Ministère du Transport et de la Logistique. L'objectif de celle-ci est de permettre la constitution d'un modèle de mobilité urbaine pérenne et durable. Aussi, la PNMU vise à renforcer le système de gouvernance de la mobilité urbaine à travers la création à court terme de nouvelles entités au niveau national :

- Une Commission Nationale de la Mobilité Urbaine, pour assurer le portage politique de la PNMU ainsi que l'ensemble des réformes structurelles proposées ;
- Une unité technique d'accompagnement centrale, en appui technique à la Commission, elle aura la responsabilité de la mise en œuvre opérationnelle de la plupart des actions préconisées par la PNMU ;
- Un Fonds National de la Mobilité Urbaine auquel sera affecté des ressources fiscales nationales provenant du secteur des transports (par exemple la taxe de circulation, etc.) et qui aura vocation à financer les actions des collectivités locales en matière de mobilité urbaine.

Par ailleurs, la PNMU prévoit une réforme de la gouvernance de la mobilité à l'échelon local avec la création d'Autorités Métropolitaines de la Mobilité Urbaine dans les grandes agglomérations et de Départements de la Mobilité Urbaine au sein des communes, dans les agglomérations de plus petite taille. Ces entités auront vocation à assurer le développement de stratégies métropolitaines de mobilité et la gestion des réseaux de transport public.

L'AMMU du Grand Sousse ne serait pas une structure de conseil mais une entité supra-communale de décision, pleinement redevable vis-à-vis des citoyens, à laquelle les communes délègueraient leurs responsabilités. Le Conseil de l'AMMU inclura des élus des communes concernés ainsi que certains représentants de la région et de l'Etat. L'AMMU comprendra aussi une structure technique pour préparer et exécuter les décisions de son Conseil et gérer la mobilité au quotidien. Des règles précises de fonctionnement et de financement devraient être élaborées pour permettre à ces structures de fonctionner efficacement.

Dans cette optique, **le PDU du Grand Sousse dont le comité de pilotage est la préfiguration de l'AMMU du Grand Sousse**, propose les actions suivantes bien détaillées au niveau des fiches actions correspondantes :

- **Action 1.1** : Appuyer la mise en œuvre de l'AMMU du Grand Sousse
- **Action 1.2** : Assurer et adopter le portage du plan d'action du PDU par l'AMMU du Grand Sousse



Figure 1 : Atelier réunissant des hauts responsables pour discuter de la PNMU , source : CODATU

Axe 2 : Minimiser les besoins de déplacements en développant un urbanisme des courtes distances

La pandémie actuelle contribue à montrer l'importance du besoin de concevoir nos villes autrement. Les acteurs du Grand Sousse envisagent l'avenir de leur agglomération autour du **concept de « Métropole des proximités, ville du quart d'heure »** et affichent une volonté **de passer de l'hypermobilité à l'hyper-proximité d'ici 2030**.

Une métropole des proximités est une métropole qui privilégie un urbanisme mixte, mêlant habitat, emplois et services, et qui cherche à densifier et favoriser le développement autour des équipements et services existants. Cette vision prospective est en rupture avec la tendance actuelle qui contribue à l'urbanisation de la périphérie de Sousse selon un modèle radioconcentrique et qui se traduit par une motorisation croissante des flux pendulaires motorisés et vise à diminuer les distances des déplacements et faciliter l'usage des modes de transports plus durables.

Dans notre approche, nous avons défini deux échelles d'intervention :

- **une connectivité entre les 11 pôles** de de l'aire urbaine : un maillage à travers des réseaux TC structurants
- **une proximité au sein de chaque pôle** : de la mixité et une concentration des usages qui permet de trouver l'essentiel des besoins à 15min à pieds ou à vélo
-

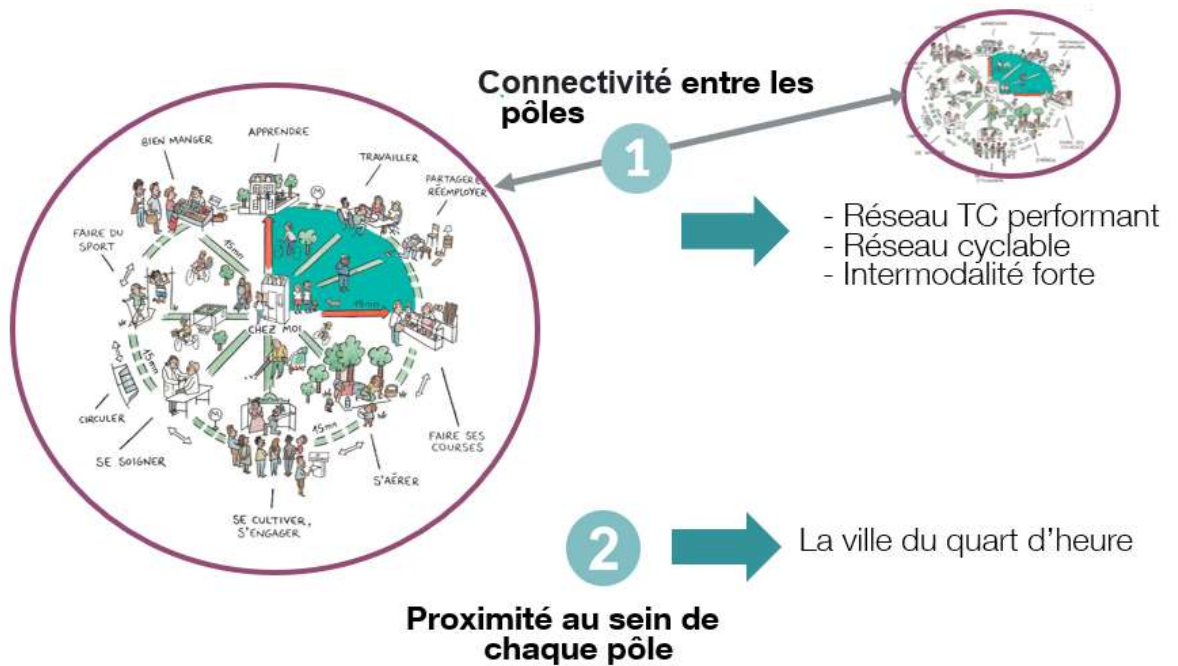


Figure 2 : Concept de proximité d'après la ville du quart d'heure, source : Carlos Moreno

- **Action 5.1** : Orienter le développement urbain vers les secteurs disposant déjà des services et équipements de proximité, pour diminuer les distances à parcourir
- **Action 5.1** : Favoriser la mixité au sein des polarités de l'aire urbaine pour diminuer les flux pendulaires
- **Action 5.1** : Favoriser le développement de services du quotidien accessibles en 15min à pied ou à vélo au sein des pôles de proximité

Réintroduire la dimension du temps dans la conception des villes ouvre de nouvelles possibilités d'organisation spatiale et sociale. D'après Benjamin Pradel sociologue et urbaniste « Si on a souvent aménagé l'espace pour gagner du temps, on a trop rarement aménagé les temps pour gagner de l'espace ».

Vu sous cet angle, à l'échelle de la Métropole soussienne, cela représenterait à titre d'exemple un déplacement de 15min à pieds pour aller de la gare de Kalaa Sghira à l'Ecole polytechnique de Sousse, 15min à vélo pour rejoindre l'hôpital Sahloul, 15min en TC pour aller à la Médina et 2x15min pour rejoindre le marché de Msakén.

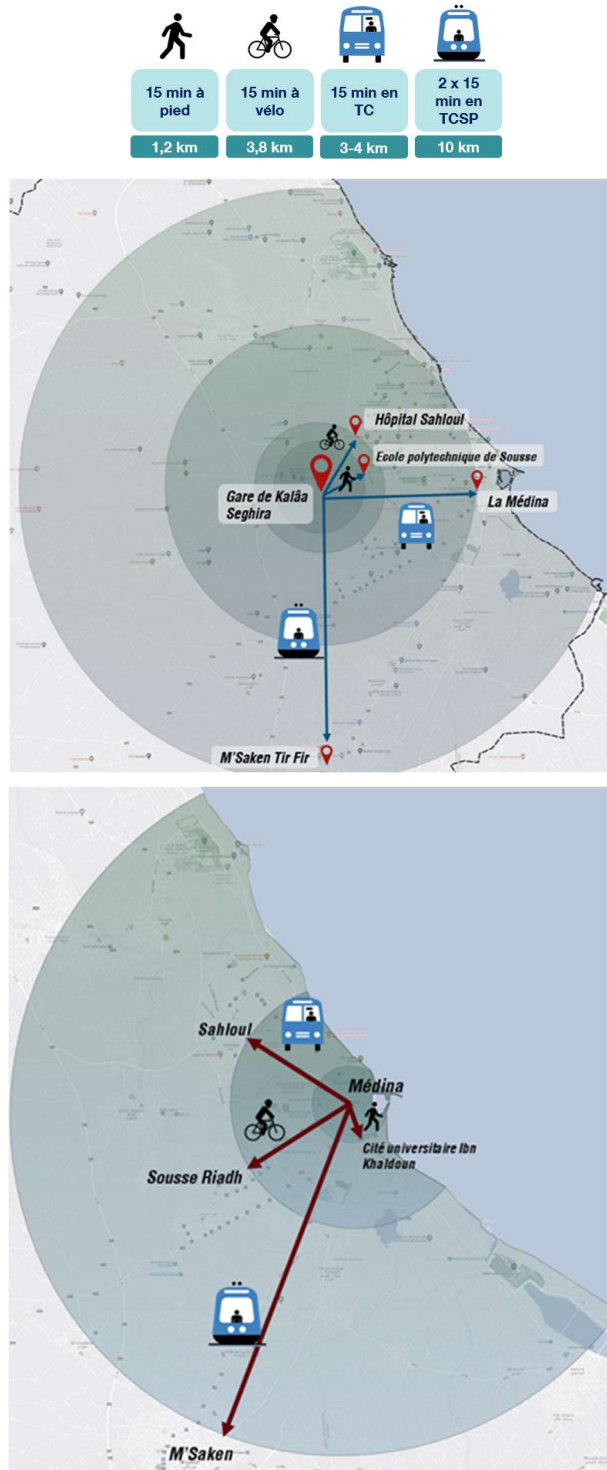


Figure 3 : Dimension du temps à l'échelle du Grand Sousse, source : Transitec

Axe 3 : Renforcer l'attractivité des transports collectifs et des services de mobilité

Le troisième pilier de la stratégie de mobilité de la métropole Soussienne axée sur le principe de proximité, et non un des moins importants est celui des transports en communs. C'est effectivement partout dans le monde un principal indicateur de développement d'une ville agissant comme les artères de sa vie économique. Le déclin des dernières décennies de cette composante essentielle du système de mobilité de la métropole, suite à plusieurs paramètres, est une alerte à ne pas négliger. En réponse à ce déclin les TNRP reprennent de plus en plus rapidement les fonctions du réseau institutionnel régulier

C'est dans cette optique que le PDU vise une refonte et une restructuration du réseau de transport en commun de l'agglomération Soussienne selon les principes suivants :

- Assurer la fonction « **Rabattre** » par des modes souples (voiture, TNRP collectifs et individuels, bus, vélo, marche ...)
- Assurer la fonction « **Transporter** » essentiellement par des lignes TC principales offrant des capacités suffisantes par rapport à la demande projetée, complétées par un réseau routier pouvant accueillir les TNRP et la voiture de manière efficace
- Assurer la fonction « **Diffuser** » par le réseau TC hiérarchisé développé en ville centre en premier lieu, puis par les modes complémentaires (voiture, taxi, vélo, marche.)
- Créer des pôles de rabattement (gares et P+R) en périphérie et des pôles de diffusion (gare ou pôle d'échange structurant) à l'entrée de la ville centre

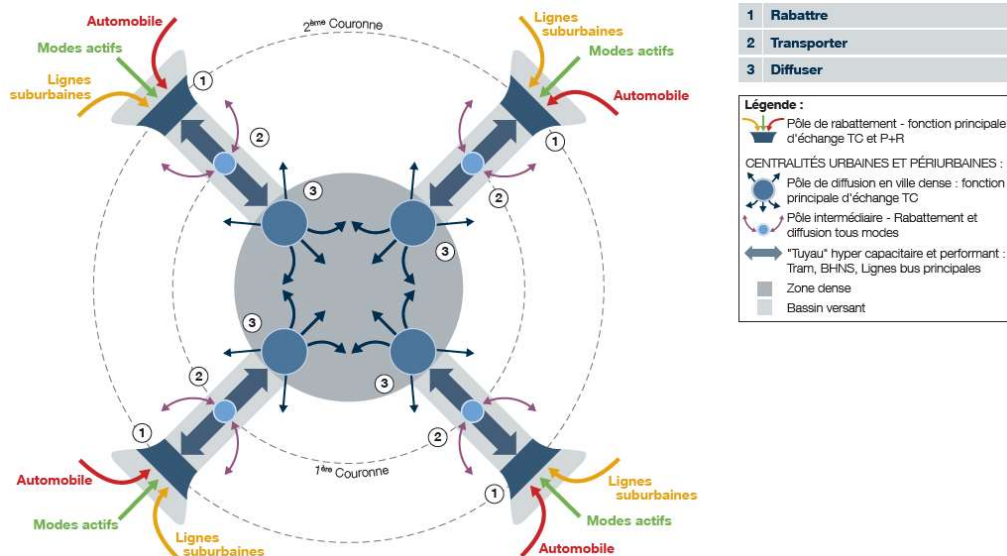


Figure 4 : Desserte des polarités : concept Rabattre/transporter / Diffuser, source Transitec

Selon ce concept, les actions suivantes bien détaillées au niveau des fiches actions sont proposées :

- **Action 3.1** : Restructurer le réseau de transport public urbain de la STS
- **Action 3.2** : Engager l'étude de faisabilité des axes de BHNS

Sur le long terme, la proposition pour le secteur des TNRP est celle d'une ville où les louages et les taxis collectifs fonctionnent dans une logique multimodale et complémentaire avec les autres modes. De cette manière, le scénario ambitieux de réforme prévoit le remplacement, sur les axes les plus pertinents, des louages et taxis collectifs par des services de bus ou plus performants que ce qui est le cas actuellement. Sur d'autres axes et, aussi, dans certaines zones où la demande ne justifie pas la mise en place de services capacitaires, les services de louages et taxis collectifs pourront continuer à être exploités. Ces taxis respecteront les réglementations pour (1) soit circuler sur des lignes bien définies, avec un début et un terminus en lien avec d'autres modes ou (2) soit être exploités dans des zones bien délimitées avec une certaine flexibilité.

En plus de ces services de transport collectif (par minibus ou par taxi collectif), les services de taxis individuels devront continuer à circuler dans le périmètre urbain, tout en améliorant la qualité des services, notamment à travers un renouvellement du parc et l'introduction de services de plus haute gamme.

- **Action 3.3** : Restructurer le réseau de TNRP (y compris relocalisation des arrêts et des stations et leur aménagement)
- **Action 3.4** : Développer l'intermodalité par l'aménagement des pôles d'échange, le développement d'un SAEIV, l'étude d'intégration tarifaire et d'un système billettique

AXE 4 : Améliorer les conditions de déplacement pour les piétons

La marche à pied n'a pas toujours été considérée à sa juste valeur dans les politiques de déplacements. Une meilleure valorisation de son rôle et de ses avantages doit passer par une cohérence d'actions tant au niveau de la promotion, de la planification des réseaux que de l'optimisation des infrastructures.

Premier mode pratiqué dans le Grand Sousse pour un déplacement de bout en bout, mais présente également au début et à la fin de chaque déplacement, la marche à pied est au cœur de la vision du présent PDU.

Il est ainsi nécessaire pour la métropole de disposer d'un plan "piéton", à savoir la mise en évidence, sur l'ensemble du territoire, des secteurs où une offre existe (notamment les trottoirs principaux et utilisés), les principaux dysfonctionnements (manques de liaisons, coupure par une voie ferrée), et les secteurs où les enjeux sont les plus importants (itinéraire majeur, secteur fortement générateur de déplacements à pied comme les gares routières, les marchés et centres commerciaux).

Par ailleurs, il s'agira de s'assurer que tous les nouveaux projets routiers et d'aménagements pour les transports en commun aient une composante piétonne, via la construction de trottoirs et d'éléments permettant de traverser la voirie de façon sécuritaire.

Comme pour tous les modes, il s'agit de hiérarchiser les investissements, tout en profitant aussi des travaux qui seront dans tous les cas menés.

Deux actions pilotes sont donc proposées par le présent PDU :

- **Action 4.1** : Faire un diagnostic des lieux les plus problématiques pour les piétons et mettre en œuvre les mesures nécessaires pour les sécuriser, en particulier aux abords des écoles ;
- **Action 4.2** : Développer et assurer la maintenance de cheminements piétons urbains continus, sûrs et accessibles à tous en lançant un programme pour la réhabilitation des trottoirs.



Figure 5 : Espace public où les piétons se déplacent et se répartissent sur tout l'espace en toute sécurité, source : CEREMA

AXE 5 : Promouvoir l'usage du vélo en toute sécurité

Les villes ont été totalement transformées depuis plusieurs décennies par et pour l'usage automobile. Ces politiques anciennes ont entraîné une profonde modification du système viaire, compliquant de fait l'usage du vélo, dont la part modale n'a cessé de décroître là où il était bien présent avant. Depuis les années 70, et au regard de tous les avantages que présente ce mode propre et économique pour l'individu et pour la collectivité, les villes européennes et ensuite des villes un peu partout dans le monde ont commencé à se reconstruire pour et autour du vélo en visant des parts modales de plus en plus importantes.

Le Grand Sousse présente un potentiel important pour devenir la ville Tunisienne, voire Africaine, pilote en termes de politiques cyclable par sa topographie et son climat adéquats à l'usage de ce mode, mais également par sa renommée de ville étudiante et de ville touristique.

Le présent PDU, met un grand focus sur la mobilité cyclable, en se positionnant de manière ambitieuse par rapport aux autres PDU des villes des pays en développement, en proposant des aménagements cyclables structurants et des mesures d'accompagnement importantes. Dans l'idéal, la métropole devrait se doter d'un plan cyclable dont les principales orientations sont issues du PDU et sont identifiées comme suit :

- **Action 5.1** : Promouvoir l'usage du vélo (et du VAE) par des services de location, des événements et de la communication institutionnelle ;
- **Action 5.2** : Aménager des infrastructures cyclables sur l'agglomération ;
- **Action 5.3** : Intégrer le vélo dans les plans de circulation des communes de l'agglomération ;
- **Action 5.4** : Prévoir des cases de stationnement à proximité des principaux pôles générateurs de déplacements (gare, établissement universitaire, médina, commerce, etc.)

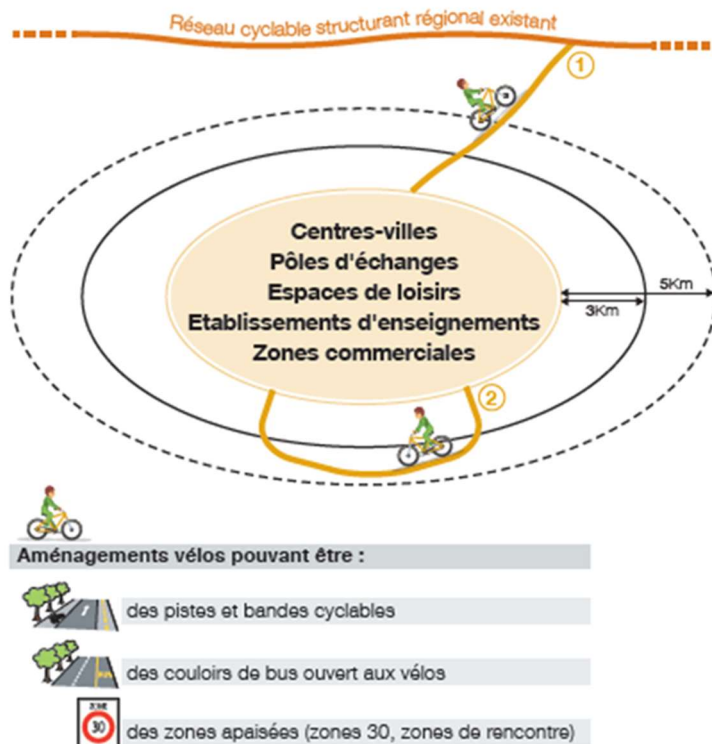


Figure 6 : Rendre la voirie cyclable, source Transitec

AXE 6 : Gérer la circulation et le stationnement afin de mieux maîtriser le trafic individuel motorisé

La motorisation moyenne des habitants du Grand Sousse passerait donc de 126 voitures pour 1000 habitants en 2020 à 160 voitures pour 1'000 habitants en 2030. Cette croissance, bien que synonyme d'une bonne croissance économique promettant une dynamisation de la région, signifie aussi la présence de plus de voiture en circulation et en stationnement ce qui causerait la dégradation de plusieurs indicateurs de la mobilité et ainsi la dégradation de la qualité de vie des habitants (saturation du réseau, augmentation du temps de déplacement, consommation de l'espace public...).

La stratégie de mobilité élaborée par le PDU devra donc impérativement maîtriser au mieux le trafic individuel motorisé.

Plus concrètement, les actions proposées sont les suivantes :

- **Action 6.1** : Mettre en œuvre le plan d'actions de l'étude de circulation et de stationnement dans la commune de Sousse
- **Action 6.2** : Réaliser et mettre en œuvre un plan de circulation et de stationnement dans les centralités principales (Msakén (Souk Ter Fer), Hamam Sousse (Port El Kantaoui), Kalaa kébira (centre commercial Mall of Sousse), Kalaa Seghira (Quartier de la gare)
- **Action 6.3** : Accompagner les travaux de réhabilitation de la deuxième rocade route ceinture (principal collecteur du trafic venant du sud vers le nord de l'agglomération)

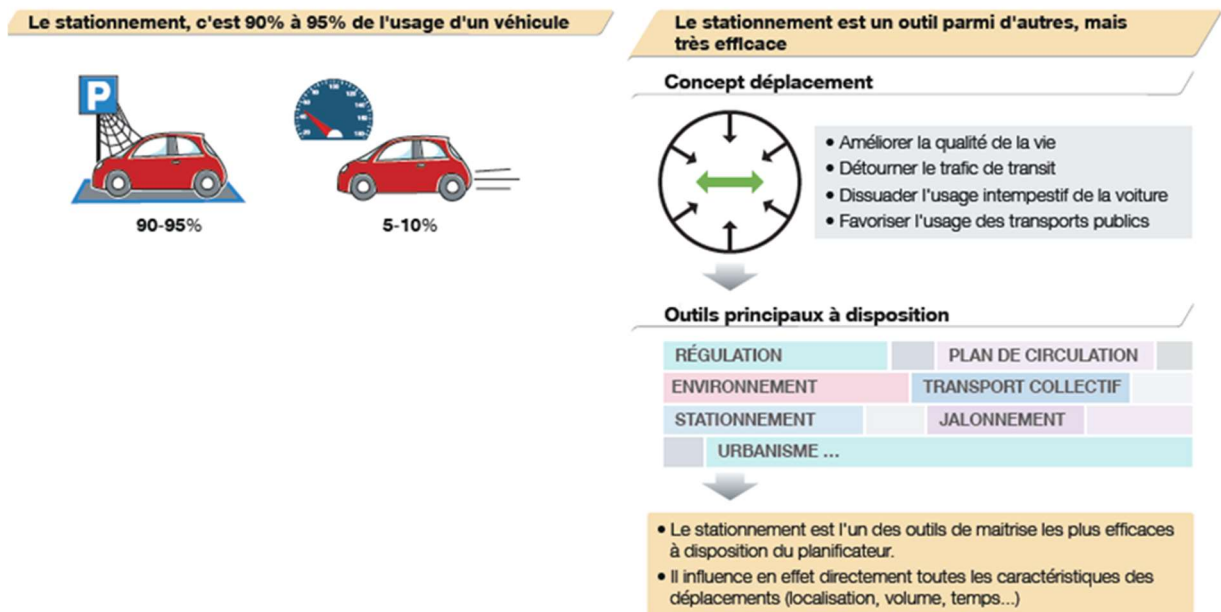


Figure 7 : Le stationnement, un outil en faveur d'une politique de déplacement cohérente
Source Transitec

AXE 7 : Repenser la mobilité des touristes en période estivale

Le tourisme, qui représente une part importante de l'activité économique du Grand Sousse et qui a souffert des attaques terroristes qui ont frappé le sol tunisien, s'est considérablement redressé en 2019 avec des arrivées internationales s'élevant à 9,4 millions (augmentation de 13,6% d'une année sur l'autre). Toutefois ces revenus ont chuté de près de 30% pour donner suite à la fermeture des frontières internationales en mars 2020. Avec le verrouillage total en avril 2020, toutes les réservations de touristes étrangers ont été annulées, avec une baisse estimée de 80% dans le secteur touristique tunisien.

Pour réagir à la crise et repartir sur de meilleures bases, le Grand Sousse devra être plus agile et résilient afin de répondre de manière locale aux besoins des populations en matière de mobilité.

Afin de soutenir un tourisme durable et résilient, trois actions importantes sont ressorties de la concertation avec les acteurs locaux :

- **Action 7.1** : Accompagner l'attractivité touristique du Grand Sousse par le développement de liaisons et de services de transport public auprès des touristes et par le développement de circuits touristiques à pied, ou à vélo
- **Action 7.2**: Prévoir un plan de circulation et de stationnement spécifique à Sousse et Hammam Sousse pendant la période estivale
- **Action 7.3**: Organiser le stationnement des cars touristiques



Figure 8 : Tourisme, cercle vertueux Source Transitec

AXE 8 : Améliorer la gestion des flux de marchandises

La circulation des poids lourds est nécessaire pour le maintien de l'activité industrielle et commerciale de Sousse. Elle est néanmoins source de congestion, de pollution et d'encombrement, notamment dans la partie la plus centrale de l'agglomération (port de Sousse). Par ailleurs, le stationnement des poids lourds est également problématique, notamment dans le secteur central de l'agglomération (centre-ville).

Même si, la hiérarchie du réseau routier proposé dans le cadre de l'Etude de circulation et de stationnement de la ville de Sousse permet de répondre aux besoins d'accessibilité des poids lourds, la problématique des marchandises dépasse cependant largement le cadre de la ville centre et requiert de déterminer l'ensemble des flux de marchandises (chaîne logistique) à l'échelle de l'agglomération afin d'organiser l'acheminement, le stockage et le transbordement de celles-ci.

Le transport de marchandises concerne un grand nombre d'acteurs et donc d'intérêts parfois contradictoires qu'il convient de satisfaire de la manière la plus équilibrée possible. En ce sens, le PDU préconise :

- **Action 8.1** : Réaliser un schéma directeur du transport de marchandises

AXE 9 : Réduire les impacts de la mobilité sur l'environnement

Lors de la COP 26, la Tunisie s'est engagée à baisser les émissions de carbone de 45% d'ici 2030 et l'acheminement vers la neutralité carbone à l'horizon de 2050.

Le transport est un des grands émetteurs de GES mais aussi secteur impactant directement la qualité de l'air des habitants d'une ville. Le PDU constitue donc l'occasion de penser et prévoir des actions permettant de limiter les nuisances du transport urbain sur le climat et sur la qualité de l'air :

- **Action 9.1** : Réduire les émissions des GES et améliorer la qualité de l'air

AXE 10 : Accroître la sécurité routière

La hausse du trafic automobile s'accompagne aussi d'une insécurité routière grandissante, plaçant la Tunisie comme le pays aux routes les plus meurtrières du Maghreb après la Libye, d'après l'organisation Mondiale de la Santé (OMS). Cette insécurité a de multiples causes : comportement inadéquat des automobilistes, problèmes susmentionnés de configuration de la voirie et de gestion du trafic, insuffisance du contrôle des infractions au code de la route, etc

Alors que les zones urbaines ne font que croître et que l'on assiste à une forte croissance de la motorisation en ville, cette situation ne peut que s'aggraver, si une politique de lutte ambitieuse, globale, cohérente et persévérante n'est pas mise en œuvre.

Il est donc urgent de concrétiser les actions suivantes :

- **Action 10.1** : Identifier et traiter les points noirs en termes de sécurité routière du réseau routier
- **Action 10.2**: Réaliser des campagnes de prévention de la sécurité routière, améliorer le contrôle de la circulation et la verbalisation

2.2 Trois niveaux d'actions

Pour être efficace et efficient, le PDU doit pouvoir proposer un plan d'action clair et fiable, qui organise ses recommandations selon trois niveaux de priorité, avec pour chacun un niveau d'approfondissement différent.

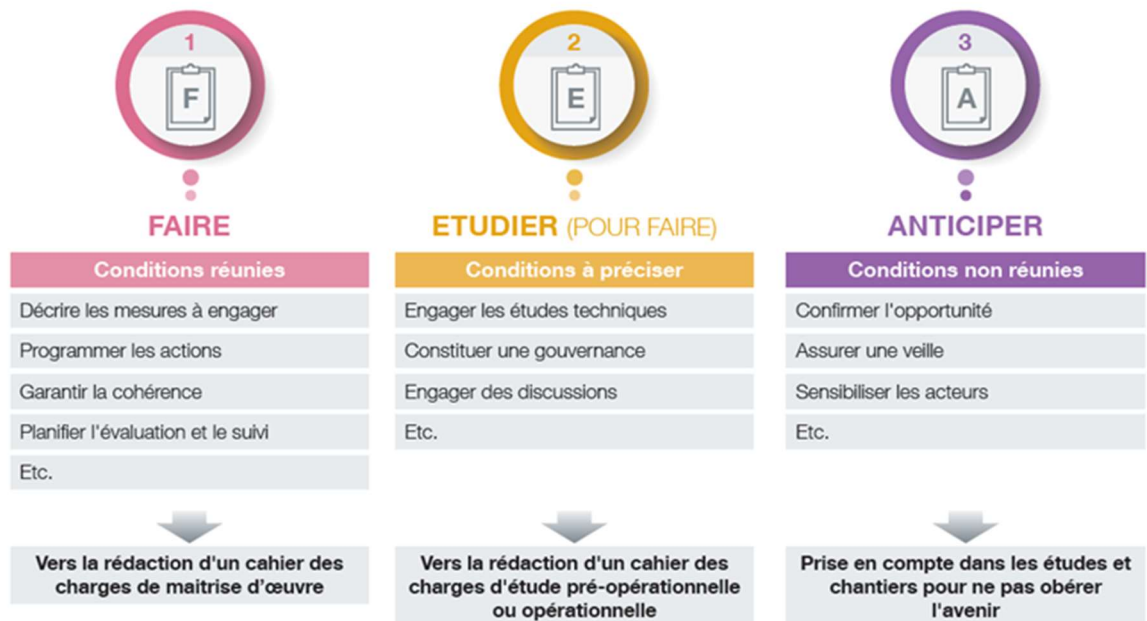
- **FAIRE** : concerne **les mesures prêtes à être mises en œuvre**, susceptibles de trouver une gouvernance efficace dans le temps du PDU (financement, portage et compétences) et ne dépendant pas d'autres mesures moins sécurisées. De façon générale, les mesures "faire" sont des mesures à relativement court terme, reposant sur des idées /projets déjà engagés ou prêts à l'être et à leurs conséquences directes

La fiche action s'attache donc à décrire les mesures à engager, à programmer les actions, à garantir leur cohérence avec les autres actions et à planifier leur suivi.

- **ETUDIER (POUR FAIRE)** : concerne **les mesures qui nécessitent encore certains éclaircissements avant d'être mises en œuvre**, pour stabiliser leur gouvernance et leur financement ou pour garantir que le cadre technique nécessaire à leur déclinaison opérationnelle soit clair et figé. Les conditions de réalisation opérationnelle de l'action restent à préciser ; aussi, l'action consiste en la réalisation d'études et à une poursuite des réflexions, pour donner lieu à une action concrète, à plus long terme, si les études en démontrent l'intérêt. En plus des études techniques, ce niveau nécessite aussi parfois la définition du porteur de projet (gouvernance).

- **ANTICIPER** : concerne **les mesures à long terme, dépendantes des mesures de niveau "étudier"**, dont les contours ne peuvent pas être clarifiés mais que les projets à court et moyen termes doivent considérer pour en faciliter la mise en œuvre future.

Ces actions sont aujourd'hui peu détaillées, car la réflexion sur ce sujet est récente, ou les moyens techniques encore en cours de développement. Ce sont donc plutôt des actions de veille, technique ou foncière, afin de laisser la possibilité, au-delà de l'horizon du présent PDU, de réaliser des actions en faveur de la mobilité durable.



Le plan d'actions du PDU se compose de 25 actions dont l'avancement et le niveau de connaissance en termes de financement sont très divers : Certaines sont à programmer facilement, leur lancement est prévu à court terme avec un budget assez précis (actions « faire »). D'autres nécessitent des études

techniques, ou en réflexion plus poussée, et leur maturité ne permet pas de les chiffrer ou de les planifier (actions « étudier pour faire » ou « anticiper »).

Pour un certain nombre d'actions, les coûts de réalisation sont inclus dans des coûts globaux d'aménagement de l'espace public (par exemple, la réhabilitation des trottoirs...) ou dans le budget de la commune en relation avec ses compétences de gestion de la voirie, et peuvent difficilement être individualisés. Enfin, ces données sont susceptibles d'évoluer au fur et à mesure de la réalisation des projets inscrits au PDU. Les éléments financiers indiqués sont donc des estimations, qui seront affinées projet par projet au cours de leur mise en œuvre.

Cette structuration du plan d'actions permettra au PDU d'être à la fois stratégique et concret, sans risquer l'obsolescence. Le PDU devient alors un guide, qui explique clairement, pour chaque acteur, ce qu'il doit engager au niveau tactique (études) et/ou opérationnel (projets) et à quelle échéance.

3. Plan d'actions : 2022 – 2030

10 AXES STRATEGIQUES	25 ACTIONS	Niveau de priorité	E	A	S	I	NIVEAU D'ACTION			NIVEAU d'URGENCE			INTERACTION ENTRE LES ACTIONS
							FAIRE	ETUDIER POUR FAIRE	ANTICIPER	LONG TERME 2030	MOYEN TERME 2026	COURT TERME 2023	
AXE 1: Assurer une meilleure gouvernance de la mobilité urbaine	1.1 Appuyer la mise en œuvre de l'AMMU du Grand Sousse	Priorité 1											
	1.2 Assurer le portage du plan d'action du PDU par l'AMMU du Grand Sousse	Priorité 1											
AXE 2 : Minimiser les besoins de déplacements en développant un urbanisme des courtes distances	2.1 Orienter le développement urbain vers les secteurs disposant déjà des services et équipements de proximité, pour diminuer les distances à parcourir	Priorité 1											Fiches 2.2 et 2.3
	2.2 Favoriser la mixité au sein des polarités de l'aire urbaine pour diminuer les flux pendulaires	Priorité 1											Fiches 2.1 et 2.3
	2.3 Favoriser le développement de services accessibles en 15min à pied ou à vélo au sein des pôles de proximité	Priorité 1											Fiches 2.1, 2.2, 5.1 et 5.2
AXE 3 : Renforcer l'attractivité des transports collectifs et des services de mobilité	3.1 Engager l'étude de restructuration du réseau de bus pour améliorer la performance du transport public	Priorité 1											
	3.2 Etudier la faisabilité de la réalisation d'une première ligne de BHNS	Priorité 2											
	3.3 Restructurer le réseau de TNRP (y compris relocalisation des arrêts et des stations et leur aménagement)	Priorité 1											
	3.4 Développer l'intermodalité par l'aménagement des pôles d'échange, le développement d'un SAEIV, l'étude d'intégration tarifaire et d'un système billettique	Priorité 1											
AXE 4 : Améliorer les conditions de déplacement pour les piétons	4.1 Mettre en œuvre les mesures nécessaires pour apaiser la sortie et sécuriser les abords des écoles	Priorité 1											
	4.2 Faire un diagnostic des lieux les plus problématiques pour les piétons, développer et assurer la maintenance de cheminements piétons urbains continus, sûrs et accessibles à tous	Priorité 1											
AXE 5 : Promouvoir l'usage du vélo en toute sécurité	5.1 Promouvoir l'usage du vélo (et du VAE) par des services de location, des événements et de la communication institutionnelle	Priorité 1											
	5.2 Aménager des infrastructures cyclables sur l'agglomération	Priorité 2											
	5.3 Intégrer le vélo dans les plans de circulation des communes de l'agglomération	Priorité 2											
	5.4 Prévoir des cases de stationnement (avec possibilité de fixer le cadre) à proximité des principaux pôles générateurs de déplacements (gare, établissement universitaire, médina, commerce, etc)	Priorité 2											
AXE 6 : Gérer la circulation et le stationnement afin de mieux maîtriser le trafic individuel motorisé (TIM)	6.1 Mettre en œuvre le plan d'actions de l'étude de circulation et de stationnement dans la commune de Sousse	Priorité 1											
	6.2 Réaliser et mettre en œuvre un plan de circulation et de stationnement dans les centralités principales (Msakén (Souk Ter Fer), Hamam Sousse (Port El Kantaoui), Kalaa kébira (centre commercial Mall of Sousse), Kalaa Seghira (Quartier de la gare))	Priorité 2											
	6.3 Accompagner les travaux de réhabilitation de la deuxième rocade route ceinture (principal collecteur du trafic venant du sud vers le nord de l'agglomération)	Priorité 1											
AXE 7: Repenser la mobilité des touristes en période estivale	7.1 Accompagner l'attractivité touristique du Grand Sousse par le développement de liaisons et de services de transport public auprès des touristes et par le développement de circuits touristiques à pied, ou à vélo	Priorité 2											
	7.2 Prévoir un plan de circulation et de stationnement spécifique à Sousse et Hammam Sousse pendant la période estivale	Priorité 3											
	7.3 Organiser le stationnement des cars touristiques	Priorité 3											Fiches 6.2 du PDU et 6.2 de l'ECS
AXE 8: Améliorer la gestion des flux de marchandises	8.1 Réaliser un schéma directeur du transport de marchandises	Priorité 2											
AXE 9 : Réduire les impacts de la mobilité sur l'environnement	9.1 Réduire les émissions des GES et améliorer la qualité de l'air	Priorité 1											
AXE 10 : Accroître la sécurité routière	10 Identifier et traiter les points noirs en termes de sécurité routière du réseau routier	Priorité 1											
	10 Réaliser des campagnes de prévention de la sécurité routière, améliorer le contrôle de la circulation et la verbalisation	Priorité 2											

Axe 1

Assurer une meilleure gouvernance de la mobilité urbaine



FICHE ACTION n°1.1 du PDU

AXE 1 : Assurer une meilleure gouvernance de la mobilité urbaine

Appuyer la mise en œuvre de l’AMMU du Grand Sousse

Synthèse

Au plan administratif et institutionnel, des mutations profondes sont en cours depuis 2011. En effet, la nouvelle Constitution adoptée en 2014 introduit une transformation profonde du dispositif institutionnel, notamment par l’adoption d’une décentralisation beaucoup plus forte qu’auparavant.

Le Gouvernement tunisien a élaboré une Politique Nationale de Mobilité Urbaine (PNMU) sous le pilotage du Ministère du Transport et de la Logistique (MT) qui a été approuvée lors du conseil des Ministres du 7 mai 2020. Pour permettre la construction d’un modèle de mobilité pérenne et durable, la PNMU a souligné l’urgence de renforcer et d’améliorer le système de gouvernance locale de la mobilité urbaine à travers la création à court terme des Autorités Métropolitaine de la Mobilité Urbaine (AMMU), nouvel échelon intercommunal.

L’AMMU sera une entité supra-communale de décision, pleinement redevable vis-à-vis des citoyens, à laquelle les communes délègueraient leurs responsabilités en matière de mobilité urbaine.

Le Conseil de l’AMMU inclura des élus des communes concernées ainsi peut-être que certains représentants de la région et de l’Etat. Le comité de pilotage actuel du PDU représente en soi une préfiguration de ce conseil qui vise à favoriser la coordination des actions menées par les communes et la définition de projets communs.

Par ailleurs, l’AMMU disposera d’une équipe compétente pour préparer et exécuter les décisions de son Conseil et gérer la mobilité au quotidien. Des règles précises de fonctionnement et de financement devraient être élaborées pour permettre à ces structures de fonctionner efficacement

Maitre d’ouvrage

Municipalités du Grand Sousse

Coûts estimatifs

AMO : 97 500 TND HT (30 000€ HT)

Achat du matériel nécessaire pour le fonctionnement : 32 500 TND HT (10 000€ HT)

Surface concernée

Ensemble du territoire du Grand Sousse

Niveau de priorité 1

Priorité 1 (2022 – 2023) et à maintenir dans le temps

1. Description du contexte et des enjeux

Dans la période actuelle de transition et de mise en place d'une décentralisation effective, où les structures locales restent à établir, les outils de gouvernance de la mobilité urbaine à construire, et les ressources humaines à développer considérablement, le soutien aux communes et aux AMMU s'avère essentiel. A très court-terme, un enjeu particulier concerne la mise en place rapide de l'AMMU et le recrutement de son personnel.

L'AMMU du Grand Sousse, dont le fonctionnement sera subventionné en partie par un Fonds National de la Mobilité Urbaine, actuellement en cours de création, aura la charge de planifier et d'organiser la mobilité et les transports selon le plan d'action du PDU. La création de l'AMMU est une condition sine qua none de la réussite du présent PDU.

Un atelier s'est tenu le 6 avril 2021, au niveau de la ville de Sousse concernant la mise en place de l'AMMU du Grand Sousse (dont la préfiguration est le Copil du présent PDU) a fait émerger une vraie volonté locale à porter ce processus d'installation et concrétisation de cette instance locale.

2. Principes d'intervention – description des prestations

L'Appui à la mise en œuvre se fera en deux temps selon la PNMU :

- **Mise en place du Comité de l'AMMU (très court terme) :**

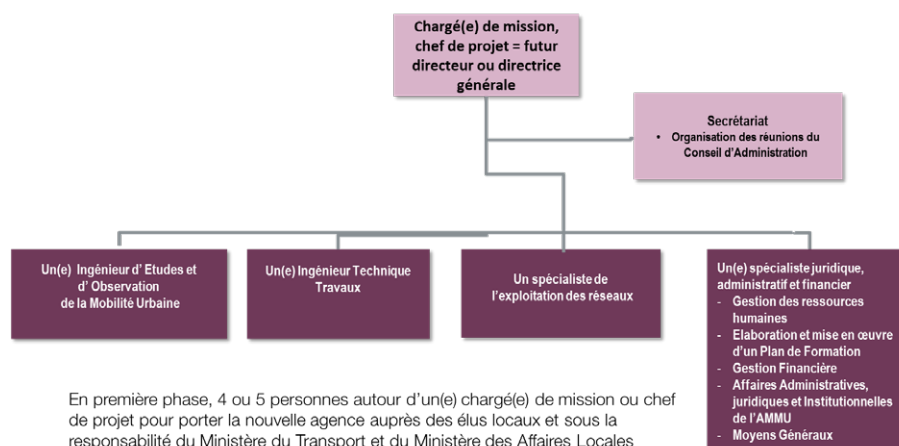
Il s'agit de l'étape de préfiguration de l'AMMU. C'est une étape préparatoire de la mise en place qui peut s'étaler ne doit pas dépasser 3 ans au plus.

Ce comité doit servir de préfiguration au conseil d'administration de la future AMMU qui doit devenir le lieu de coordination des principaux acteurs de la mobilité urbaine du Grand Sousse. Il doit permettre d'établir une approche métropolitaine et multimodale qui assure le pilotage stratégique d'une démarche concertée pour le suivi des différents dossiers en cours.

L'expérience montre aussi qu'il s'agit d'une étape sensible pour s'assurer de la capacité de passer à la mise en place effective de l'AMMU. La formalisation du cadre provisoire de la préfiguration à travers la signature d'un arrêté intercommunale faciliterait la mise en place de l'institution.

Parmi les actions préconisées lors de cette phase :

- Signature du décret de création par les communes concernées ;
- Coordination avec les différents acteurs impliqués dans la mobilité urbaine ;
- Constitution d'une équipe, appuyés par des moyens (locaux, matériels) ;
- Etablissement d'un programme de travail annuel et répartition des tâches ;
- Mise à disposition des outils de travail spécifique nécessaires (site web, matériels informatique, documentation, logistique...) ;



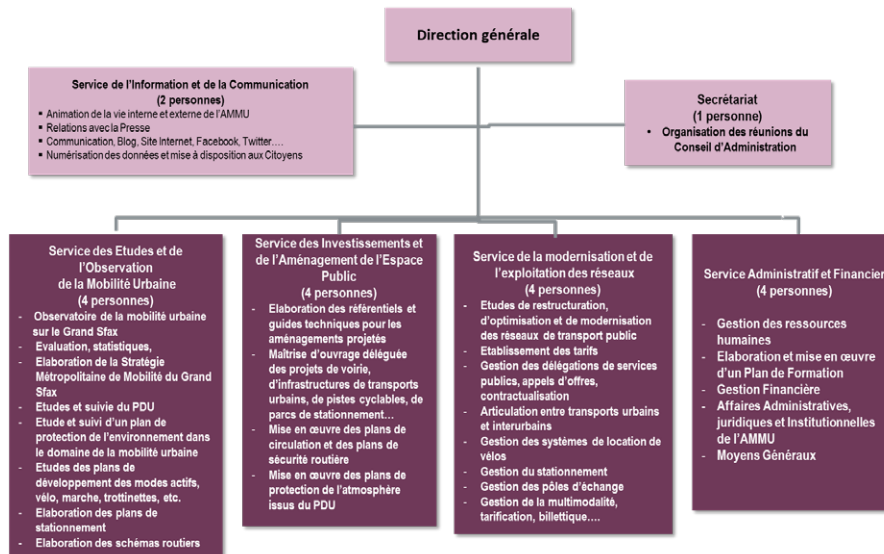
Organigramme du comité de l'AMMU issu de la PNMU, source Transitec

• **AMMU sous forme d'EPNA (dès que les conditions le permettent) :**

L'AMMU a terme aura pour forme juridique l'EPNA (Etablissement Public Non Administratif).

Les actions préconisées lors de cette phase sont les suivantes :

- Adaptation de l'organigramme et appui au recrutement du staff complémentaire dont l'AMMU aura besoin
- Collecte, analyse et traitement des données sur la mobilité urbaine, amélioration de la connaissance, et l'observation des évolutions : mise en place d'un observatoire local de la mobilité urbaine



Organigramme de l'AMMU sous forme d'EPNA issu de la PNMU, source Transitec

3. Coûts estimatifs

Les prix s'entendent à +/- 20%

AMO : 97 500 TND HT (30 000€ HT) pour la phase de mise en place

Achat du matériel nécessaire pour le fonctionnement : 32 500 TND HT (10 000€ HT)

4. Montage institutionnel

- Maître d'ouvrage : les municipalités du Grand Sousse
- Autres acteurs : Ministère des Transports

5. Points de vigilance et mesures d'accompagnement

La mise en œuvre de l'AMMU nécessite l'implication active et la coopération responsable de l'ensemble des parties prenantes en particulier les communes concernées.

Par ailleurs, pour aider l'Etat à mettre en œuvre la PNMU, il a été décidé de mettre en place une unité technique forte d'accompagnement au niveau central, l'UTAC. Cette unité est le maître d'œuvre de la transition à l'échelle nationale. Le travail se fera en étroite collaboration avec cette entité.

6. Illustrations



Atelier de concertation du 06.04.21 pour la mise en place d'une Autorité Métropolitaine de la Mobilité Urbaine dans le Grand Sousse

7. Références

Les formes institutionnelles de la gestion de la mobilité urbaine dans la pratique internationale sont très variées, parfois au sein d'un même pays. Souvent la capitale ou les grandes métropoles ont un statut particulier, avec plus de présence de l'Etat, par rapport à la gestion de la mobilité urbaine dans les villes moyennes.

Forme institutionnelle	Pays
Collectivité supra communale. Région	Madrid - Valencia - Stockholm - Copenhagen – Amsterdam - Lisbon -
Région et communes	Barcelone - Lyon - Berlin - Francfort - Paris
Société de Développement Local créée par les collectivités, Gestion intercommunale	Casablanca et autres grandes villes du Maroc.
Intercommunalité – Etablissement intercommunal	Helsinki – Villes françaises –
Communes	Milan - Londres
Société technique de droit privé chargée de la coordination	Hambourg – Munich
Autorité d'organisation et Autorité de régulation sous forme d'Autorité administrative indépendante	Abidjan. l'Autorité de la Mobilité Urbaine dans le Grand Abidjan (AMUGA)
Etablissement à caractère professionnel.	Dakar. Conseil exécutif des transports urbains de Dakar (CETUD).

8. Niveau de priorité

Priorité 1 (2021 - 2025)

9. Calendrier

(2022-2025) : Comité de l'AMMU

(2026-2030) : AMMU sous forme d'EPNA

FICHE ACTION n°1.2 du PDU

AXE 1 : Assurer une meilleure gouvernance de la mobilité urbaine

Assurer le portage du plan d'action du PDU par l'AMMU du Grand Sousse

Synthèse

Le PDU est fondamental pour les autorités organisatrices de la mobilité : il constitue la vision politique et stratégique de la mobilité urbaine sur leur territoire. L'AMMU du Grand Sousse aura pour responsabilité d'assurer le portage du plan d'action du PDU.



1. Description du contexte et des enjeux

Le PDU, en tant qu'outil et démarche intégrée, ne peut exister et avoir du sens sans un portage politique fort à l'échelle métropolitaine et si des moyens humains, techniques et financiers sont mobilisés.

2. Principes d'intervention – description des prestations

- Assurer un portage politique par des décideurs compétents est nécessaire pour mettre en œuvre les objectifs de politique publique de mobilité à moyen et long terme. En l'absence de directives officielles sur l'élaboration, le contenu et le processus d'adoption d'un PDU en Tunisie, il appartient à son ou ses porteurs initiaux de se montrer particulièrement proactifs pour consolider la démarche et le contenu du PDU, au travers d'une communication appropriée qui permette de créer une adhésion aussi forte que possible autour de son contenu et de faciliter ainsi l'amorce de sa mise en œuvre.
- Renforcer le rôle de l'AMMU chargée du portage, de la coordination et du suivi de la mise en œuvre du PDU selon la PNMU. Parmi les missions suggérées :

- préparer et suivre les décisions relatives au PDU et à sa mise en œuvre (y.c. études d'approfondissement et de révision du PDU)
- veiller à l'identification et à la mobilisation des financements nécessaires
- veiller à l'intégration et à la bonne exécution des budgets et des projets contribuant à la mise en œuvre du PDU
- assurer le monitoring de la mise en œuvre du PDU
- assurer les fonctions d'observation de la mobilité et veiller à la communication des informations pertinentes.
- Mettre en place d'un observatoire de la mobilité en collaboration avec le Comité de suivi des observatoires de l'UTAC tel que recommandé par la PNMU
 La nécessité de disposer d'informations fiables sur l'évolution du système des déplacements (offre, demande, dysfonctionnement, effets, etc.) est largement avérée. Le PDU recommande ainsi d'instaurer un "observatoire des déplacements urbains" destiné à suivre l'état d'avancement des prescriptions de la démarche et d'évaluer leurs effets.

3. Coûts estimatifs

Les prix s'entendent à +/- 20%

AMO : 97 500 TND HT (30 000€ HT)

Expertise en base de données pour la mise en place de l'Observatoire : 97 500 TND HT (30 000€ HT)

4. Montage institutionnel

- Maître d'ouvrage : AMMU du Grand Sousse ou sa préfiguration
- Autres acteurs : ministère des Transports, Comité de suivi des observatoires de l'UTAC

5. Points de vigilance et mesures d'accompagnement

La réussite du PDU est liée à l'évolution des comportements de mobilité des usagers. Ainsi, il est fondamental de communiquer de manière claire et régulière sur les enjeux et les principales actions relevant du PDU. Un plan de communication gagnerait ainsi à être conçu en identifiant les principales cibles, et en définissant les principaux contenus à diffuser par les différents canaux disponibles, ainsi que les responsabilités associées.

6. Niveau de priorité

Priorité 1 (2021 - 2025)

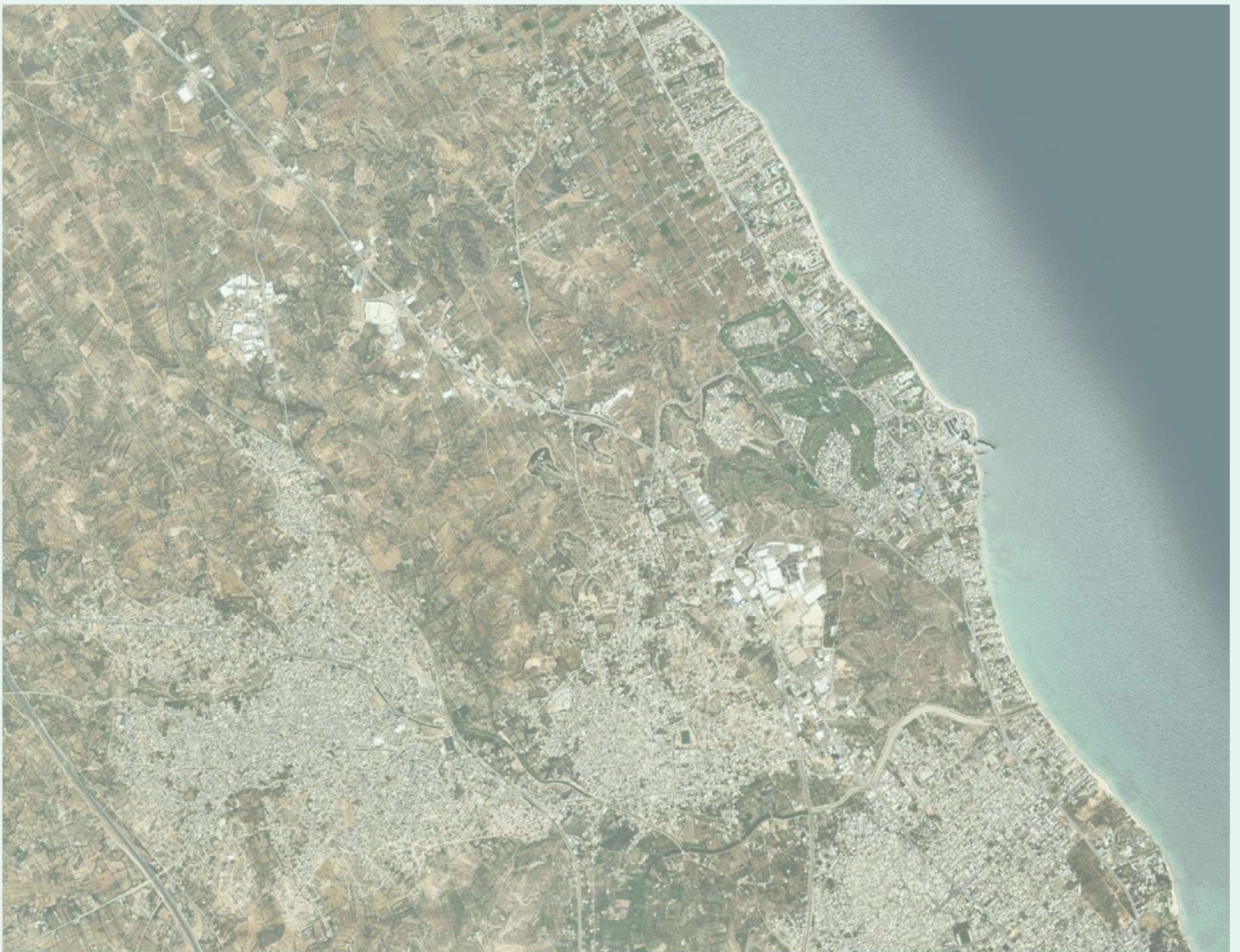
7. Calendrier

(2022-2025) : Comité de l'AMMU

(2026-2030) : AMMU sous forme d'EPNA

AXE 2

Minimiser les besoins de déplacements en développant un urbanisme des courtes distances



FICHE ACTION n°2.1 du PDU

AXE 2 : Minimiser les besoins de déplacements en développant un urbanisme des courtes distances

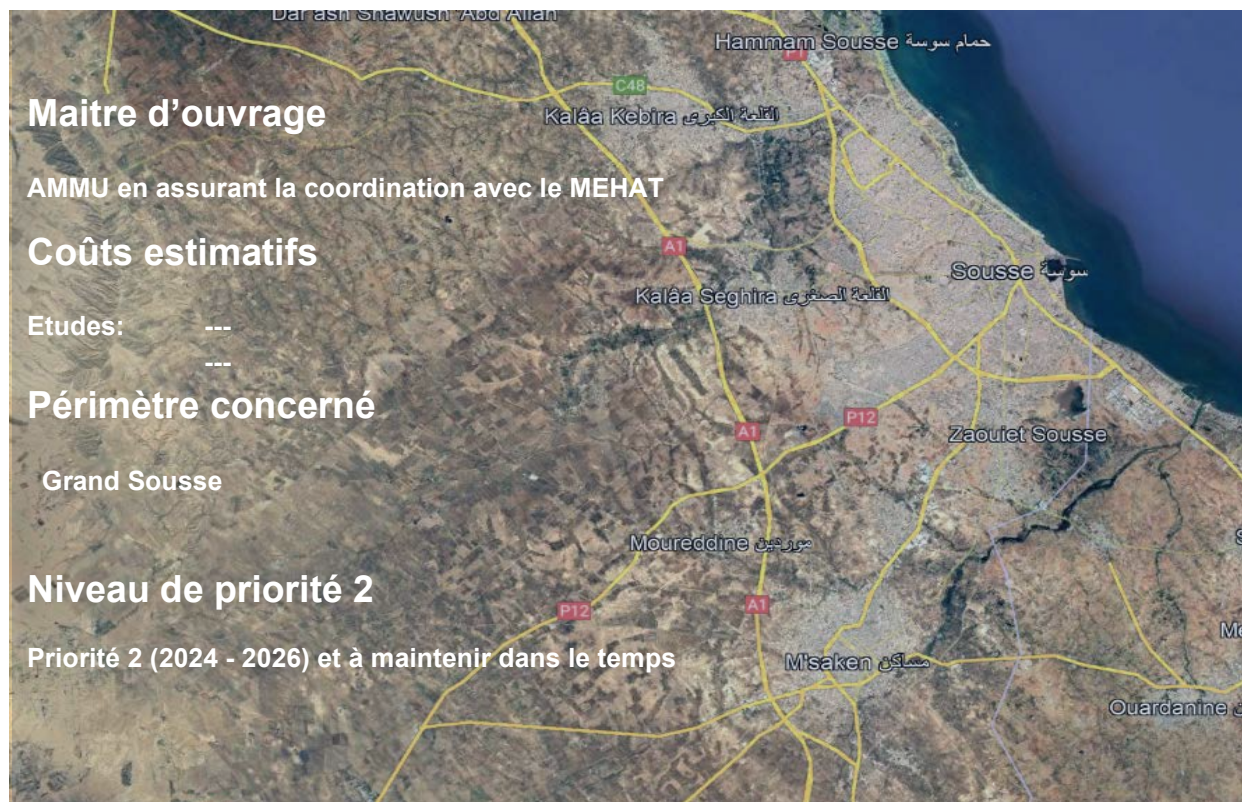
Orienter le développement urbain vers les secteurs disposant déjà des services et équipements de proximité, pour diminuer les distances à parcourir

Synthèse

La vision adoptée pour le Grand Sousse dans le cadre du programme PDUI est celle de la métropole des proximités. Dans cette approche, la planification urbaine doit permettre de réduire la demande de mobilité à la source. Cela consiste à lutter contre l'étalement urbain et réduire la dépendance automobile en orientant le développement urbain vers les zones disposant déjà des services et

équipements de proximité, ou prévoir de nouveau développement en intégrant les dynamiques transport et urbanisme afin de diminuer les distances à parcourir et faciliter le quotidien des Soussiens.

Un travail de concertation et de mise en cohérence avec les études urbaines du PDUI a été mis en place au cours de cette démarche.



1. Description du contexte et des enjeux

Les transports et les mobilités sont devenus centraux pour assurer le dynamisme, le fonctionnement et l'attractivité des territoires. Les usagers adoptent des modes de déplacements de plus en plus variés. Des efforts et des renouvellements vis à vis des aménagements urbains et péri-urbains s'avèrent nécessaires afin d'accompagner l'essor rapide des mobilités sur les territoires.

Les collectivités doivent veiller à l'articulation et à la cohérence de leurs stratégies de mobilités et d'urbanisme pour faire face à ces évolutions et proposer un aménagement du territoire favorisant des pratiques de mobilité plus durables. L'impact de ces actions se mesure sur le long-terme, étant donné les délais de réalisation des projets urbains. Néanmoins, elles ont un rôle structurant pour une agglomération.

2. Principes d'intervention

- Assurer une bonne coordination avec les acteurs en charge de l'urbanisme via une charte de travail en commun
- S'assurer de densifier autour des principaux axes de transports en commun qui seront définis dans l'étude de restructuration du réseau de bus et en application du concept TOD (Transit Oriented Development)

3. Coûts estimatifs

Les prix s'entendent à +/- 20%

- Coût AMO : 97 500 TND HT (30 000 € HT)

4. Montage institutionnel

- Maître d'ouvrage : AMMU en assurant la coordination avec le MEHAT
- Autres acteurs : ---

5. Niveau de priorité

Priorité 2 (2024 - 2026) et à maintenir dans le temps

FICHE ACTION n°2.2 du PDU

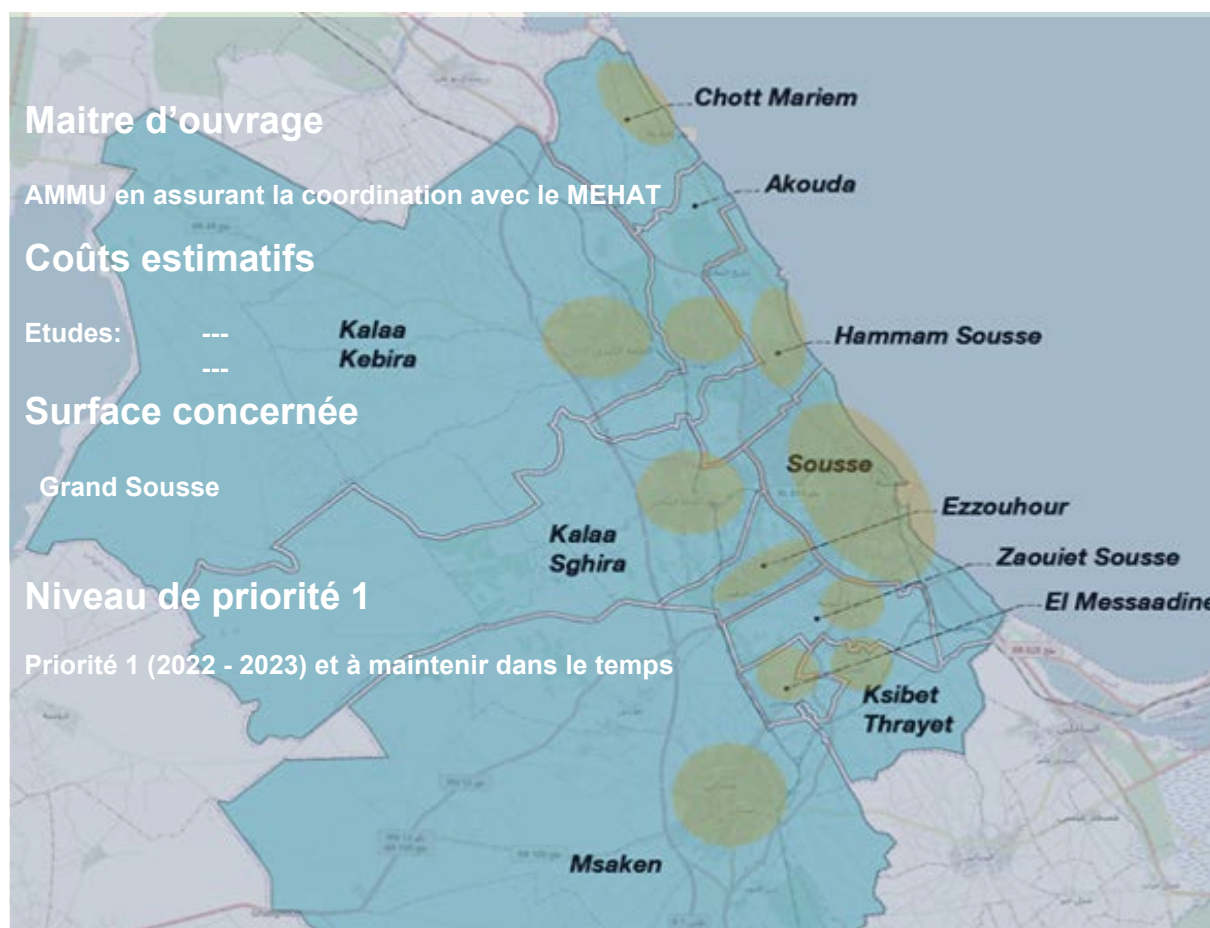
AXE 2 : Minimiser les besoins de déplacements en développant un urbanisme des courtes distances

Favoriser la mixité au sein des polarités de l'aire urbaine pour diminuer les flux pendulaires

Synthèse

Le système de mobilité ne peut être pensé sans articulation étroite avec l'urbanisme. Etant données que les déplacements domicile-travail et domicile-étude sont les plus structurants pour la mobilité des habitants, il est essentiel de rechercher une mixité des fonctions (emplois, résidentiel, loisirs et commerce) au sein des différents quartiers de la métropole de Sousse. Cette mixité doit permettre de réduire les flux pendulaires centre-périphérie au profit de

déplacements au sein de centralités secondaires où la densité humaine (population + emploi) est plus élevée que dans le reste de la périphérie. La création de centralités secondaires dépend également de la concentration d'équipements dans un périmètre prédéfini et de plans locaux d'urbanisme qui définit les possibilités d'implantation pour les différentes activités.



1. Description du contexte et des enjeux

Dans les politiques d'aménagement du territoire, la mixité fonctionnelle des zones urbaines permet à la fois d'améliorer la qualité de vie à l'échelle des quartiers, de réduire les ségrégations spatiales et de favoriser les déplacements de courte distance. Le polycentrisme est synonyme de plus de diversité et d'avantage d'équité territoriale. Il doit permettre de faciliter l'accès à l'emploi et de disposer plus facilement de logements abordables non loin de son emploi. Il permet également, à partir du moment où les centralités secondaires sont reliées par des systèmes de transport public performant de réduire l'usage de l'automobile.

A l'inverse, les villes qui conservent une centralité forte sont sujettes à des déplacements pendulaires réalisés en voiture qui génèrent des embouteillages importants sur les axes pénétrants. Cette situation se traduit rapidement par une désaffection des investisseurs pour le centre-ville et le développement d'activité en périphérie qui accentue la dynamique d'étalement urbain en même temps que le cœur de ville s'appauvrit.

2. Principes d'intervention

- Encourager la création d'emplois au niveau des centralités secondaires par l'implantation de groupements d'entreprises (zones industrielles, de plates-formes logistiques) celles-ci étant en effet les principales actrices d'autonomisation des centralités ;
- Décentraliser certains équipements de la ville de Sousse vers les centralités secondaires : administrations, équipements médicaux, scolaires, culturels et commerciaux ;

3. Coûts estimatifs

Les prix s'entendent à +/- 20%

- Coût étude : --
- Coût travaux : ---
- Sources de financement

4. Montage institutionnel

- Maître d'ouvrage : AMMU en assurant la coordination avec le MEHAT
- Autres acteurs : ---

5. Niveau de priorité

Priorité 1 (2022 – 2023) et à maintenir dans le temps

FICHE ACTION n°2.3 du PDU

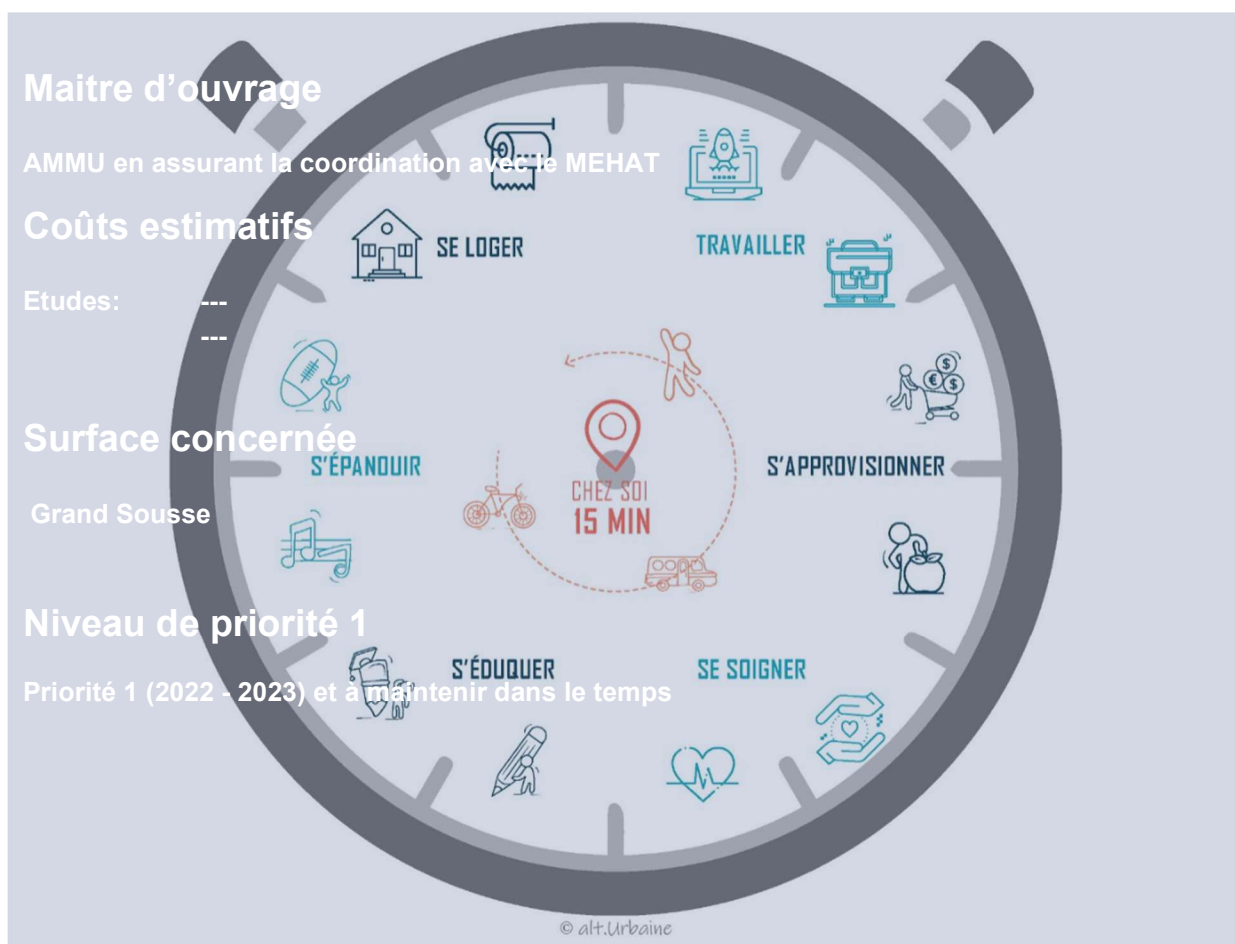
AXE 2 : Minimiser les besoins de déplacements en développant un urbanisme des courtes distances

Favoriser le développement de services accessibles en 15min à pied ou à vélo au sein des pôles de proximité

Synthèse

L'un des objectifs affirmés du Grand Sousse dans le cadre des études du PDUI est de « mettre en commun » toutes les ressources du territoire : les transports, les logements, les équipements publics et les activités économiques, dans une perspective sociale et durable.

L'idée étant que la dimension temporelle soit prise en compte dans l'aménagement urbain avec pour objectif de favoriser des polarités où les habitants peuvent assurer la majorité de leurs besoins à 15 min de chez eux à pied ou à vélo.



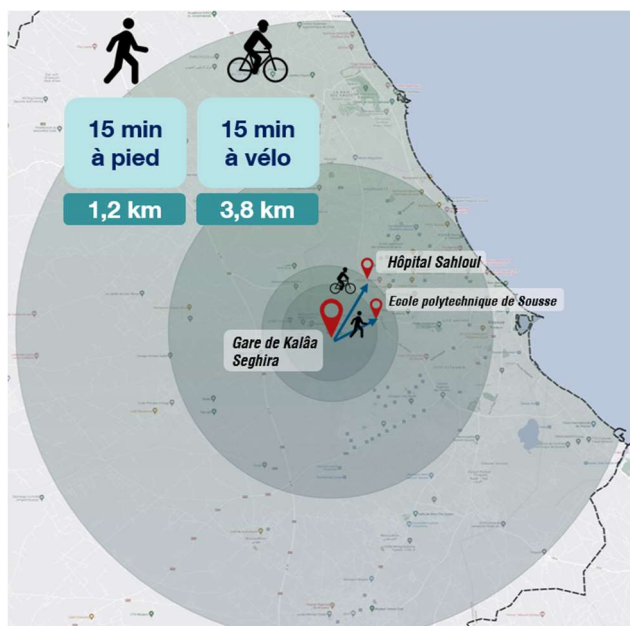
1. Description du contexte et des enjeux

La typologie du territoire conditionne les choix de mobilité des usagers. En effet, plus le territoire est dense, plus il a accès à des services à proximité et plus il peut bénéficier d'une offre de transport de qualité.

Les territoires à la fois denses et mixtes sont ceux où les pratiques de mobilité urbaine sont les plus soutenables.

La vision adoptée dans le cadre du programme PDUI et proposé dans ce PDU « Grand Sousse 2030 : métropole des proximités » tend à favoriser l'accessibilité à une diversité d'activités quotidiennes sans recourir à un mode de déplacement motorisé. C'est le principe de la « ville du quart-d'heure » qui vise à repenser la ville à partir d'une première échelle de « 15 minutes de marche ».

La part modale de la marche à pied est encore très importante ; l'objectif est de la maintenir et rendre plus agréable pour les habitants du Grand Sousse. La deuxième échelle est celle d'une distance de « 15 minutes à vélo » dans l'optique de voir ce mode à haut potentiel se développer au sein de la métropole soussienne.



2. Principes d'intervention

Plus pratiquement, les centralités se définissent par la concentration de certaines fonctions urbaines (administration, emploi, éducation, santé, culte, commerces, transport, etc.)

Ainsi au-delà des centralités municipales définies administrativement, la carte ci-jointe présente le périmètre à 15 minutes d'établissements scolaires (les collèges ici).

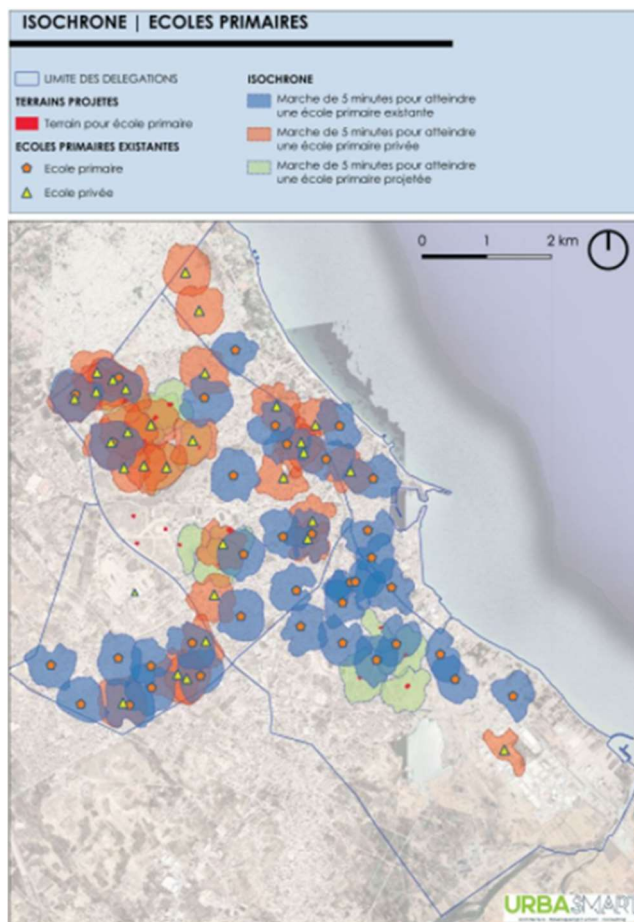
Au sein de ces pôles de proximité, l'objectif est donc de favoriser le développement de services du quotidien accessibles à 15 minutes à pied ou à vélo.

3. Montage institutionnel

Maitre d'ouvrage : AMMU en assurant la coordination avec le MEHAT

4. Niveau de priorité

Priorité 1 (2022 – 2023) et à maintenir dans le temps



AXE 3

Renforcer l'attractivité des transports collectifs et des services de mobilité



©education.jhu.ed

FICHE ACTION n°3.1 du PDU

AXE 3 : Renforcer l'attractivité des transports collectifs et des services de mobilité

Engager l'étude de restructuration du réseau de bus pour améliorer la performance du transport public

Synthèse

L'ambition de la restructuration du réseau de transport collectif s'inscrit dans un objectif global d'amélioration de l'accessibilité à l'ensemble du territoire du Grand Sousse par le développement d'un réseau de transports collectifs multimodal hiérarchisé et intégré.

Dans une vision à long terme de mobilité urbaine soutenable, il s'agit d'asseoir la part modale des transports collectifs par rapport aux autres modes motorisés :

(i) en adaptant le réseau de bus aux configurations du territoire et à la diversité du réseau viaire urbain ; (ii) en complétant le

maillage du réseau actuel sur l'ensemble du périmètre de l'étude ; (iii) en le hiérarchisant de manière à identifier les futurs lignes de BHNS ainsi que les principaux pôles d'échange ; (iv) en identifiant des liaisons tangentielles.

L'objectif est ainsi de garantir un niveau de service optimal pour la desserte des habitants, des emplois et des équipements sur l'ensemble du périmètre.

Cette restructuration du réseau de transport collectif est fonctionnelle, mais elle sera motivée par un objectif de soutenabilité financière de l'exploitation.



Maitre d'ouvrage
 Autorité Métropolitaine de la Mobilité Urbaine du Grand Sousse (AMMU) ou bien son comité de préfiguration

Coûts estimatifs
 Etudes: 240 000 EUR HT (780 000 TND HT)
 AMO : 48 000 EUR (156 000 TND HT)

Périmètre d'études
 Grand Sousse (Akouda, Chott Meriem, Ezzouhour, Hammam Sousse, Kalaa Kebira, Kalaa Seghira, Ksibèt Thrayèt, Messadine, Msakén, Sousse, Zaouiet Sousse)

Niveau de priorité : Priorité 1 (2022 - 2023)

1. Description du contexte et des enjeux

Le diagnostic réalisé a montré l'impact de la défaillance du réseau de bus actuel sur l'ensemble du système de mobilité actuel du Grand Sousse :

- Une insuffisance préoccupante de l'offre de transport régulier perceptible principalement aux heures de pointe ;
- Une part modale très faible du transport régulier (2%) ;
- Un réseau de bus radial peu performant (un réseau en étoile non hiérarchisé mêlant services urbains, périurbains et interurbains, une faible qualité de service, un manque d'informations à dispositions des voyageurs, des fréquences basses, un réseau insuffisamment attractif, une clientèle captive) ;
- Une offre de Transport Non Régulier de Personnes (TNRP) en hausse et en concurrence avec les services de transport régulier (les deux tiers des lignes exploitées sont en concurrence directe avec au moins une ligne de transport collectif institutionnelle). Ces lignes institutionnelles sont desservies par des modes de transport plus capacitaires mais offrant une cadence de départs inférieure et une capacité totale insuffisante pour absorber l'intégralité de la demande. Le secteur du TNRP pèse aujourd'hui d'un poids certain dans l'offre de transport (une part modale de 14%), en termes de parcs (90 % du parc de véhicules assurant du transport de personnes), de consommation de l'espace public et d'impact environnemental.

Le présent PDU, qui ambitionne de faire du Grand Sousse la métropole des proximités, a défini comme axe stratégique le renforcement de l'attractivité des transports collectifs et des services de mobilité et comme action prioritaire, **la restructuration du réseau de transport collectif** sur l'ensemble du territoire avec comme objectifs principaux :

- La définition, à l'horizon 2025, un réseau de transport collectif par bus plus lisible et performant à travers une meilleure hiérarchisation en s'appuyant sur l'analyse du fonctionnement actuel et sur un concept multimodal de déplacements ;
- L'identification en cours de l'étude des lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) qui puissent devenir des lignes armature (cette identification permettra de lancer en parallèle l'étude de faisabilité d'une ou deux lignes de BHNS) ;
- La définition de la structure et l'organisation des lignes du réseau urbain et du réseau périurbain, ainsi que la complémentarité avec la desserte en TNRP ;
- La quantification de l'offre et de la demande sur les différentes lignes en s'appuyant sur la réalisation de campagnes d'enquêtes, pour fiabiliser les estimations de fréquentation et la définition de l'offre ;
- Mise en évidence des mesures d'accompagnement, notamment en matière de circulation et d'organisation et aménagement des pôles d'échanges et arrêts de bus, ...
- L'analyse économique de l'exploitation et du réseau de transport public (que ce soit en termes de coûts et de recettes d'exploitation) afin de garantir la performance du système ;
- L'évaluation de l'enveloppe financière nécessaire à sa réalisation, afin de s'assurer de la faisabilité du système proposé ;
- L'établissement d'un plan d'actions de la mise en place du réseau restructuré.

2. Description des prestations à réaliser dans le cadre cette étude

L'étude de restructuration du réseau de bus devrait se structurer autour des missions suivantes :

Mission 1 : Diagnostic et Campagnes d'enquêtes

La mission de diagnostic doit permettre de cibler clairement les problématiques et caractéristiques territoriales et de fonctionnement du réseau de bus, mais aussi de ressortir les attentes et objectifs de la restructuration. Pour ce faire, les tâches suivantes sont prévues :

- Recueil et analyse des données à disposition, tant au niveau du transport (fonctionnement actuel, projets, ...) que du territoire (développement territorial, pôle générateurs, ...);
- Réalisation d'une campagne d'enquête, permettant de préciser toutes les données nécessaires sur l'offre et la demande du réseau de bus (Enquêtes O-D, enquêtes montées/descentes, ...);
- compléter la cartographie de l'état actuel du réseau (lignes, fréquences, fiabilité ...);
- identification des dysfonctionnements et des éléments positifs sur le réseau de transport en commun actuel. Des réunions auront lieu avec l'exploitant actuel afin de cadrer les différentes visites sur le terrain;
- mise en évidence de l'offre TNRP dans les différents quartiers. Ce mode de transport étant concurrent aux transports réguliers, il est nécessaire d'en juger son implantation et son usage (au minimum qualitativement);
- suite aux analyses précédentes, mise en évidence des besoins non satisfaits par le réseau de bus actuel ainsi que des marges de manœuvre;
- analyse des coûts et des recettes d'exploitation ainsi que du fonctionnement institutionnel. Ces analyses sommaires permettront de donner un cadre sur le fonctionnement actuel du système de transport par bus et identifier les vecteurs d'amélioration de la performance de l'exploitation du réseau de bus;
- définition des objectifs de la réorganisation du réseau, comme par exemple :
 - développer l'attractivité du bus;
 - rationaliser les km parcourus;
 - offrir de nouvelles liaisons entre secteurs;
 - ...
- Synthèse du diagnostic.

Mission 2 : Elaboration d'une stratégie de développement du réseau

Avant de définir le réseau physique à mettre en place à l'horizon de l'étude, il est d'abord nécessaire de disposer d'une vision du « réseau projeté » pour ensuite identifier les lignes à mettre en place. A noter que toutes ces analyses ne nécessitent pas forcément un modèle de simulation, les bases devant être définies en partie par une analyse fine des nombreuses données à disposition et grâce à la bonne connaissance du contexte locale. Les tâches suivantes sont prévues :

- Elaboration d'une stratégie de développement de l'offre de transport collectif intégrant une réflexion sur les TNRP en tant que composante complémentaire par rapport aux autres modes de transports collectifs, par :
- Elaboration de variantes d'organisation du réseau de transport collectifs, sur la base d'une analyse critique du réseau existant.
- Analyse multicritère comparative de chaque variante et de la situation actuelle, en fonction de différents indicateurs, notamment, la production kilométrique, l'estimation de la fréquentation, l'estimation des charges d'exploitation, entre autres indicateurs.
- Définition d'un nouveau réseau hiérarchisé constitué de lignes armatures, de lignes secondaires et de lignes de desserte.
- Définition des principales caractéristiques des lignes et mesures d'accompagnement.
- Analyse des équilibres financiers (en fonction de l'évolution de la grille tarifaire, des coûts d'exploitation et des contraintes budgétaires éventuelles) et du modèle d'exploitation à adopter.

Mission 3 : Etude détaillée de la variante retenue

La troisième mission sera l'occasion de détailler l'organisation du réseau selon la variante retenue en suivant les étapes citées ci-après :

- pour chaque secteur (ou corridor), définition de schémas hiérarchisés pour le réseau de transports collectifs pour l'horizon 2025 :
 - identification des contraintes de liaisons ou de dessertes locales,

- proposition d'une structuration du réseau (hiérarchisation des lignes, fonctionnement de chaque secteur, maillage du réseau...),
- synthèse sous forme d'un schéma stratégique pour le réseau de transport collectif avec la déclinaison spatiale des niveaux de desserte.
- conception finale du réseau et définition des caractéristiques principales pour les deux horizons:
 - principes de l'offre,
 - définition des itinéraires et des principaux points d'arrêt, la longueur des lignes aller et retour et tronçon, avec identification des couloirs pouvant abriter des BHNS, des voies réservées aux bus ; pôles d'échanges, etc.
 - amplitudes horaire selon les calendriers ;
 - définition par ligne de l'intervalle de passage en heures de pointe et heures creuses ;
 - mise en exergue des points noirs en termes de circulation et principes de résorption de ces points noirs au profit de l'amélioration de la performance des transports collectifs ;
 - définition des équipements minimum aux points d'arrêt ;
 - estimation de la fréquentation sur les différentes lignes ;
 - localisation des dépôts ;
 - Estimation de la population de la zone de chalandise par tronçon de ligne ou quartier et de la population qui peut être potentiellement captée sur les TC (en distinguant les usagers captés actuellement et le potentiel de gain dans le futur) ;
 - Nombre de voyageurs par ligne et taux d'usage (voyage par km).
- analyse sommaire du bilan financier :
 - Analyse des éléments socioéconomiques ;
 - Estimation du niveau de recettes ;
 - Estimation des charges d'exploitation sur la base des ratios actuels ;
 - Estimation des investissements et coûts de travaux d'infrastructure ;
 - Etablissement du bilan financier global du scénario retenu ;
 - ...
- Etablir le plan d'actions de la mise en place du réseau proposé.

3. Coûts estimatifs

Les prix s'entendent à +/- 20%

- Coût études : 240 000 EUR HT (780 000 TND HT)
- Coût AMO : 48 000 EUR (156 000 TND HT)

4. Montage institutionnel

- Maître d'ouvrage : AMMU du Grand Sousse ou sa préfiguration
- Autres acteurs : Société de Transport du Sahel (STS), Ministère du Transport

Cette étude devrait être conduite par l'AMMU du Grand Sousse en étroite collaboration avec la STS et le Ministère des Transports afin que ses conclusions soient rapidement mises en œuvre.

5. Points de vigilance et mesures d'accompagnement

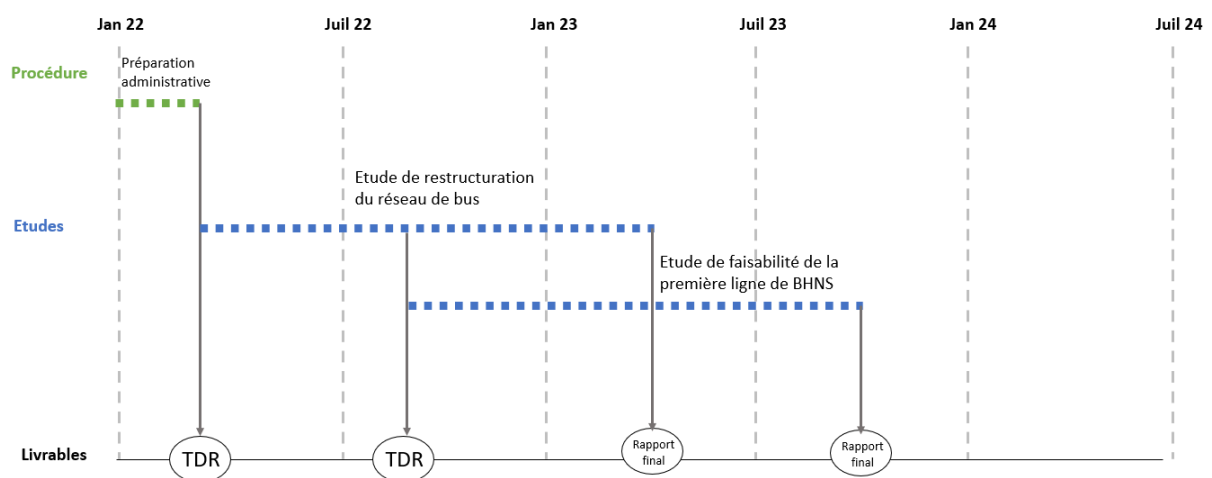
La bonne coordination avec l'opérateur de transport public (STS) et le Ministère du transport est essentielle pour permettre la mise en œuvre rapide de la restructuration du réseau de bus. Des évolutions institutionnelles pourraient même être nécessaires pour permettre à l'AMMU du Grand Sousse (qui doit encore être créée) devenir autorité organisatrice des transports publics de plein exercice.

6. Niveau de priorité

Priorité 1 (2021 - 2025)

La vision de la métropole des proximités se basera en partie sur ce levier principal qui est le bus, ce mode souple pouvant desservir finement et efficacement le territoire et répondre à une grande partie des besoins de ses habitants. Pour atteindre cet objectif, cette première action de restructuration du réseau est une action clé et déterminante pour le reste des actions qui découlent du PDU. C'est en effet la première étape de cette restructuration qui déterminera le réseau principal de bus qui servira de base pour l'identification de la première ligne de BHNS à planifier à l'échelle du Grand Sousse d'où la priorité d'engager cette étude.

7. Calendrier



- Durée des études : 12 mois

FICHE ACTION n°3.2 du PDU

AXE 3 : Renforcer l'attractivité des transports collectifs et des services de mobilité

Etudier la faisabilité de la réalisation d'une première ligne de BHNS

Synthèse

Le PDU de Sousse a démontré le besoin impératif de restructurer le transport en commun. Une première action dans ce sens consiste à réaliser une étude de restructuration du réseau bus.

Cette première étude proposera une hiérarchie entre les lignes du réseau de bus pour assurer une meilleure performance. Elle identifiera des lignes majeures où l'offre de transport devra être plus capacitaire. Ces lignes

relieront les principaux pôles générateurs de trafic du Grand Sousse (centre-ville, gare, hôpital, université, etc.). Afin de garantir un haut niveau de services, ces lignes bénéficieront de voies réservées et de priorités aux carrefours. Il conviendra de lancer une étude de faisabilité pour la (ou les deux) premières lignes de BHNS du réseau de transport public.

(Voir fiche action n°3.1).



1. Description du contexte et des enjeux (à revoir)

L'estimation des volumes de déplacements futurs dans le Grand Sousse à horizon 2030 a démontré la nécessité de développer des modes de transport plus capacitaires et plus structurants sur le territoire de type TCSP (Transport en Commun en Site Propre). Deux corridors principaux ont été identifiés totalisant des volumes d'échange journaliers dépassant les 55'000 déplacements par jour, tous modes motorisés confondus. Ces deux axes sont :

- Le Corridor Sousse -M'Saken, (65'000 à 85'000 déplacements motorisés par jour en 2030)
- Le Corridor Sousse -Kalâa Kebira, (55'000 à 71'000 déplacements motorisés par jour en 2030)

Dans la perspective de voir le transport collectif capter un tiers à la moitié de ces flux, le BHNS est le type de TCSP le plus approprié à la situation de Sousse.

L'étude de restructuration du réseau de bus (Fiche Action n°2.1), lancée en premier lieu permettra de confirmer ces propositions issues du PDU et pour déterminer le corridor le plus approprié pour la première ligne de BHNS du Grand Sousse.

2. Principes d'intervention

La présente étude de faisabilité devra s'effectuer suivant les trois missions suivantes :

Mission 1 : Diagnostic et réalisation des enquêtes supplémentaires

Pour cette première mission il s'agira de se baser sur le diagnostic réalisé dans le cadre de l'étude de restructuration du réseau de bus qu'il faudra affiner sur le corridor de BHNS identifié. Il s'agira ainsi :

- De réaliser une enquête de circulation et de stationnement sur le corridor du BHNS (des comptages automatiques sur une semaine, et des comptages directionnels au niveau des principaux carrefours)
- D'analyser l'offre et la demande routière sur le réseau viaire au niveau du corridor du BHNS
- D'analyser les modes actifs à travers un inventaire des aménagements cyclables et piétons sur le secteur

Mission 2 : Identification et comparaison des variantes de tracé envisageables

La deuxième mission a pour objectif de dresser un inventaire exhaustif de l'ensemble des tracés envisageables pour le BHNS et d'identifier le plus pertinent d'entre eux. Les tâches suivantes sont proposées :

- Recensement des tracés envisageables
- Analyse des corridors retenus
 - o Analyse sommaire de l'insertion d'un site propre bus et des usages associés, avec identification de la complexité de l'insertion sur les différents tronçons homogènes des tracés retenus, selon les largeurs d'emprises disponibles et points singuliers des tracés...
 - o Identification des potentiels de desserte, en calculant notamment la population et les emplois dans la zone de chalandise de chacune des sections
 - o Etude de circulation et de stationnement sera menée pour chacun des tracés retenus en détaillant :
 - Le plan de circulation associé : sens de circulation modifiés, fermetures de voiries ;
 - Les impacts sur la capacité du réseau routier ;
 - Les principes de phénomènes de report (et volumes concernés) et l'évolution de la hiérarchie routière ;
 - Les impacts sur l'offre en stationnement ainsi que sur la demande ;
 - La localisation potentielle d'un parking-relais et la cohérence de sa connexion avec le réseau routier structurant et avec les autres modes (TNRP et bus interurbains notamment) ;
 - Les impacts sur les cheminements piétons.

- Analyse de la facilité de mise en œuvre et estimation sommaire des coûts
- Analyse multicritère et préconisations : Les différents tracés seront ensuite examinés et comparés par le biais d'une analyse multicritère simplifiée avant de sélectionner le tracé le plus optimal.

Mission 3 : Etude de faisabilité du tracé retenu

L'objectif de cette troisième mission est d'étudier la faisabilité du tracé retenu et de déterminer les coûts et le calendrier pour chacune des variantes d'insertion. Les tâches suivantes sont proposées :

- **Identification et analyse des sections homogènes.** Dans cette étape, le tracé retenu sera tout d'abord décomposé en séquences homogènes au sens de largeur disponible et de fonctionnalités actuellement implantées. A chaque section homogène sera ensuite associée un ou plusieurs types d'aménagements et/ou options d'insertions envisageables. Ces options et aménagements seront décrits et leur choix sera justifié. Les profils en travers feront apparaître l'ensemble des fonctionnalités à insérer (voirie VP, stationnements, cheminements actifs, ...).
- **Positionnement et caractéristiques des stations et des points d'intermodalité.** L'objectif étant d'évaluer l'intérêt du positionnement des stations (assurer le rayonnement dans la zone en question, la proximité des autres modes et des pôles générateurs de déplacement) tout en le conjuguant avec les disponibilités d'espace pour l'insertion des quais et des accès aux stations.
- **Schéma de circulation et analyse de l'impact sur les carrefours à plusieurs échelles :**
 - o A l'échelle de l'agglomération en représentant l'articulation entre les différents modes ainsi que les chaînes d'intermodalités offertes par rapport à la situation de référence
 - o A l'échelle du tracé choisi
 - Plan de circulation proposé (sens de circulation, calibrage de la voirie, principes d'exploitation des carrefours, mouvements favorisés, maîtrisés ou interdits, principes d'accessibilité / de jalonnement) ;
 - Impacts des propositions sur la circulation (nouveaux itinéraires d'accessibilité, principaux reports de trafic, impact sur les conditions de circulation, ...) ;
 - Plan de stationnement proposé et impacts (offre supprimée, éventuelle offre créée, bilan de l'impact sur la demande, ...) ;
 - o A l'échelle des carrefours principaux :
 - Mode d'exploitation, calibrage détaillé, principes de fonctionnement proposés et capacité utilisée ;
 - Type de système de priorisation aux feux ;
- **Etude d'exploitation et systèmes de priorité aux feux**
- **Analyse multicritère et identification du tracé de référence :** Les différentes options d'insertion et aménagements ponctuels seront comparés pour chaque section homogène à l'aide d'une analyse multicritères, qui aboutira au choix d'un tracé préférentiel, retenu comme base pour la suite des évaluations.
- **Tracé en plan et coupes :** En plus de la plateforme du BHNS et des voies de circulation, les plans devront montrer les quais avec les rampes d'accès, le traitement des carrefours selon les plans de circulation définis, ainsi que le traitement des espaces dédiés aux modes actifs (voies cyclables, traversées piétonnes ...).
- **Prévisions de trafic :** Evaluation de la fréquentation, aux heures de pointe, en journée et à l'année, calcul du débit maximal par heure et par sens permettant de dimensionner le système ; organisation des services par branche ; Evaluation des gains de temps apportés par le projet de BHNS à l'ensemble des usagers des TC.
- **Etablissement d'un calendrier prévisionnel**
- **Estimation de niveau de faisabilité des coûts de façade à façade.** Les charges annuelles d'exploitation et de maintenance devront être estimées également.

3. Coûts estimatifs

Les prix s'entendent à +/- 20%

- Coût études : 242 000 EUR HT (786 500 TND HT)
- Coût AMO : 24 000 EUR (78 000 TND HT)

4. Montage institutionnel

- Maitre d'ouvrage : AMMU du Grand Sousse ou sa préfiguration
- Autres acteurs : Société de Transport du Sahel (STS), Ministère du Transport, autres communes traversées

5. Illustrations



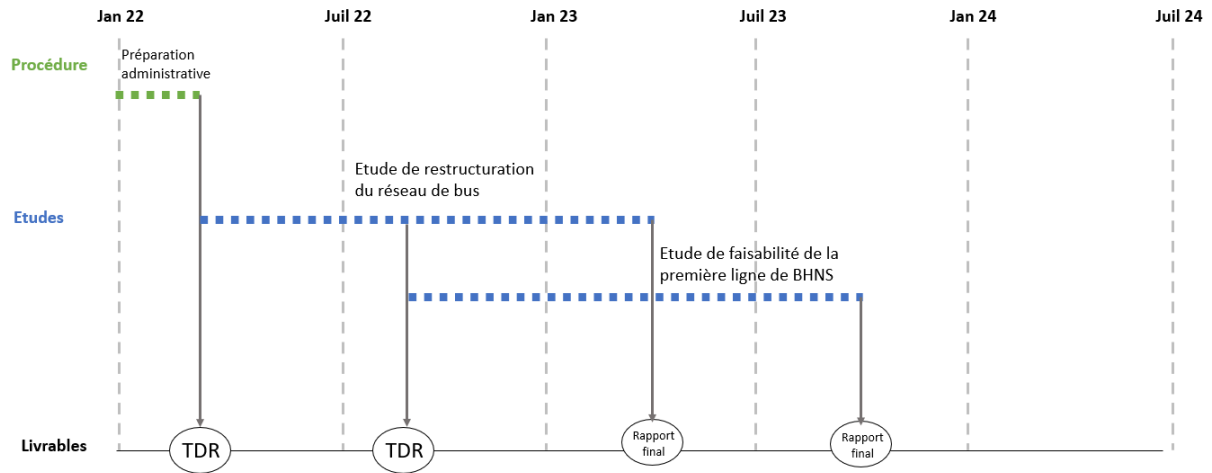
Exemple du BHNS de Marrakech

6. Niveau de priorité

Priorité 1 (2021 - 2025)

La mise en œuvre de la première ligne de BHNS sur le territoire soussien permettra de mieux structurer le territoire et de rapprocher les centralités d'une manière efficace pour concrétiser la vision de la métropole des proximités. Elle constitue donc une action urgente à engager rapidement.

7. Calendrier



- Durée des études : 12 mois
- Date potentielle de début des travaux : Avril 2024
- Date potentielle de mise en service : Avril 2026

FICHE ACTION n°3.3 du PDU

AXE 3 : Renforcer l'attractivité des transports collectifs et des services de mobilité

Restructurer le réseau de TNRP urbain (y compris relocalisation des arrêts et des stations et leur aménagement)

Synthèse

Le Transport non Régulier de Personnes (TNRP) répond à une demande importante des usagers du transport public. Il palie la moindre performance du système de transport institutionnel. Cependant la situation actuelle de l'activité rencontre certaines faiblesses, freinant son efficacité (multiplicité d'acteurs, absence d'une lisibilité du fonctionnement pour l'utilisateur, octroi irrationnel des autorisations, etc.).

L'étude sur le transport non régulier de personnes en Tunisie lancée par l'Agence Française de Développement (AFD) en 2019 pour le compte du Ministère des Transports de Tunisie (maitre d'ouvrage de l'étude) a dressé

un diagnostic de la situation actuelle en examinant notamment les aspects réglementaires, institutionnels, organisationnels, techniques et financiers et en analysant, en conséquence, les différents dysfonctionnements constatés.

Cette étude s'est concentrée sur quatre zones géographiques dont le gouvernorat de Sousse pour laquelle un plan d'actions pratique et réaliste a été dressé pour résoudre les difficultés et les problèmes issus de l'organisation et de la gestion actuelle du transport non régulier des personnes.



Maitre d'ouvrage
AMMU du Grand Sousse, Direction régionale du transport de Sousse, Gouvernorat de Sousse

Coûts estimatifs
Assistance technique pour la mise en œuvre 270 000€/an pendant 3 ans (877 500TND HT)

Echelle d'intervention : Grand Sousse

Niveau de priorité 2
Priorité 2 (2024 - 2026)

1. Description du contexte et des enjeux

Le territoire de Sousse est très étendu et concentre une très forte quantité de taxis collectifs. Cette densité d'opérateurs engendre des enjeux importants de gestion des stations, et d'occupation de l'espace public sur des pôles positionnés en centre-ville, et également d'enjeux touristiques.

A ce titre, ce territoire constitue une priorité pour la réforme du secteur du TNRP, qui doit s'inscrire dans une vision globale et multimodale de la gestion de l'offre de transport à l'échelle du territoire métropolitain.

Notre vision de l'organisation « complémentaire » des transports réguliers et non réguliers à l'échelle du territoire de Sousse-Monastir est retranscrite dans l'illustration ci-dessous, issue du rapport de phase 2 de « **l'Etude sur le transport non régulier de personnes en Tunisie** ».

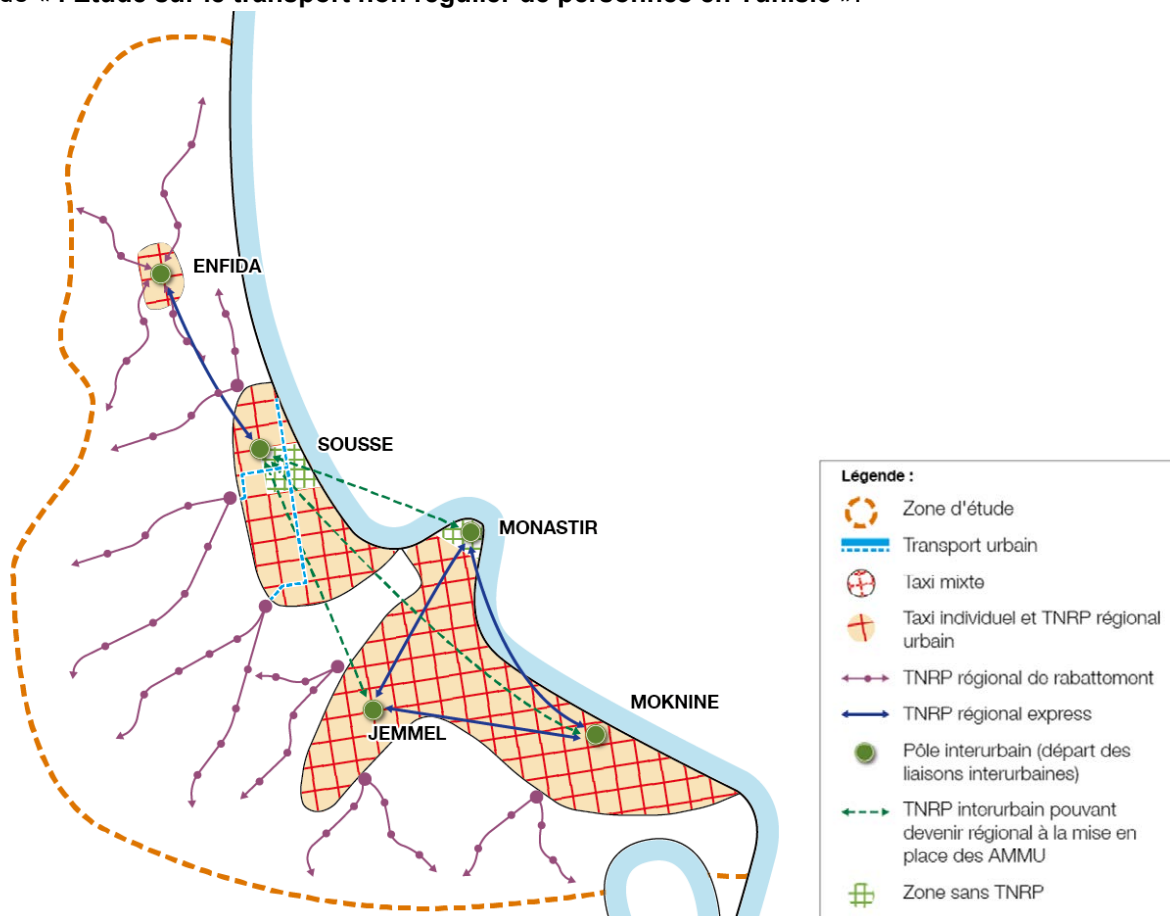


Schéma de la nouvelle organisation des TNRP, source Transitec

La nouvelle stratification représentée dans le graphique ci-dessous des TNRP prendra la forme suivante :

TNRP individuel :

- taxi individuel standard (fonctionnement inchangé sur les territoires de pertinence et de rentabilité de ce mode)
- **taxi individuel mixte** (fonctionnement possible au compteur et au forfait sous conditions territoriales et de non-concurrence)
- taxi grand tourisme (inchangé)
-

TNRP non individuel (une unique typologie de véhicules, de tarifs, de droits d'accès au métier, une distinction uniquement par les autorisations d'exploitation) :

- **interurbain** (ex : louages rouges, sans autorisations de desserte multiple au sein d'un gouvernorat, et avec remplacement des autorisations valables sur toute la République)

- **régional** : une unique catégorie englobant différentes fonctions
- **urbain** (ex : taxis collectifs, modulo une homogénéisation des modalités de recensement des autorisations)
- **non urbain** (ex : transport rural, venant compléter les périmètres et lignes d'exploitation des services urbains, sur des territoires peu denses)
- **express** (ex : louages bleus, assurant des liaisons directes sans cabotage entre villes d'une même région, en supprimant les autorisations accordées sans restriction sur l'ensemble des gouvernorats)

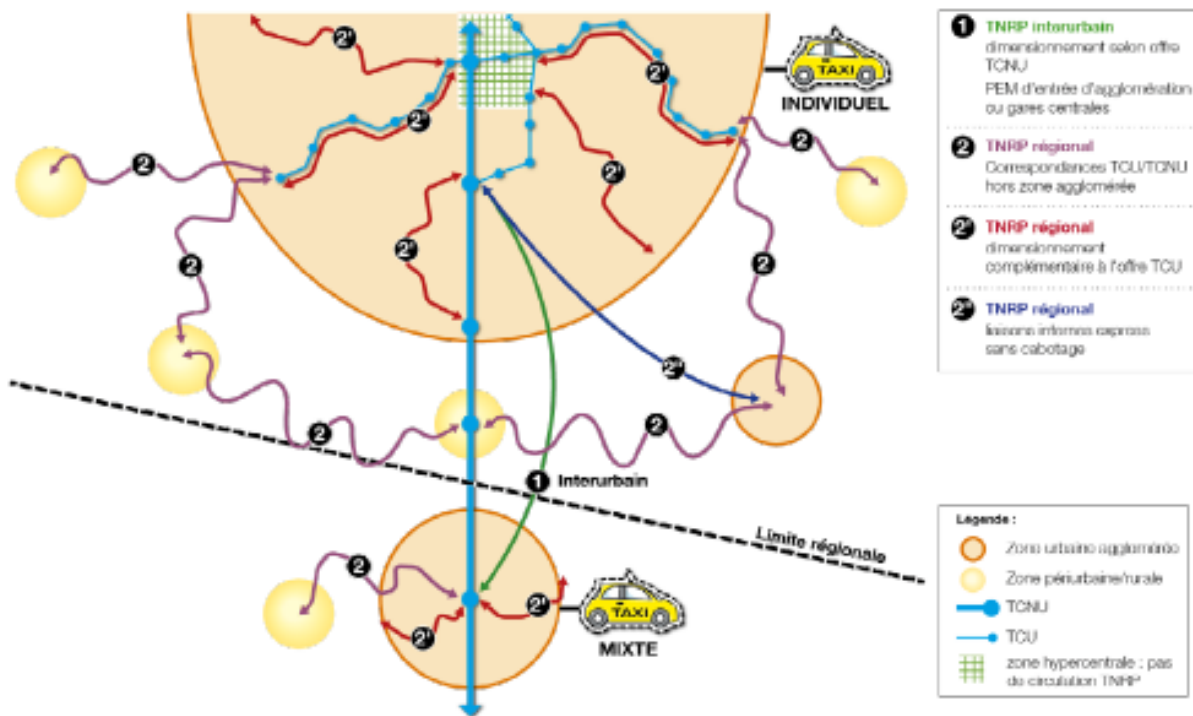


Schéma de la nouvelle stratification des TNRP, source Transitec

2. Principes d'intervention

Appliquer les recommandations de l'étude de TNRP sur le territoire de Sousse :

	Niveau d'action	Actions
Gouvernance	Faire	Appui à la mise en place d'une unité de gestion territoriale du TNRP au sein de l'AMMU du Grand Sousse : - Contribution à la définition d'une unité d'appui territorial - Recrutement des équipes composant l'Unité locale Intégration des Unités dans l'AMMU précédemment constituée
	Faire	
	Anticiper	
Adaptations règlementaire	Faire	Renouvellement des autorisations en fonction des nouvelles catégories de TNRP : - Mobilisation sur le renouvellement des autorisations de TNRP non individuel selon les nouvelles catégories. - Aide aux services centraux dans le cadre de l'homogénéisation des descriptions des itinéraires et terminus

	Anticiper	Contribution à la définition précise des conditions d'exercice de l'activité à l'échelle locale Mobilisation sur le renouvellement des autorisations Mobilisation de moyens de contrôle
Monitoring et régulation	Faire	<ul style="list-style-type: none"> - Aide à l'inventaire et à la création d'une base de données géographique régionale de l'ensemble des autorisations d'exploitation de TNRP non individuel : - Participation au titre du territoire prioritaire du Grand Sousse - Contribution et appui local à l'organisation des investigations Appui et validation locale de la base de données géographique constituée
	Faire	<ul style="list-style-type: none"> • Appropriation de l'outil de régulation quantitative de l'offre et des processus à l'échelle locale à l'échelle du Grand Sousse quand celui-ci sera crée
	Anticiper	<ul style="list-style-type: none"> • Réaffectation de l'ensemble des autorisations d'exploitation et nouvelles conditions d'exercice (conventionnement de la qualité de service) selon la nouvelle catégorisation des services • Ajustement quantitatif de l'offre par secteur/corridor • Mise en place de nouvelles cartes d'exploitation et cartes professionnelles sécurisées pour les opérateurs • Renforcement des moyens de contrôle des stations et opérateurs de TNRP • Mobilisation sur le renouvellement des autorisations de TNRP selon les nouvelles conditions d'exercice • Renforcement des moyens de contrôle
Stations	Faire	<ul style="list-style-type: none"> • Définition d'un cahier des charges standard puis contextualisé des stations de TNRP - Définition d'une fiche de poste de régulateur de stations - Définition locale des cahiers des charges spécifiques à chaque station de TNRP (pilotage par les communes sur la base du cahier des charges standard four ni par l'AMMU du Grand Sousse)
	Anticiper	<ul style="list-style-type: none"> • Acceptation conventionnelle des cahiers des charges de stations par les opérateurs • Contribution lors de la signature valant acceptation du cahier des charges (dans le cadre du premier renouvellement des autorisations pour les modes non individuels)
	Etudier pour faire	<ul style="list-style-type: none"> • Etudes de relocalisation des stations de TNRP • Identification locale des stations prioritaires et problématiques dont la relocalisation doit être étudiée et envisagée • Participation au processus et identification par les communes concernées des opportunités foncières disponibles en vue d'une relocalisation • Définition d'un budget local lié aux aménagements à engager
	Etudier pour faire	
	Anticiper	
Anticiper	<ul style="list-style-type: none"> • Aménagement intermodal et équipement des stations • Dans le cadre de l'étude de restructuration du réseau de bus et de la faisabilité des lignes BHNS, intégration de la composante TNRP dans les aménagements de pôles d'échanges, et adaptations de l'offre TNRP associée 	
Tarifification	Etudier pour faire	<ul style="list-style-type: none"> • Etude relative à une décentralisation / régionalisation de la définition des tarifs du TNRP • Transcription des besoins d'adaptation tarifaire et d'intégration tarifaire du TNRP pour y répondre efficacement <p>Participation au processus et validation des conclusions à l'échelle du Grand Sousse</p>

3. Coûts estimatifs

Les prix s'entendent à +/- 20%

Assistance technique pour la mise en œuvre 270 000€/an pendant 3 ans (877 500TNDHT)

4. Montage institutionnel

- **Maitre d'ouvrage** : AMMU du Grand Sousse, Direction régionale du transport de Sousse, Gouvernorat de Sousse
- **Autres acteurs** : Ministère du transport (DGTT), UTICA, Ministère du commerce, ministère de l'Intérieur

5. Points de vigilance et mesures d'accompagnement

S'assurer d'une bonne coordination avec les syndicats et l'UTICA

6. Niveau de priorité

Priorité 2 (2024 - 2026)

7. Calendrier

Programme jusqu'en 2025

FICHE ACTION n°3.4 du PDU

AXE 3 : Renforcer l'attractivité des transports collectifs et des services de mobilité

Développer l'intermodalité par l'étude d'intégration tarifaire et d'un système billettique, l'aménagement des pôles d'échange, le développement d'un SAEIV

Synthèse

En matière de mobilité, les citoyens recherchent de plus en plus une disponibilité immédiate tout en montrant une grande flexibilité pour combiner plusieurs modes de transports (tram, bus, taxi, etc.). Cela nécessite des solutions intelligentes qui renforcent les réseaux de transport public existants et permettent de conforter leur rôle d'épine dorsale du système de transport urbain. En équipant les services de transport de systèmes billettique et d'information voyageur, le passage de la voiture

individuelle à un « mix » de services de mobilité fournis à l'utilisateur devient possible.

Des études opérationnelles sont nécessaires pour d'une part mettre en place une tarification intégrée (bus, tramway, TNRP), un système billettique, des Pôles d'Echanges Multimodaux, etc. Ces études seront complémentaires à la restructuration du réseau de bus et l'étude de faisabilité d'une première ligne de BHNS sur le Grand Sousse.

(Voir fiches actions n°3.1 et 3.2).



Maitre d'ouvrage
AMMU du Grand Sousse en collaboration avec le Ministère du transport pour les aspects tarifaires et billettiques

Coûts estimatifs
Etudes : 200-300 000 € HT (650-975 000 TND HT)

Echelle d'intervention
Réseau de transport en commun du Grand Sousse

Niveau de priorité 1
Priorité 1 (2022 - 2023)

©Belga/Laurie Dieffembacq

1. Description du contexte et des enjeux

Les citoyens en matière de mobilité recherchent de plus en plus une disponibilité immédiate tout en montrant une grande flexibilité pour combiner plusieurs modes de transports. Cela nécessite des solutions intelligentes qui renforcent les réseaux de transport public existants et permettent de conforter leur rôle d'épine dorsale du système de transport urbain. En équipant les services de transport de systèmes billettique et d'information voyageur, le passage de la voiture individuelle à un « mix » de services de mobilité fournis à l'utilisateur devient possible. En favorisant pour chaque déplacement l'usage du mode le plus pertinent, cette transformation de la mobilité observée en Europe contribue à réduire les consommations d'énergie dans les transports et à améliorer la qualité de vie des personnes. Le développement dans des pays émergents comme la Tunisie de telles solutions doit permettre d'ancrer au plus tôt des pratiques multimodales.

C'est ainsi dans l'objectif d'augmenter la part modale des transports collectifs sur le territoire du Grand Sousse, et d'améliorer de manière globale l'expérience de mobilité des Soussiens que le PDU recommande l'étude puis l'application des principes d'intermodalité sur le territoire.

2. Principes d'intervention

L'étude d'intégration tarifaire et de billettique se concentrera sur les volets suivants :

- **L'intégration tarifaire**, afin d'identifier les meilleures solutions envisageables pour augmenter la fréquentation du réseau tout en assurant le petit équilibre pour les exploitants. L'étude analysera les grilles tarifaires des différents réseaux de transport collectif (TC) et proposera des grilles tarifaires intégrées permettant le maintien de l'équilibre des coûts d'exploitation en favorisant autant que possible l'introduction d'une politique tarifaire solidaire.
- **L'intégration billettique**, à travers l'étude des technologies existantes dans les réseaux de transport public tunisiens et celles qui se développent actuellement à l'international. Le déploiement d'un système billettique commun aux différents réseaux de transport public, doit contribuer à favoriser l'intermodalité en simplifiant pour l'utilisateur le paiement et la validation des titres.

Afin d'assurer la faisabilité de cette intégration, l'analyse des deux volets doit prendre en considération et proposer des solutions concrètes autour de :

- **L'intégration physique (réaménagement des stations et création de pôles multimodaux)**. Le fait que les stations ne soient pas aménagées pour la réalisation de trajets intermodaux est un frein évident pour les usagers. Afin d'éviter que cet enjeu soit négligé dans la phase de mise en œuvre du projet de billettique, il s'agira d'identifier les pistes d'amélioration pour réduire au maximum les ruptures de charge entre les systèmes de bus et du futur BHNS, mais aussi de valoriser l'intermodalité avec les louages et les taxis ainsi que les parking-relais.
- **L'information voyageurs**. Le Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs (SAEIV) est un système de localisation en temps réel de véhicules de transport en commun afin d'améliorer l'exploitation, la gestion et la régularité des véhicules en circulation. Il permet ainsi d'améliorer l'expérience des voyageurs aux principaux pôles d'échanges, aux arrêts de bus, dans les véhicules et sur smartphones.

L'étude à mener devra ainsi se dérouler sur les trois phases suivantes :

Phase 1 - Analyse du cadre d'intervention afin de pouvoir identifier les principales barrières et marges de manœuvre pour la mise en place de l'intégration tarifaire et billettique :

- Collecte des données et concertation avec les principaux acteurs
- Analyse de la demande existante et potentielle des pratiques de la mobilité dans l'agglomération
- Analyse des réseaux et identification des principaux nœuds d'intermodalité
- Analyse des grilles tarifaires en vigueur (bus, métro du Sahel, louages, taxis)

- Recensement des équipements billettiques et vérification de leur compatibilité
- Analyse des cadres contractuels régissant l'exploitation des réseaux de bus et du métro du Sahel
- Analyse des comptes des exploitants de réseaux
- Synthèse des contraintes et marges de manœuvre
- Identification des enjeux et des orientations stratégiques pour les scénarii

Phase 2 – Développement de scénarii pour une intermodalité améliorée et la mise en place de l'intégration tarifaire et billettique et choix du scénario à retenir.

- Elaboration des scénarii
- Evaluation et choix d'un scénario
- Propositions en matière d'intermodalité physique (des schémas de principes seront réalisés pour l'aménagement des terminus du BHNS et quelques pôles d'échange stratégiques afin de rendre les recommandations émises à l'échelle du réseau plus concrètes

Phase 3 – Elaboration d'un plan d'action détaillé

- Affinage du scénario retenu et déclinaison en actions
- Rédaction du plan d'actions

3. Coûts estimatifs

Les prix s'entendent à +/- 20%

- Coût étude : 200-300 000 EUR HT(650-975 000 TND HT)

4. Montage institutionnel

- Maître d'ouvrage : AMMU du Grand Sousse ou sa préfiguration
- Autres acteurs : Ministère des transports

5. Points de vigilance et mesures d'accompagnement

Favorise l'accessibilité aux transports en commun pour l'ensemble de la population et particulièrement aux femmes qui sont des captives des transports en commun et sont plus sensibles à la tarification.

6. Gestion et entretien

-

7. Illustrations

8. Références

Exemple de positionnement de pôles d'échanges, parkings relais (P+R) et points de correspondance proposés dans le cadre de l'étude de restructuration du réseau de bus de l'agglomération Rabat-Salé-Témara

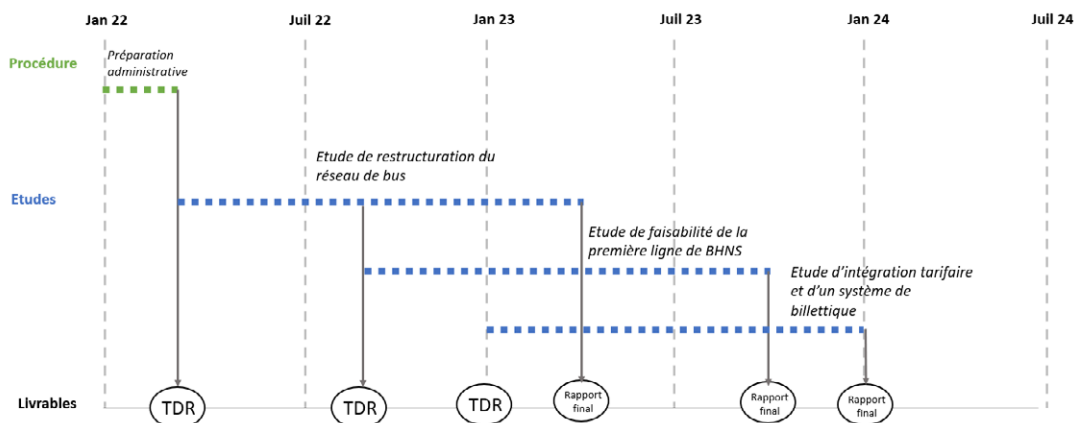


9. Niveau de priorité

Priorité 1 (2022 - 2023)

La réussite d'un système de transport en commun efficace et durable sur le territoire est favorisée par la mise en place d'une intégration tarifaire et d'un système de billettique adaptés. Cette action est donc prioritaire et devrait être menée en parallèle de l'étude de faisabilité de la première ligne de BHNS.

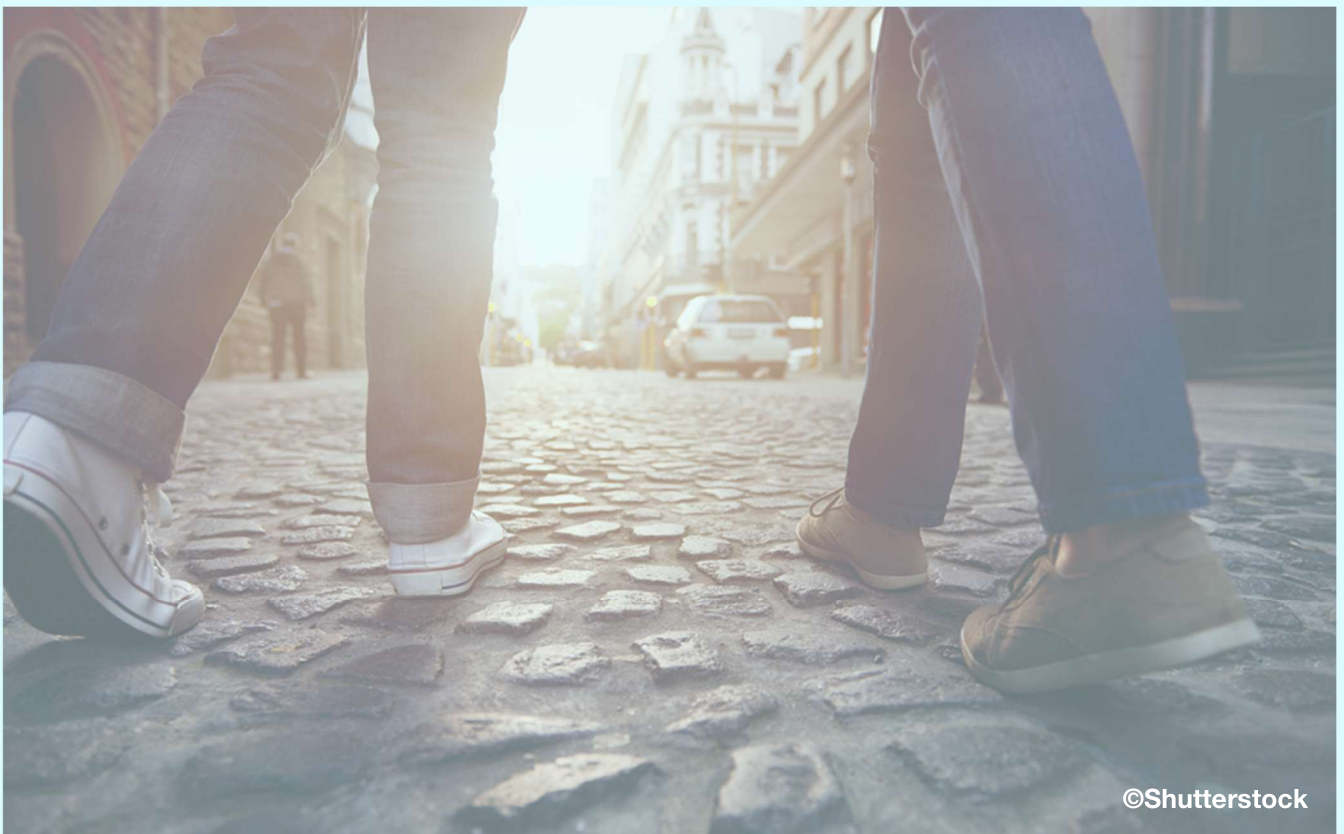
10. Calendrier



- Durée des études : 12 mois
- Durée des travaux : ---

AXE 4

Améliorer les conditions de déplacement pour les piétons



FICHE ACTION n°4.1 du PDU

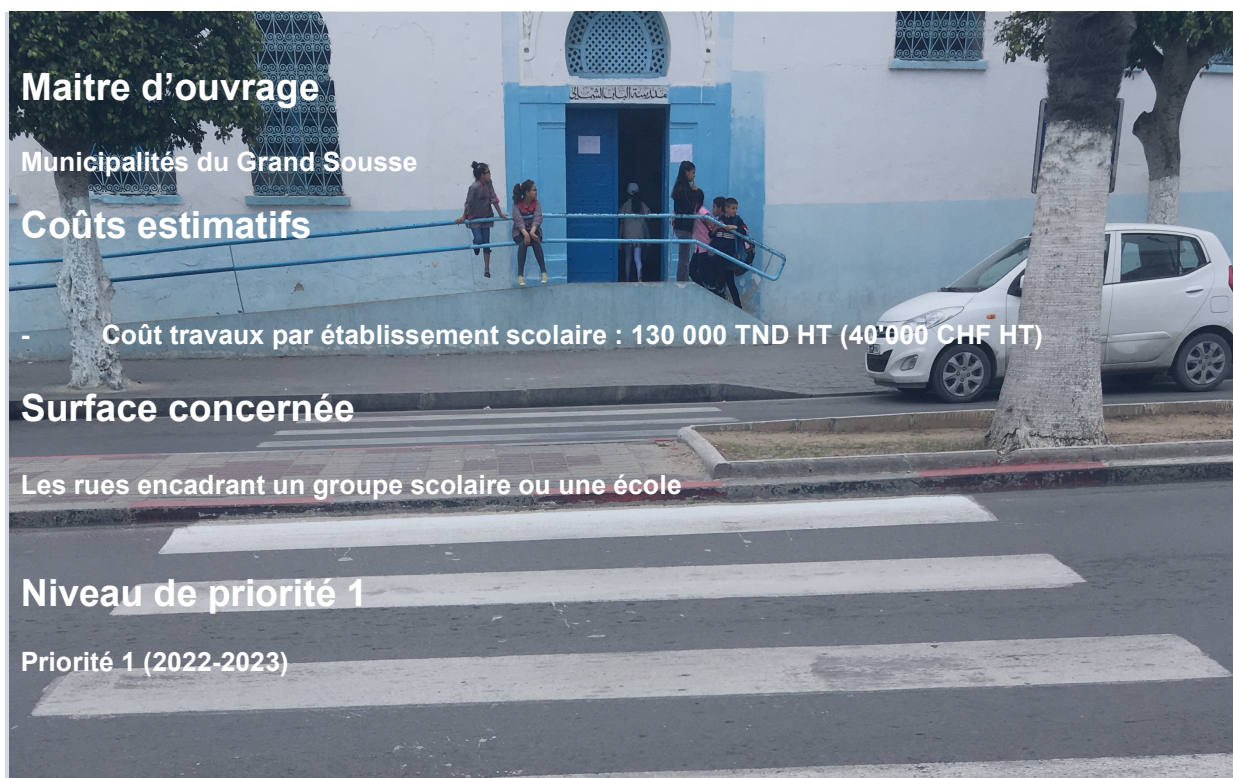
AXE 4 : Améliorer les conditions de déplacement pour les piétons

Mettre en œuvre les mesures nécessaires pour apaiser la sortie et sécuriser les abords des écoles

Synthèse

Cette action est née d’une concertation avec l’association des Parents d’élèves de Sousse qui a suivi la démarche du présent PDU.

Le principal enjeu qui est ressorti lors de la phase de diagnostic est celui de la sécurité routière autour des établissements scolaires et sur les trajets domicile-école. Actuellement, les abords des écoles sont trop souvent encombrés par la circulation des voitures, dont celles des parents venus déposer ou récupérer leurs enfants.



1. Description du contexte et des enjeux

D'après l'Enquête Ménage Déplacement de 2020, les scolaires jusqu'au Baccalauréat détiennent la part modale de la marche la plus élevée.

Aujourd'hui, de nombreuses écoles ont un accès sur la route et réunissent les divers usagers de la voirie : piétons, cyclistes et automobilistes. D'après le président de l'association des parents d'élèves de Sousse, les parvis des écoles sont sources de tensions entre les parents, les riverains et donnent un sentiment d'insécurité pour les enfants qui viennent à pied.

De plus la présence d'enfants, plus vulnérables, requiert des précautions particulières, qui vont au-delà du code de la route. Installer des aménagements spécifiques aux abords des établissements scolaires est donc essentiel pour garantir la sécurité de tous, enfants comme adultes.

2. Principes d'intervention – description des prestations

Actions à engager à court terme :

- Améliorer la visibilité de l'école :
 - Installation de panneau de signalisation réglementaire « attention école » ;
 - Mise en place d'une signalisation lumineuse renforcée ;
 - Implantation de totems ludiques et visibles
- Réguler la vitesse :
 - Mise en place de zone de rencontre limitée à 20km, priorité donnée aux piétons et cyclistes
 - Mise en place de radars pédagogiques qui affichent la vitesse du véhicule en temps réel et indique visuellement si la limitation n'est pas respectée et sensibilisent ainsi les automobilistes ;
 - Création de ralentisseurs (dos d'âne ou coussins berlinois) ;
 - Aménagement au sol tel que les dents de requin ou la résine gravillonnée permettent de créer un contraste visuel et un effet de matière qui incitent le conducteur à la prudence ;
 - Implantation de balises de type J11
- Sécuriser les déplacements
 - Régulation des flux des usagers, principalement dans les périodes d'affluence ;
 - Implantation de barrières spécifiques équipées d'un grillage de protection ;
 - Installation de potelets qui permettent de dessiner le cheminement et de protéger les piétons sur la voirie en toute sécurité ;
 - Délimitation des espaces entre piétons, cyclistes et automobilistes ;
 - Mise en accessibilité de la voirie aux personnes à mobilité réduite ;
 - Etudier la possibilité de mettre en place des « rues scolaires » qui soient temporairement fermées à la circulation automobile aux horaires des entrées et sorties des enfants..
- Maitriser le stationnement
 - Mise en place de stationnements courts de type « arrêt minute », signalés par des panneaux de police adaptés, permettent aux parents de déposer leurs enfants en toute sécurité.
 - Eviter le stationnement anarchique des parents ;
- Eduquer et sensibiliser enfants et adultes

- Mise en place d'une campagne de sensibilisation des éducateurs, parents, riverains et conducteurs (amélioration de la sécurité et la qualité de vie sur le chemin de l'école et à ses abords ; le changement des habitudes de déplacements)

3. Coûts estimatifs

Les prix s'entendent à +/- 20%

- Coût travaux par établissement scolaire : 130 000 TND HT (40'000 CHF HT)

4. Montage institutionnel

- Maître d'ouvrage : Municipalités du Grand Sousse
- Autres acteurs : ministère de l'Équipement, de l'habitat et de l'aménagement du territoire.

5. Points de vigilance et mesures d'accompagnement

Il serait judicieux d'impliquer l'association des parents d'élèves est particulièrement active à Sousse.

6. Illustrations



Deux crayons de couleur géants, boulevard Saint-Denis à Courbevoie, ont été installés devant une école maternelle pour inciter les automobilistes à ralentir.



Les passages piétons de la zone école sont blanc sur fond rouge, avec un éclairage adapté pour la visibilité de nuit à Saint Brice

7. Niveau de priorité

Priorité 1 (2021 - 2025)

8. Calendrier

- Durée des travaux : 3 mois

FICHE ACTION n°4.2 du PDU

AXE 4 : Améliorer les conditions de déplacement pour les piétons

Faire un diagnostic des lieux les plus problématiques pour les piétons, développer et assurer la maintenance de cheminements piétons urbains continus, sûrs et accessible à tous (lancer un programme pour la réhabilitation des trottoirs)

Synthèse

La pratique de la marche au niveau du Grand Sousse est conséquente. Elle représente 54% des déplacements quotidiens des Soussiens. Cependant, les conditions actuelles de marche ne sont pas à la hauteur des attentes des citoyens. De plus, les piétons sont souvent des usagers très vulnérables, leur sécurité est donc un enjeu primordial du PDU. C'est dans

ce sens que le PDU accorde une grande importance au développement des infrastructures piétonnes. Il préconise en premier lieu le réaménagement de trottoirs et de traversées piétonnes assurant ainsi des cheminements continus et sécurisés pour les piétons.



Maitre d'ouvrage
Les municipalités du Grand Sousse

Coûts estimatifs
Coût des études : 25'000 CHF
79'000 TND
- Coût des travaux :

Surface concernée
Ensemble du territoire du Grand Sousse

Niveau de priorité 1
Priorité 1 (2022 - 2023)



1. Description du contexte et des enjeux

La marche-à-pied, premier mode dit « actif » est un des modes les plus durables : il est bénéfique pour la santé des usagers, non polluant, peu consommateur d'espace et donc favorisant une bonne accessibilité. Au Grand Sousse, c'est le premier mode de déplacement avec une part modale dépassant les 50%, et ce malgré des aménagements parfois peu qualitatifs et discontinus (des trottoirs difficilement praticables, des traversées piétonnes inexistantes ou mal entretenues...).

L'objectif est de maintenir cet usage, en le facilitant et en le rendant plus agréable et sécurisé et ce en premier lieu pour les usagers les plus vulnérables (les enfants, les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite, les femmes...).

Principaux objectifs visés :

- Améliorer la qualité des espaces publics et le partage de la voirie
- Rendre accessible et sécurisé le territoire pour tous

2. Principes d'intervention – description des prestations

Actions à engager à court terme :

- Faire un diagnostic des lieux les plus problématiques pour les piétons
- Développer et assurer la maintenance de cheminements piétons urbains continus, sûrs et accessible à tous :
 - Lancer un programme de rénovation des trottoirs : aménagement des trottoirs respectant les normes internationales (largeurs suffisantes, qualité du revêtement garantissant un usage confortable et sécurisé, aménagements en respect des besoins des PMR...)
 - Mettre en place des centralités apaisées : aménagement de zones 30
 - Sécuriser les traversées piétonnes en section courantes et au niveau de toutes les intersections (ayant des largeurs suffisantes en cohérence avec l'affluence des piétons)

3. Coûts estimatifs

Les prix s'entendent à +/- 20%

- Coût étude : 130 000 TND HT (40'000 CHF HT)
- Coût travaux : Dépend des types et de l'ampleur des aménagements

4. Montage institutionnel

- Maître d'ouvrage : les municipalités du Grand Sousse
- Autres acteurs : ministère de l'Équipement et de l'habitat

5. Points de vigilance et mesures d'accompagnement

L'amélioration des conditions de déplacement à pied est avant tout bénéfique aux populations les plus pauvres et en grande partie aux femmes étant celles qui se déplacent le plus à pied (68% de part modale contre uniquement 43% pour les hommes).

-

6. Illustrations



Avant et après le projet de rénovation de l'avenue Gallieni à Créteil

7. Niveau de priorité

priorité 1 (2022-2023).

8. Calendrier

- Durée des études : 5 mois
- Durée des travaux : --- 18 mois

AXE 5

Promouvoir l'usage du vélo en toute sécurité



FICHE ACTION n°5.1 du PDU

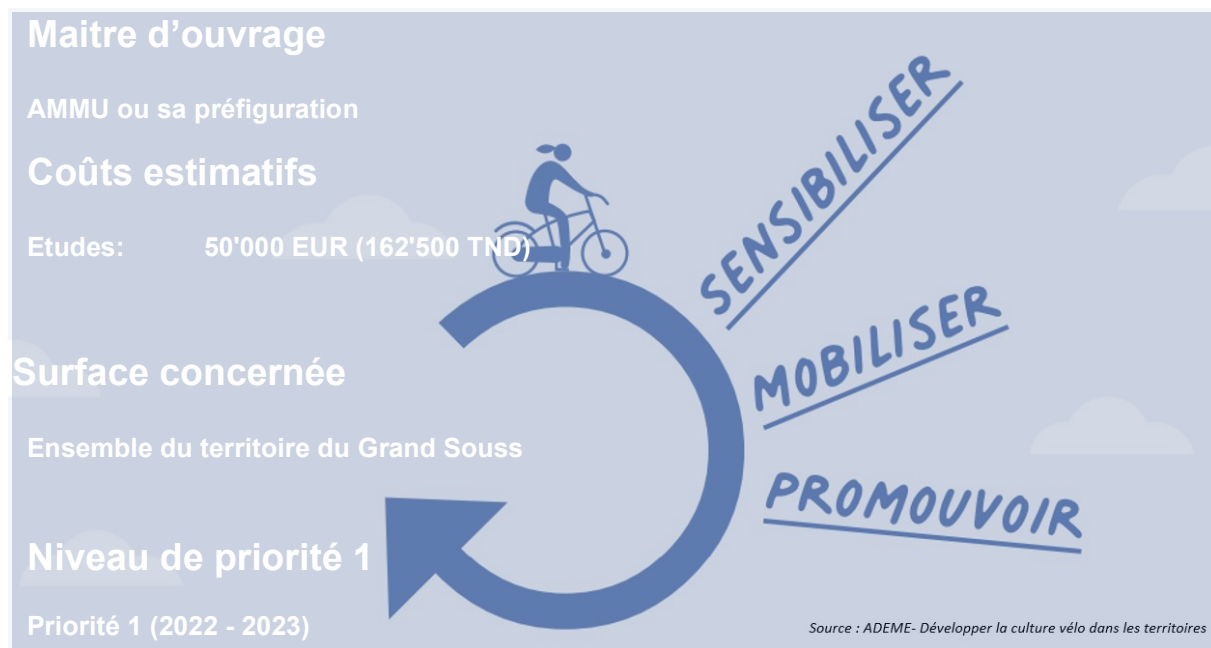
AXE 5 : Promouvoir l'usage du vélo en toute sécurité

Promouvoir l'usage du vélo (et du VAE) par des services de location, des événements et de la communication institutionnelle

Synthèse

Depuis quelques années, beaucoup de villes investissent dans le développement du vélo, pour des raisons écologiques et sanitaires mais aussi pour des raisons de désengorgement des transports publics et des routes. Le Grand Sousse a le potentiel, et surtout gagnerait

beaucoup à se positionner à la fois au niveau de la Tunisie et au niveau Africain comme première agglomération cyclable. La première étape pour amener ce changement est la communication et le développement de services permettant l'usage du vélo.



Maitre d'ouvrage
AMMU ou sa préfiguration

Coûts estimatifs
Etudes: 50'000 EUR (162'500 TND)

Surface concernée
Ensemble du territoire du Grand Souss

Niveau de priorité 1
Priorité 1 (2022 - 2023)

SENSIBILISER
MOBILISER
PROMOUVOIR

Source : ADEME- Développer la culture vélo dans les territoires

1. Description du contexte et des enjeux

Le PDU, dans sa vision de la « Métropole des proximités » replace le vélo en haut de l'échelle des priorités. Le PDU a en effet bien démontré d'un côté, le rôle important de ce mode qui peut garantir une grande accessibilité à la mobilité des habitants tout en respectant les principes de durabilité, et d'un autre, le fort potentiel du Grand Sousse pour devenir la métropole Tunisienne, voire Africaine, pilote en termes de politiques cyclable par sa topographie et son climat adéquats à l'usage de ce mode, mais également pas sa renommée de ville étudiante et de ville touristique. De plus, le vélo, en présence d'aménagements adéquats peut constituer aussi un mode pouvant répondre à une grande demande en mobilité.

Pour concrétiser cette vision, le PDU recommande un certain nombre d'actions détaillées au niveau des quatre fiches actions de ce cinquième axe stratégique. La présente fiche action concerne la promotion de l'usage du vélo au niveau de métropole Soussienne. En effet, parmi les principaux leviers pour développer la pratique du vélo vient la communication et la promotion des services pour l'utilisation des vélos.

2. Principes d'intervention – description des prestations

Plus concrètement les actions suivantes devront être menées assez rapidement :

Développement de services de location :

- Dans un premier temps il s'agit d'étudier l'opportunité et les faisabilités technique et financière pour la mise en place d'un réseau de vélos en libre-service ;
- Dans un second temps il s'agirait de diversifier les services vélo au niveau de la métropole notamment en :
 - Concentrant un type de service sur la découverte de nouvelles formes de vélo : disposer d'une flotte de vélos électriques et proposer une diversification de l'offre disponible (vélo cargo, vélo pliants) ;
 - Développant les services vélos à destination des touristes : engager une réflexion en partenariat avec les acteurs du tourisme, les loueurs de vélos pour aider et faciliter l'accueil des touristes à vélo sur le territoire (**Voir fiche action 7.1**).

Promotion de l'usage du vélo par des campagnes de communication :

Plusieurs canaux sont possibles pour atteindre l'objectif d'une communication efficace :

- Affichage (abribus, mobilier urbain, transports publics, etc.)
- Vidéos de sensibilisation (ANME, Sécurité routière, etc.)
- Actions de terrain (journées de test du vélo, concours photo, distribution de flyers, etc.)
- Presse (journal municipal, presse quotidienne régionale, radio locale)
- Réunions publiques (conférence-débat, projection de film, etc.)
- Réseaux sociaux (Facebook, Twitter, Instagram, etc.)

3. Coûts estimatifs

Les prix s'entendent à +/- 20%

- Coût étude : 50'000 EUR (162'500 TND)
- Coût travaux : -
- Sources de financement

4. Montage institutionnel

- Maître d'ouvrage : AMMU du Grand Sousse ou sa préfiguration

5. Illustrations



Une station de vélo en libre service à Washington

6. Niveau de priorité

Priorité 1 (2022 - 2023)

FICHE ACTION n°5.2 du PDU

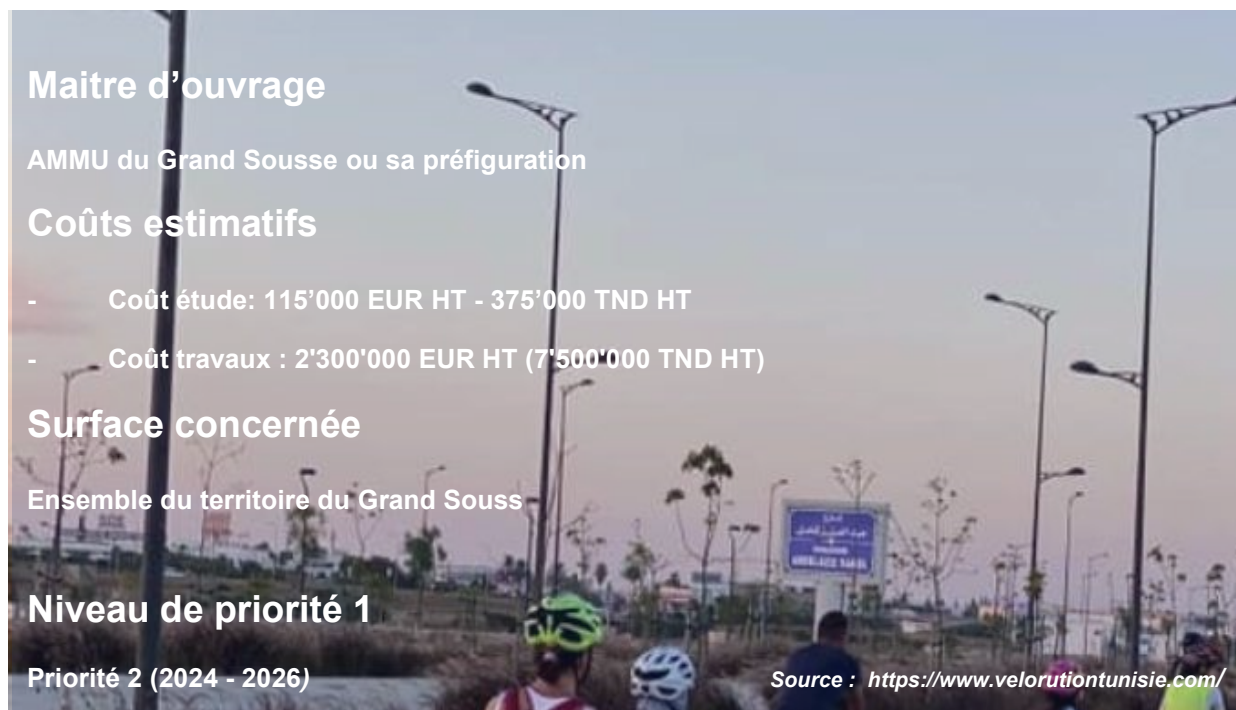
AXE 5 : Encourager l'usage du vélo en toute sécurité

Aménager des infrastructures cyclables sur l'agglomération

Synthèse

En parallèle avec les actions qui relèvent de la promotion de l'usage du vélo et des services relatifs à celui-ci, il est également primordial d'investir dans la construction d'infrastructures cyclables à la fois au niveau de chaque

centralité du territoire mais aussi au niveau des liaisons fortes entre les centralités. La présente fiche action détaille les principes de mise en œuvre de ces aménagements cyclables.



Maitre d'ouvrage
AMMU du Grand Sousse ou sa préfiguration

Coûts estimatifs

- Coût étude: 115'000 EUR HT - 375'000 TND HT
- Coût travaux : 2'300'000 EUR HT (7'500'000 TND HT)

Surface concernée
Ensemble du territoire du Grand Souss

Niveau de priorité 1
Priorité 2 (2024 - 2026)

Source : <https://www.velorutiontunisie.com/>

1. Description du contexte et des enjeux

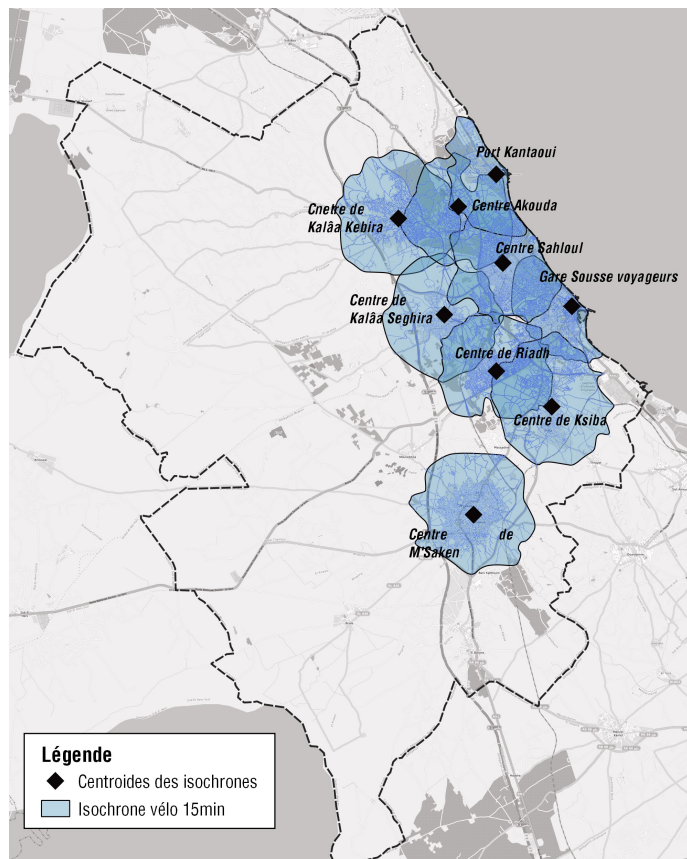
Comme développé au niveau de la **fiche action 5.1**, la métropole Soussienne gagnerait beaucoup à développer la pratique du vélo sur son territoire. Pour concrétiser cette vision, et en parallèle avec les actions de communication (**voir fiche action 5.1**) le PDU recommande l'étude et la mise en place d'infrastructures cyclables sécurisées afin d'aménager, progressivement sur le territoire, un réseau cyclable hiérarchisé. En effet, sans ce sentiment de sécurité garanti par des aménagements adéquats il est difficile d'encourager de nouveaux usagers à switcher vers ce mode.

2. Principes d'intervention – description des prestations

Plus concrètement, au niveau du Grand Sousse il s'agirait d'étudier puis de mettre en place un réseau cyclable hiérarchisé. Le réseau devrait permettre des cheminements continus, sécurisés et efficaces. Les types d'aménagements cyclables devront être modulés selon le contexte, en considérant le niveau hiérarchique de l'axe concerné, sa fonction principale (utilitaire vs. Loisirs) et des critères de sécurité et de cohabitation avec le trafic motorisé.

Au niveau de chaque centralité

Créer un réseau de maillage fin au niveau de chacune des centralités permettant une accessibilité à 15 minutes à vélo. La carte ci-après illustre les isochrones à 15 minutes à vélo à partir des centralités de l'aire du Grand Sousse, et démontre de l'importance de la couverture territoriale que peut apporter ce mode de transport si les bonnes infrastructures sont mises en place ;



Les principes suivants donnent des indications sur les normes en vigueur pour les aménagements cyclables :

- Pour les largeurs de voies :

	Unidirectionnelle	Bidirectionnelle
Largeur idéale	≥2,50 m	≥4,00 m
Largeur standard	≥2,20 m	≥3,50 m
Largeur minimale	2,00 m	3,00 m

- Sur les coupes : éviter autant que possible les pistes bidirectionnelles : insertion des cyclistes très compliqués en sortie de piste, il faut privilégier au maximum des pistes unidirectionnelles bilatérales.

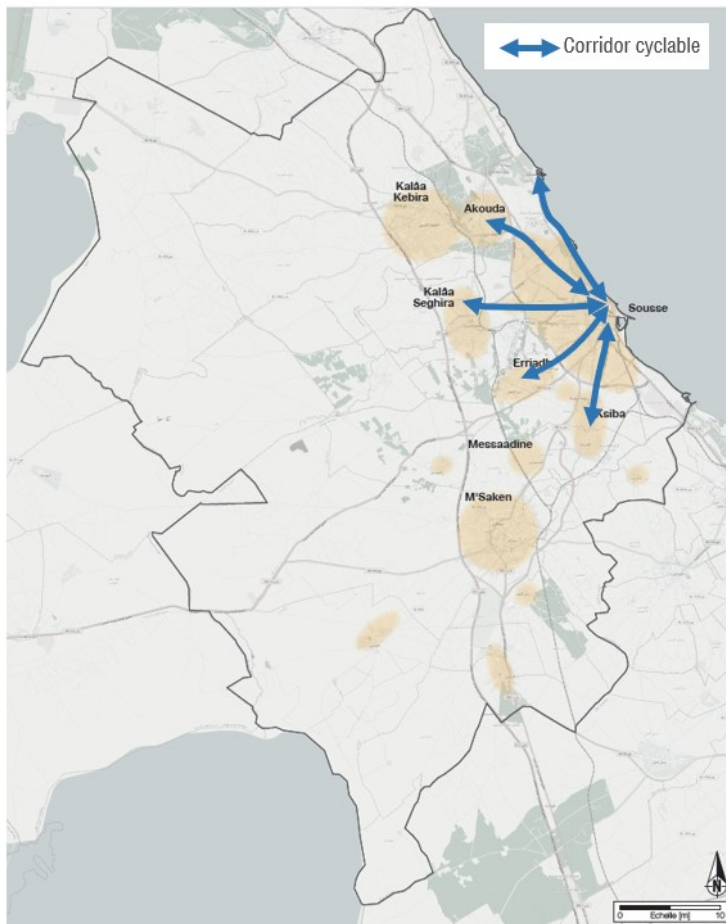
Liaisons entre les centralités

Aménagement de corridors cyclables constituant le réseau principal entre les centralités entre-elles. Dans un premier temps sur le territoire du Grand Sousse, cinq corridors principaux ont été identifiés permettant de relier le centre-ville de Sousse aux centralités voisines comme indiqué sur la figure ci-contre.

Ils concernent :

- Une liaison côtière reliant Sousse à la zone balnéaire nord
- Quatre liaisons pénétrantes reliant Sousse à Erriadh, à Kalâa Seghira, à Akouda et à Ksiba

Ces mesures devront permettre d'affirmer le rôle du vélo pour les déplacements urbains et d'optimiser la visibilité du réseau cyclable, en soulignant son caractère performant et la densité de son maillage.



Mise en place des équipements nécessaires

Par ailleurs, il est primordial d’accompagner la mise en place des infrastructures cyclables par tous les équipements nécessaires à la réussite de l’intégration de ce mode comme mode principal dans la ville (zone de stationnement, services de vélos à libre services ...).



Exemple d’équipement pour le stationnement vélo (Suisse)

3. Coûts estimatifs

Les prix s'entendent à +/- 20%

Pour l'équivalent d'environ 30km de pistes cyclables pour les 5 corridors cyclables principaux :

- Coût étude : 115'000 EUR HT - 375'000 TND HT
- Coût travaux : 2'300'000 EUR HT (7'500'000 TND HT)

4. Montage institutionnel

- Maître d'ouvrage : Municipalité de Sousse
- Autres acteurs

5. Références



Légende :

- Réseau 2026
- Réseau 2030



Réseau cyclable projeté dans l'agglomération lyonnaise

6. Niveau de priorité

Priorité 2 (2024 - 2026)

.

7. Calendrier

- Durée des études : 6 mois pour chaque corridor
- Durée des travaux : 18 mois pour chaque corridor

FICHE ACTION n°5.3 du PDU

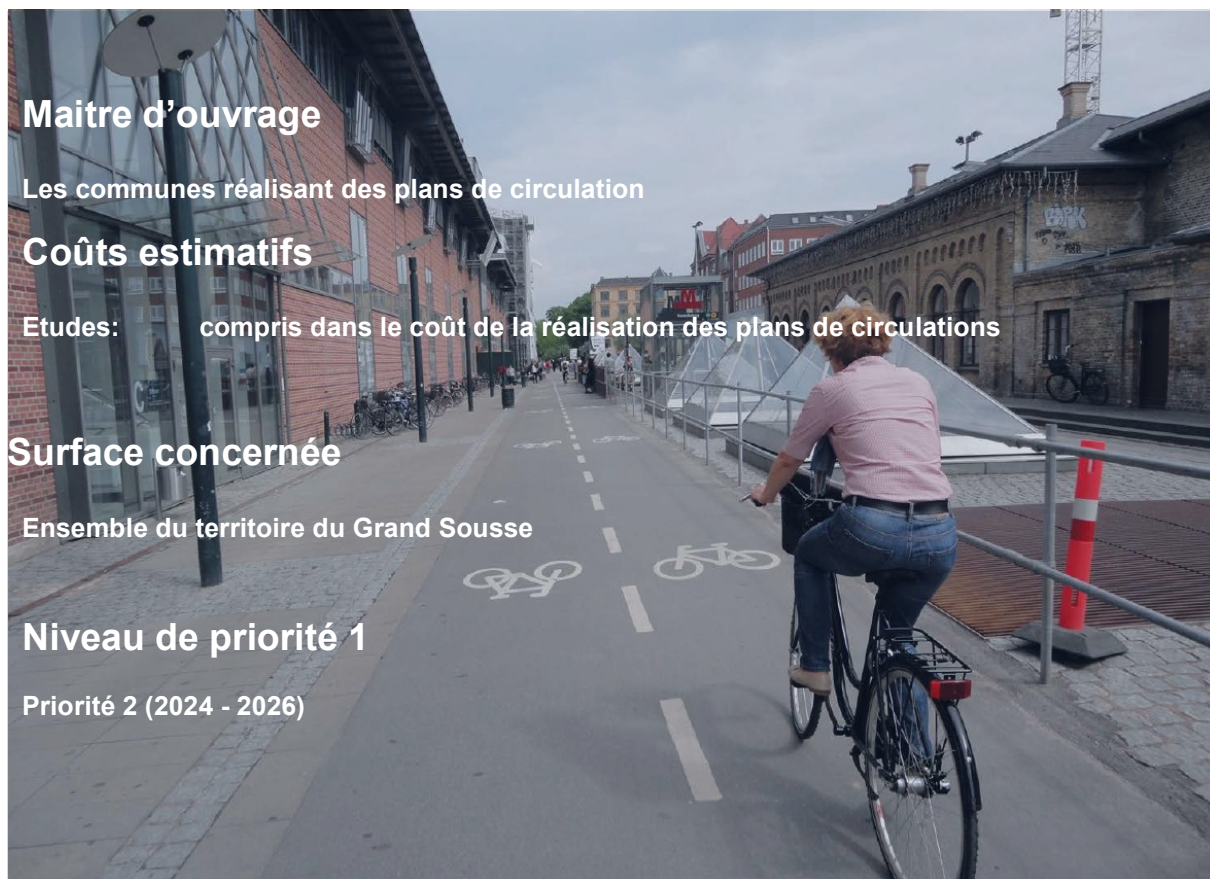
AXE 5 : Promouvoir l'usage du vélo en toute sécurité

Intégrer le vélo dans les plans de circulation des communes de l'agglomération

Synthèse

Toujours dans la même vision développée sur ce cinquième axe stratégique, le développement de la pratique du vélo passe également par la prise en compte de celui-ci dans l'ensemble des futures études et plans de mobilité et d'urbanisme sur le territoire.

Les plans de circulations, en particulier, représentent une très bonne opportunité d'intégration et de prise en compte des enjeux relatifs au déplacement à vélo des Soussiens (*Voir fiche action 6.1*).



Maitre d'ouvrage

Les communes réalisant des plans de circulation

Coûts estimatifs

Etudes: compris dans le coût de la réalisation des plans de circulations

Surface concernée

Ensemble du territoire du Grand Sousse

Niveau de priorité 1

Priorité 2 (2024 - 2026)

1. Description du contexte et des enjeux

Le présent PDU de l'agglomération Soussienne place les modes actifs en priorité en complémentarité et en cohérence avec le développement des transports collectifs dans son ambition d'atteindre l'objectif de concrétiser la métropole des proximités. Dans cette optique et en parallèle aux autres actions promouvant la pratique du vélo, l'intégration de ce mode doit dorénavant figurer dans l'ensemble des documents de planification de la mobilité et d'urbanisme en tant que composante essentielle des déplacements des Soussiens. C'est dans cet esprit que la présente fiche action présente dans quelles mesures les plans de circulation à réaliser et mettre en place sur les communes de l'agglomération devront intégrer le vélo.

2. Principes d'intervention – description des prestations

Plus concrètement, il s'agira d'inclure dans tous les plans de circulation futurs des différentes communes de l'agglomération

- **Lors du diagnostic :**
 - Des comptages précis de vélos (au niveau des principaux générateurs, aux carrefours, en section...);
 - Une appréciation approfondie et localisée des contraintes de déplacement à vélo ;
 - Des enquêtes auprès des usagers actuels et des usagers potentiels pour recueillir et mieux comprendre leurs besoins lors d'un déplacement à vélo ;
- **Lors de l'établissement du concept ou de la stratégie :**
 - Intégrer dans la vision de chaque plan de circulation l'objectif stratégique du PDU d'augmenter la part modale du vélo d'ici 2030 ;
- **Lors de l'établissement du plan d'action :**
 - Les aménagements vélo à prévoir et l'ensemble des actions relatives à la promotion de l'usage sécurisé du vélo doivent être priorisées parmi l'ensemble des actions en cohérence avec la vision établie pour chaque plan de circulation.

3. Coûts estimatifs

Les prix s'entendent à +/- 20%

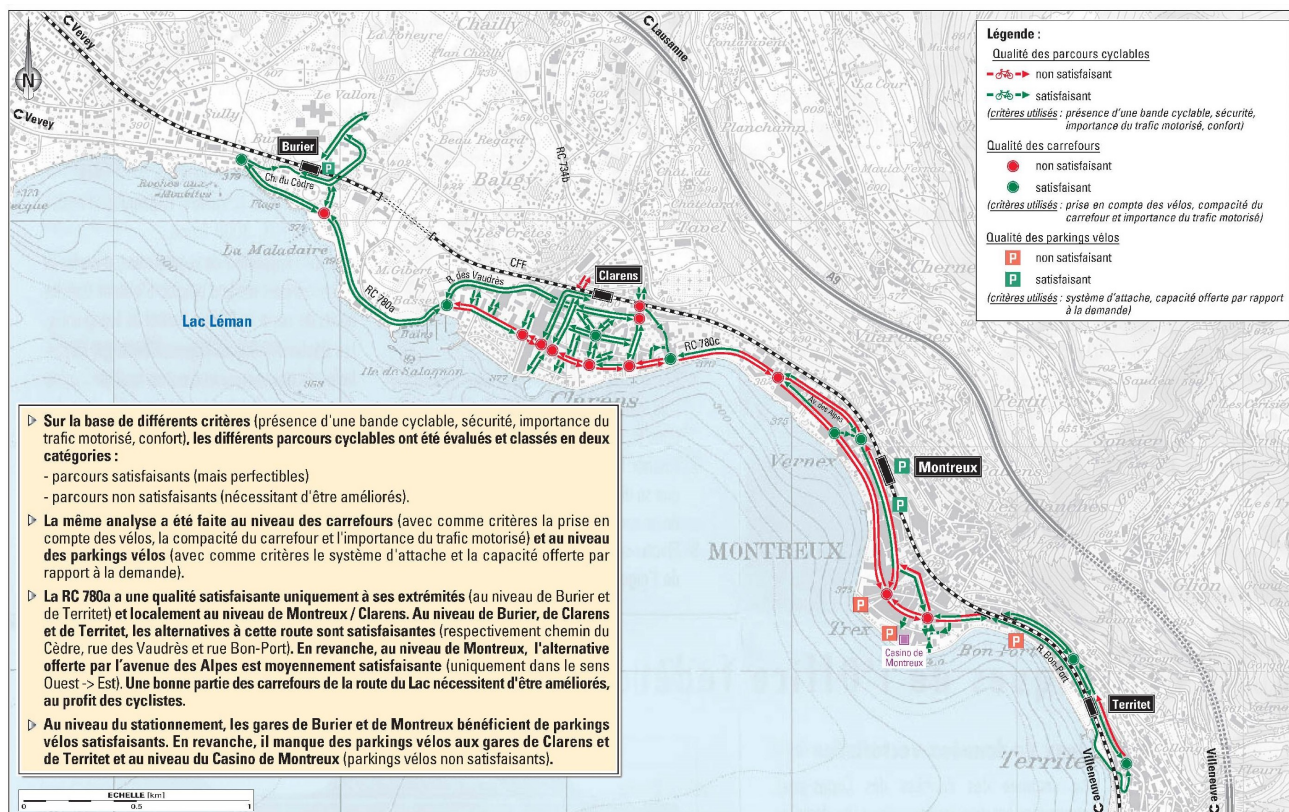
- Coût étude : compris dans le coût de la réalisation des plans de circulations

4. Montage institutionnel

- Maitre d'ouvrage : Les communes réalisant des plans de circulation

-

5. Illustrations



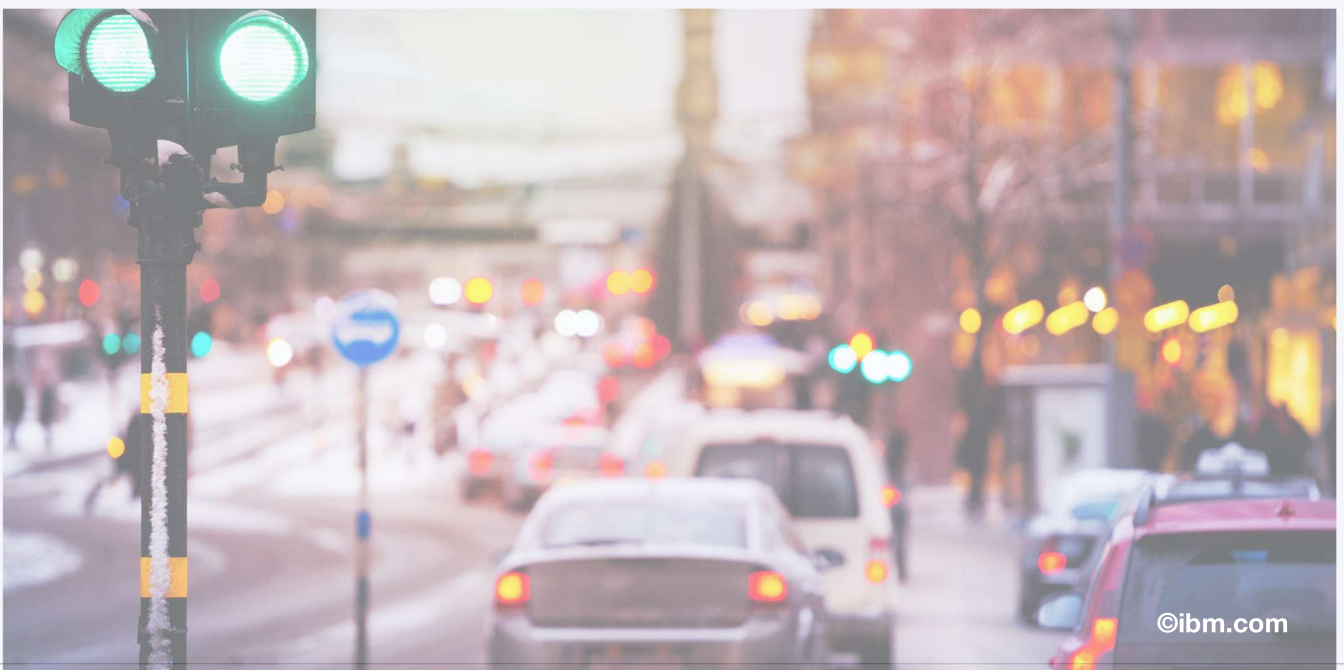
Exemple d'une carte de synthèse du diagnostic de la circulation des vélos au niveau de la commune de Montreux en Suisse, source Transitec

6. Niveau de priorité

Priorité 2 (2024 - 2026)

AXE 6

Gérer la circulation et le stationnement afin de mieux maîtriser le trafic individuel motorisé (TIM)



FICHE ACTION n°6.1 du PDU



AXE 6 : Gérer la circulation et le stationnement afin de mieux maîtriser le trafic individuel motorisé (TIM)

Mettre en œuvre le plan d'actions de l'étude de circulation et de stationnement dans la commune de Sousse

Synthèse

Le plan de circulation et de stationnement est un outil opérationnel du PDU permettant de concrétiser sur le terrain les orientations du PDU pour tout ce qui relève de la circulation et du stationnement. Un premier plan a été réalisé sur le périmètre de la ville de Sousse et sa

concrétisation devra permettre d'améliorer les conditions actuelles d'accessibilité des Soussiens en particulier au centre-ville. La présente fiche action fait référence aux recommandations opérationnelles de cette étude.

<p>Maitre d'ouvrage Commune de Sousse</p> <p>Coûts estimatifs Voir détail des coûts de chaque action au niveau des fiches actions relatives au plan de circulation et de stationnement</p> <p>Surface concernée Commune de Sousse</p> <p>Niveau de priorité 1 Priorité 1 (2022 - 2023)</p>		
--	---	--

Source : Etude de circulation et de stationnement

1. Description du contexte et des enjeux

Les plans de circulation et de stationnement, visent à assurer la bonne gestion des flux à travers un dimensionnement du réseau et une stratégie de régulation qui correspondent aux besoins des usagers tout en respectant les exigences légales en la matière.

Au niveau du territoire Soussien, une étude portant sur l'élaboration de ces deux plans est menée en parallèle à la réalisation du présent PDU. Le résultat final de cette étude est de mettre en place un ensemble de dispositifs permettant à la Ville de Sousse d'être à même de gérer les questions liées à la circulation et au stationnement à l'horizon 2025.

2. Principes d'intervention – description des prestations

Liste d'actions opérationnelles suivante a été établie dans le cadre de cette étude :

- **Fluidifier et contrôler le transit**
 - Implémentation de la hiérarchie du réseau routier
 - Plan de jalonnement et déviation du trafic PL
- **Réguler le stationnement**
 - Réglementer le stationnement en centre-ville
 - Aménager des stations de taxis individuels
 - Créer des arrêts pour les taxis collectifs au niveau des pôles de vie
 - Réduire les arrêts sur voie des taxis individuels et collectifs
- **Équilibrer le partage de la voirie**
 - Se doter d'un guide d'aménagement de la voirie
 - Reconfigurer les giratoires pour un meilleur partage de l'espace
 - Aménager des axes réservés aux TC et vélos
 - Diminuer la vitesse au sein des quartiers de vie
 - Réaménager la Place F. Hached
 - Pacifier la médina
- **Retrouver le plaisir de la marche en ville**
 - Faciliter les déplacements à pied pour toutes
 - Guider les piétons
 - Faciliter la liaison piétonne de gare à gare
- **Développer la pratique cyclable du quotidien**
 - Créer un réseau vélo
 - Installer du stationnement vélo
 - Guider les cyclistes
 - Offrir un espace dédié à la pratique du vélo
- **Renforcer la qualité de l'expérience touristique à Sousse**
 - Aménager une promenade de loisirs en bords de mer
 - Aménager des espaces de stationnement des véhicules de tourisme
- **Limiter l'accès des poids-lourds au centre-ville**
 - Aménager une zone de stationnement poids-lourds hors du centre-ville
 - Favoriser la livraison du dernier km dans la Médina
 - Limiter l'accès des poids-lourds au centre-ville

Le détail de mise en œuvre de ces actions est disponible au niveau des fiches actions relatives au plan de circulation et de stationnement.

3. Coûts estimatifs

Les prix s'entendent à +/- 20%

- Coût étude et de travaux : voir détail des coûts de chaque action au niveau des fiches actions relatives au plan de circulation et de stationnement

- Sources de financement :

4. Montage institutionnel

Voir détail du montage institutionnel de chaque action au niveau des fiches actions relatives au plan de circulation et de stationnement.

5. Points de vigilance et mesures d’accompagnement

Assurer la cohérence entre les orientations du PDU et les actions à mettre en place suite au plan de circulation et de stationnement.

6. Illustrations

Schématisation de l’implémentation de la hiérarchie du réseau routier au niveau de la partie centrale de la ville de Sousse.



Source : Etude du plan de circulation et de stationnement de la ville de Sousse.

7. Niveau de priorité

Priorité 1 (2022 - 2023)

FICHE ACTION n°6.2 du PDU

AXE 6 : Gérer la circulation et le stationnement afin de mieux maîtriser le trafic individuel motorisé (TIM)

Réaliser et mettre en œuvre un plan de circulation et de stationnement dans les centralités principales : Msakén, Hamam Sousse, Kalaa kébira, Kalaa Seghira

Synthèse

Le présente PDU vise à améliorer les conditions de déplacement des habitants du Grand Sousse. Un des outils opérationnels permettant de concrétiser sur le terrain les orientations du PDU, pour tout ce qui relève de la circulation et du stationnement, est bien le

plan de circulation et de stationnement. A l'exemple du premier plan réalisé sur le périmètre de la ville de Sousse, les principales centralités du territoire Soussien devront suivre en réalisant leurs propres plans traitant des besoins et contraintes spécifiques de chacune.



Maitre d'ouvrage

Communes du Grand Sousse

Coûts estimatifs

- Coût étude : 65'000 EUR (210'000 TND)
- Coût de travaux : Dépend des propositions

Surface concernée

Commune de Sousse

Niveau de priorité 1

Priorité 2 (2024 - 2026)

Source : SaheITV

1. Description du contexte et des enjeux

A la lumière du plan de circulation et de stationnement réalisée au niveau de la ville de Sousse, le PDU recommande également la réalisation et la mise en œuvre de plans de circulation et de stationnement pour les principales centralités du territoire du Grand Sousse : Msaken, Kalâa Kebira, Kalâa Seghira, et Hammam Sousse.

En effet, ces centralités bénéficieront énormément de ce type de plans visant à assurer la bonne gestion des flux à travers un dimensionnement du réseau et une stratégie de régulation qui correspondent aux besoins des usagers toujours en cohérence avec les orientations stratégiques du PDU dont notamment la priorisation des TC et des modes actifs par rapport aux modes motorisés individuels.

2. Principes d'intervention – description des prestations

Les plans de circulation et de stationnement pour chacune des centralités devront être en suivant les grandes étapes ci-après :

Phase 1 : Elaboration du diagnostic et définition des enjeux

- Visite des lieux et échange avec les acteurs locaux
- Recueil de données
- Analyse de l'état actuel de référence
- Analyse prospective
- Synthèse du diagnostic et définition des enjeux
- Analyse critique et mise à jour des objectifs stratégiques

Phase 2 : Elaboration des scénarios

Phase 3 : Elaboration du plan de circulation et du plan de stationnement

- Conception du plan de circulation
- Conception du plan de stationnement

3. Coûts estimatifs

Les prix s'entendent à +/- 20%

- Coût étude : 65'000 EUR (210'000 TND)
- Coût de travaux : Dépend des propositions
- Sources de financement :

4. Montage institutionnel

- Maître d'ouvrage : Communes du Grand Sousse
- Autres acteurs : -

5. Points de vigilance et mesures d'accompagnement

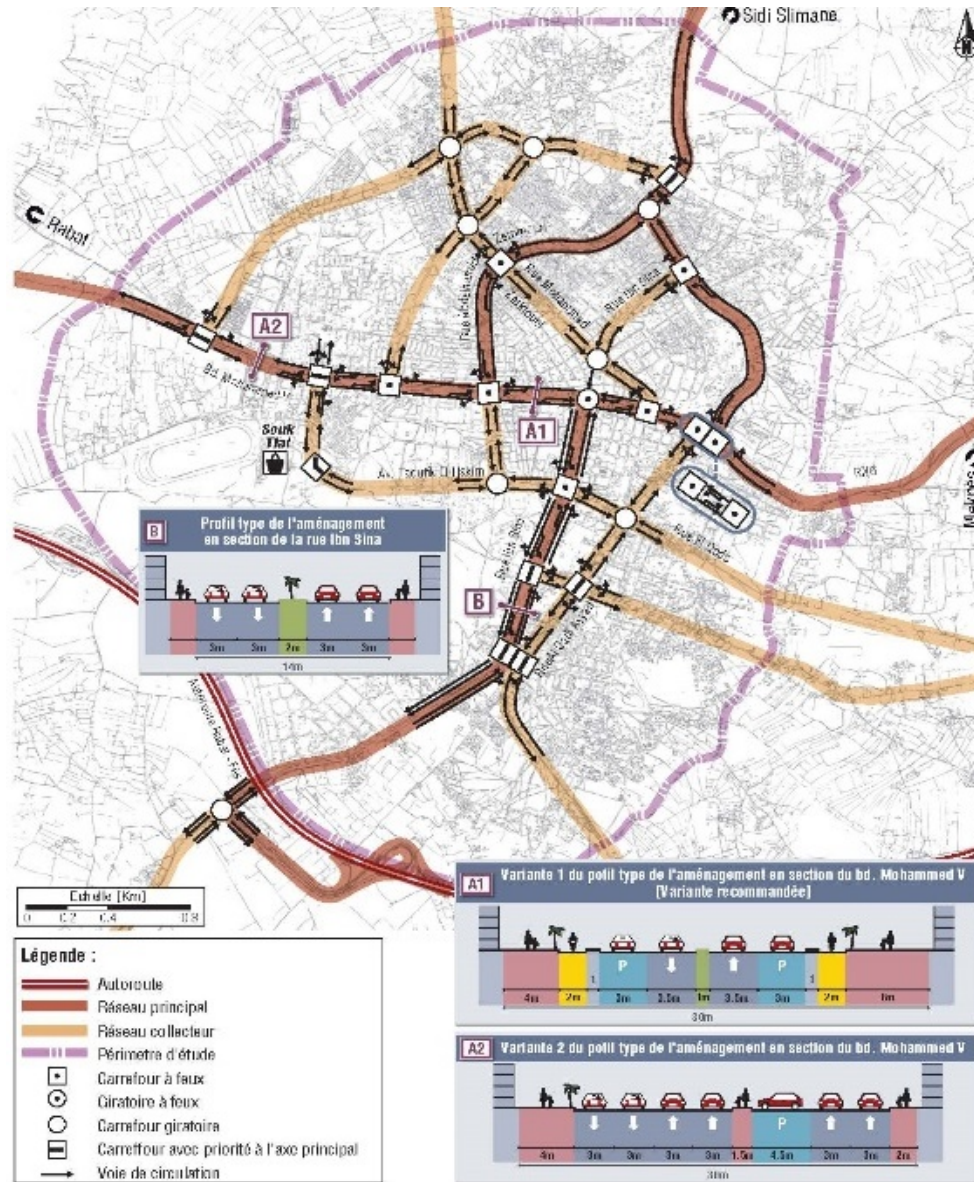
Nécessité de respecter les orientations du PDU en matière de gestion multimodale des déplacements et de partage de l'espace public.

6. Gestion et entretien

-

7. Illustrations

Exemple d'un plan de calibrage et des profils type faisant partie des propositions dans le cadre de plans de circulation et de stationnement :



Etude du plan de circulation et de stationnement de la ville de Khemisset (Maro), source Transitec

8. Niveau de priorité

Priorité 2 (2024 - 2026)

9. Calendrier

- Durée des études : 12 mois par étude
- Durée des travaux : Dépend des recommandations de chaque étude

FICHE ACTION n°6.3 du PDU

AXE 6 : Gérer la circulation et le stationnement afin de mieux maîtriser le trafic individuel motorisé (TIM)

Accompagner les travaux de réhabilitation de la deuxième rocade route ceinture (principal collecteur du trafic venant du sud vers le nord de l'agglomération)

Synthèse

Un des objectifs du PDU c'est de stabiliser l'usage de la voiture particulière. Ainsi, en ce qui concerne la circulation générale, l'accent est mis sur le partage de la voirie entre les différents usagers, et en particulier les transports collectifs et les modes actifs.

Toutefois dans le PDU accompagne les projets destinés à éviter la dégradation du niveau de service de la voirie primaire et optimiser de manière générale la circulation au sein des centralités du Grand Sousse.



1. Description du contexte et des enjeux

Dans ses orientations stratégiques relatives à la gestion de la circulation automobile, le PDU préconise de renforcer l'armature routière concentrique support du transit et qui a pour rôle de filtrer et limiter les flux automobiles à destination du centre-ville dans l'optique d'apaiser celui-ci tout en favorisant par la même occasion le report vers les transports en commun.

En cohérence avec cette orientation, le PDU s'aligne avec l'intérêt du projet (coup parti) de réhabilitation de la deuxième rocade (route ceinture).

2. Principes d'intervention

Dans le respect du partage équilibré de la voirie et

- Etudier de manière plus approfondie le calibrage de la voirie prévue pour tenir en compte potentiellement la conversion dans le futur d'une voie vers un axe de TCSP ou une voie bus, ou encore permettre l'insertion de pistes cyclables ;
- Etudier plus en détails la gestion des intersections de cette rocade avec le réseau principal et secondaire de la ville de manière à la fois à optimiser le fonctionnement de la circulation routière mais de permettre également de sécuriser les traversées piétonnes en particulier, étant donné que la rocade s'insère dans un milieu dense
- Respecter les orientations complémentaires de l'étude de Circulation et de Stationnement par rapport à l'insertion de cette rocade au sein du réseau viaire ;

3. Montage institutionnel

- Maître d'ouvrage : Communes du Grand Sousse traversées

4. Niveau de priorité

Priorité 1 (2021 - 2025)

.

AXE 7

Repenser la mobilité des touristes en période estivale



FICHE ACTION n°7.3 du PDU

AXE 7 : Repenser la mobilité des touristes en période estivale

Organiser le stationnement des cars touristiques

Synthèse

Le stationnement des cars touristiques au niveau de certaines localités du Grand Sousse induit des gênes ponctuelles pour la circulation. Le stationnement de ces autobus doit donc être

optimisé pour améliorer l'expérience de déplacement à la fois pour les touristes mais aussi.



1. Description du contexte et des enjeux

Le nombre important d'autobus qui transitent et arrivent vers le Grand Sousse en raison de l'affluence touristique nécessite l'établissement de consignes concernant la circulation et le stationnement des autobus ou cars.

Ces consignes visent à éviter que le séjour des touristes et la qualité de vie de la population ne soient affectés par le bruit, la pollution et les problèmes de circulation que les autobus peuvent générer. Elles ont également pour objectif d'assurer un séjour agréable et de qualité à tous tout en respectant les besoins des habitants de la ville.

2. Principes d'intervention – description des prestations

Ces consignes concernent principalement les zones de grande affluence touristique sur le territoire à savoir : Sousse, Hammam Sousse et Port El Kantaoui.

Les principes suivants sont donc à respecter en particulier sur ces zones-là :

- Les espaces de stationnement doivent être bien clairs et identifiés et le stationnement ou l'arrêt des cars en dehors de ces espaces devra être sanctionné. Ces espaces concerneront :
 - Les lieux touristiques : la médina ...
 - Les abords des hôtels
- Les durées d'utilisation de ces espaces de stationnement doivent être limitées dans le temps (15 minutes) pour permettre l'embarquement et le débarquement des passagers lors du chargement et du déchargement des valises

Par ailleurs, et en particulier pour le centre-ville de Sousse, l'étude de circulation et de stationnement a proposé des localisations de ces lieux de stationnement. **Voir fiche action 6.2 de l'ECS.**

La localisation des lieux de stationnement devra être incluse dans les études des plans de circulation et de stationnement prévues (**voir fiche action 6.2**).

3. Coûts estimatifs

Les prix s'entendent à +/- 20%

- Coûts inclus dans les fiches actions citées plus haut ;

4. Montage institutionnel

Voir détail du montage institutionnel de chaque action au niveau des fiches actions afférentes

5. Niveau de priorité

Priorité 3 (2027 - 2030)

6. Calendrier

Détails chronologiques incluses dans les fiches action connexes.

7. Fiches-actions connexes

Fiche action 6.2 du PDU, Fiche action 6.2 de l'ECS

FICHE ACTION n°7.2 du PDU

AXE 7 : Repenser la mobilité des touristes en période estivale

Prévoir un plan de circulation et de stationnement spécifique à Sousse et à Hammam Sousse pendant la période estivale

Synthèse

Les plans de circulation et de stationnement sont des outils importants permettant l'amélioration des conditions de déplacement des usagers en optimisant en particulier le

fonctionnement du réseau viaire. Lors des périodes de pointe estivales ce réseau il est nécessaire d'ajuster les mesures proposées par rapport à la période normale.



Maitre d'ouvrage
Commune de Sousse – Commune de Hammam Sousse

Coûts estimatifs
• Coût étude : 30'000 EUR (97'500 TND) par étude
• Coût de travaux : Dépend des propositions

Surface concernée
Communes de Sousse et de Hammam Sousse

Niveau de priorité 3
Priorité 3 (2027 - 2030)

1. Description du contexte et des enjeux

La période estivale à Sousse connaît une augmentation assez forte des volumes de déplacements étant donné l'afflux important de touristes sur cette région.

Afin de faciliter les déplacements des Soussiens et des touristes pendant cette période particulière le PDU recommande de réaliser un plan de circulation et de stationnement spécifiques à la ville de Sousse et à Hammam Sousse pendant la période estivale, ces deux communes étant les plus impactées pendant cette période-là.

2. Principes d'intervention – description des prestations

Les deux plans de circulation et de stationnement à prévoir au niveau de Sousse et de Hammam Sousse en période estivale devraient permettre de compléter la vision sur le territoire Soussiens pendant cette période particulière.

Sousse

Au niveau de Sousse et étant donné l'existence d'un plan de circulation et afin d'estimer l'impact supplémentaire de la période estivale sur la circulation et le stationnement, des enquêtes complémentaires seront menées pendant cette période sur un échantillon équivalent à 50% des points enquêtés en période normale :

- Des comptages routiers en section courante
- Des comptages directionnels au niveau des carrefours les plus problématiques
- Des enquêtes d'occupation du stationnement et des enquêtes de rotation

En plus des enquêtes complémentaires, les observations sur terrain, les dysfonctionnements liés particulièrement à cette période estivale en termes de circulation multimodale ou de stationnement. L'objectif étant de ressortir les enjeux afférents à cette période complétant ainsi les enjeux préalablement établis en période normale. Les ajustements nécessaires aux plans de circulation et de stationnement préalablement seront ensuite apportés pour que ces deux plans apportent des solutions en période estivale via des mesures adaptées.

Hammam Sousse

Un plan de circulation et de stationnement sur chacune des principales centralités du Grand Sousse est recommandé par le PDU en période normal (**Voir fiche action 6.2**). Compte tenu des particularités de la période estivale au niveau de la commune de Hammam Sousse, un deuxième plan adapté à la période estivale doit également être prévue pour cette commune, suivant les mêmes précisions ci-haut.

3. Coûts estimatifs

Les prix s'entendent à +/- 20%

- Coût étude : 30'000 EUR (97'500 TND) par étude
- Coût de travaux : Dépend des propositions

4. Montage institutionnel

- Maître d'ouvrage : Commune Sousse – Commune de Hammam Sousse

5. Niveau de priorité

Priorité 3 (2027 - 2030)

6. Calendrier

- Durée des études : 6 mois par étude
- Durée des travaux : Dépend des propositions issues des études

FICHE ACTION n°7.1 du PDU

AXE 7 : Repenser la mobilité des touristes en période estivale

Accompagner l’attractivité touristique de Sousse par le développement de liaisons et de services de transport public auprès des touristes et par le développement de circuits touristiques à pied, ou à vélo

Synthèse

Parmi les ambitions auxquelles aspire l’aire urbaine Soussienne et que vise à concrétiser le PDU on retrouve le renforcement de l’attractivité touristique à travers en particulier un tourisme durable et résilient. Pour

concrétiser ces ambitions le PDU mise en premier lieu à orienter le déplacement des touristes à Sousse vers des modes actifs et les transports collectifs adaptés.



Maitre d’ouvrage

AMMU de Sousse ou sa préfiguration

Coûts estimatifs

Coûts inclus dans les actions connexes

Surface concernée

Grand Sousse

Niveau de priorité 2

Priorité 2 (2024 - 2026)

1. Description du contexte et des enjeux

Le Grand Sousse fait partie des principales destinations touristiques de la Tunisie. Cette activité touristique génère en effet d'importants bénéfices et crée un grand nombre d'emplois. La zone touristique représente un pôle générateur de déplacements important avec une saisonnalité très marquée que l'on retrouve sur l'ensemble des déplacements du Grand Sousse. Dans la situation actuelle, en dehors des voyages organisés de grands groupes, les déplacements des touristes se font en majorité par des véhicules motorisés individuels (les voitures particulières, les taxis individuels et taxis Grand Tourisme) et l'usage des transports collectifs par les touristes est encore faible. Cependant, dans l'inscription du PDU du Grand Sousse dans la durabilité mais aussi dans l'intérêt d'optimisation des niveaux de congestions lors de la période estivale en particulier, un accent fort doit être mis sur la promotion de l'usage des transports publics auprès des touristes.

Par ailleurs, et comme le diagnostic le fait ressortir, les loisirs et la détente représentent le principal motif de déplacements à vélo (à hauteur de 40 % des déplacements concernés). C'est le seul mode pour lequel ce motif revêt une si grande importance. C'est également un des modes les plus propres et les moins coûteux pour l'agglomération.

Partant de ces constats le PDU recommande de promouvoir l'usage des transport collectifs et du vélo auprès des touristes et l'amélioration des circuits à pied.

2. Principes d'intervention – description des prestations

Promotion de l'usage des transports publics par les touristes

- Lors de l'étude de restructuration du réseau de bus, indiquer parmi les objectifs de la restructuration de favoriser des liaisons desservant les lieux d'accueil et de destinations touristiques, que ce soient les zones touristiques historiques mais également les nouveaux lieux d'accueil du tourisme alternatif aux quatre coins du Grand Sousse (**Voir fiche action 3.1**) ;
- Prévoir du matériel roulant adapté sur les destinations d'accueil pour les touristes favorisant le déplacement avec des bagages...
- Adapter les fréquences et l'amplitude des services de transport collectifs pour favoriser les déplacements des touristes ;
- Indiquer également parmi les objectifs de la tarification du transport collectif, de prévoir des dans les grilles tarifaires des titres de transport encourageant l'utilisation des bus par les touristes (Exemples : 3 jours, une semaine de déplacements illimités...)

Promotion de l'usage des vélos

- Créer un circuit touristique à vélo entre la liaison côtière reliant Sousse à la zone balnéaire nord (**Voir fiche action 5.2**) ;
- Créer des services de location de vélo attractifs pour les touristes (en coordination avec des services touristiques plus globaux offrant des balades organisées...)

Amélioration des conditions de la marche pour les touristes

- Améliorer de manière générale les conditions de marche sur l'ensemble des centralités du Grand Sousse (**Voir fiches actions 4.1 et 4.2**) ;
- Mise en place de la recommandation de l'Etude de Circulation et de Stationnement de Sousse, relative à l'aménagement d'une promenade de loisirs en bord de mer (Voir fiche action 6.2 de l'étude du plan de circulation et de stationnement).

3. Coûts estimatifs

Les prix s'entendent à +/- 20%

- Coûts inclus dans les fiches actions citées plus haut ;

4. Montage institutionnel

Voir détail du montage institutionnel de chaque action au niveau des fiches actions afférentes

5. Illustrations



Source : Nouvelle piste cyclable sur la corniche de Marseille

6. Niveau de priorité

Priorité 2 (2024 - 2026)

7. Calendrier

Détails chronologiques incluses dans les fiches action connexes.

8. Fiches-actions connexes

- Fiche action 3.1
- Fiche actions 4.1 et 4.2
- Fiche action 5.2

AXE 8

Améliorer la gestion des flux de marchandises



©decision-achats.fr

FICHE ACTION n°8.1 du PDU

AXE 8 : Améliorer la gestion des flux de marchandises

Réaliser un schéma directeur du transport de marchandises

Synthèse

Le PDU a pour objectif améliorer les déplacements, de personnes comme de marchandises. En effet, poussées par les enjeux économiques (création d’emploi, approvisionnement des populations,) et des enjeux environnementaux, les métropoles intègrent la problématique globale des transports de marchandises dans leur politique

de transport urbain. Pour ce faire, le PDU recommande la réalisation d’un schéma directeur de marchandises qui a pour but essentiel d’atténuer les nuisances occasionnées en intégrant les besoins de transports de marchandises dans le partage de voirie.



1. Description du contexte et des enjeux

La circulation des poids lourds est nécessaire pour le maintien de l'activité industrielle et commerciale du Grand Sousse. Elle est néanmoins source de congestion, de pollution et d'encombrement, notamment dans la partie la plus centrale de l'agglomération. Si des horaires et des itinéraires pour le trafic de marchandise ont été définis, cette réglementation n'est que peu respectée. Par ailleurs, le stationnement des poids lourds est également problématique, notamment dans le secteur central de l'agglomération. La problématique des marchandises dépasse cependant largement le cadre d'un plan de déplacements urbains et requiert de déterminer l'ensemble des flux de marchandises (chaîne logistique) afin d'organiser l'acheminement, le stockage et le transbordement de celles-ci.

Le présent PDU recommande ainsi l'élaboration d'un schéma directeur du transport de marchandises qui devrait répondre aux enjeux suivants :

- Redéfinir le réseau autorisé aux camions (et les limitations horaires)
- Maîtriser le stationnement des poids lourds (notamment le stationnement de longue durée)
- Faire respecter cette réglementation

2. Principes d'intervention – description des prestations

Le PDU recommande ainsi de :

- Réaliser un diagnostic afin d'identifier les principaux itinéraires poids lourds, ainsi que les zones de stationnement et mettre en évidence les principaux problèmes existants (sécurité, accessibilité).
- Développer un concept pour le transport de marchandises sur le Grand Sousse. Celui-ci doit se baser sur l'installation des marchés de gros et du stockage de marchandises en périphérie de Ville et des plates-formes urbaines de plus petite taille pour la distribution des marchandises devront être mises en place.
- Définir un schéma de circulation détaillé pour le trafic des poids lourds.
- Définir les axes à privilégier pour le transport de marchandises et ceux où la présence des camions doit être strictement contrôlée et soumise à autorisation
- Définir les zones de stationnement à privilégier pour le stationnement des poids lourds (courte durée, longue durée) et celles où celui-ci doit être strictement contrôlé et soumis à autorisation.

3. Coûts estimatifs

Les prix s'entendent à +/- 20%

- Coût étude : 30 000 EUR HT (97 500 TND HT)
- Sources de financement :

4. Montage institutionnel

- Maître d'ouvrage : Municipalité de Sousse

5. Points de vigilance et mesures d'accompagnement

En l'absence de contrôle, il est peu probable que les règles émises soient respectées (itinéraires, horaires, etc.). Les questions de gouvernance sont donc à résoudre en priorité.

6. Niveau de priorité

Priorité 2 (2024 - 2026)

7. Calendrier

- Durée des études : 6 mois

AXE 9

Réduire les impacts de la mobilité sur l'environnement



FICHE ACTION n°9.1 du PDU

AXE 9 : Réduire les impacts de la mobilité sur l'environnement

Réduire les émissions de GES et améliorer la qualité de l'air

Synthèse

Le transport est un des grands émetteurs de GES mais aussi secteur impactant directement la qualité de l'air des habitants d'une ville. Le PDU constitue donc l'occasion de penser et prévoir des actions permettant de limiter les

nuisances du transport urbain sur le climat et sur la qualité de l'air. Cette fiche action récapitule les actions proposées par le PDU au niveau du reste des axes stratégiques permettant d'atteindre ces objectifs.

Maitre d'ouvrage
AMMU de Sousse ou sa préfiguration

Coûts estimatifs
Compris dans les actions connexes

Surface concernée
Ensemble du territoire du Grand Sousse

Niveau de priorité 1
Priorité 1 (2022 - 2023)

©<https://www.alumni-estaca.fr/>

1. Description du contexte et des enjeux

Les véhicules motorisés génèrent des nuisances multiples : pollution atmosphérique, pollution sonore, occupation de l'espace public, perte de temps (congestion), accidentologie, etc. Le report modal permet de réduire ces nuisances ; d'autres mesures peuvent également les limiter.

Principaux objectifs visés :

- Promouvoir les systèmes moins polluants, notamment électriques
- Limiter les nuisances liées aux véhicules motorisés
- Améliorer la qualité des espaces publics et le partage de la voirie

2. Principes d'intervention – description des prestations

Les actions permettant la réduction des GES pour l'agglomération Soussienne relèvent de trois leviers essentiels de la base EASI :

- **Eviter** tous les déplacements non nécessaires et réduire les distances parcourues (en encourageant le télétravail, des restrictions des voitures au niveau de certaines zones, en décentralisant les équipements ...) – Voir fiches actions de l'axe 2 (traitant l'articulation urbanisme/transport et orientant le PDU vers la vision de la métropole des proximités).
- **Reporter** les déplacements qui se font par des modes émetteurs de GES vers d'autres modes plus propres (Transports en communs, vélo..) – Voir fiches actions de l'axe 3 (**Renforcer l'attractivité des transports collectifs et des services de mobilité**) et l'axe 5 : (**Promouvoir l'usage du vélo en toute sécurité**)
- **Améliorer** l'actuel à travers :
 - le renouvellement du parc de véhicules individuels, de transport en commun et de transport non régulier de personnes... en ayant recours à des véhicules moins émetteurs de GES et de particules fines.

Parallèlement, il est également nécessaire d'assurer le suivi de la qualité de l'air à travers les stations de mesure existantes et de transmettre l'information régulièrement à la population sur les données qualité de l'air notamment lors des pics de pollution.

3. Coûts estimatifs

Les prix s'entendent à +/- 20%

- Coût étude : Compris dans les actions connexes

4. Montage institutionnel

- Maitre d'ouvrage : Communes du Grand Sousse
- Autres acteurs : ANME

5. Niveau de priorité

Priorité 1 (2022 - 2023) et à maintenir dans le temps

AXE 10

Accroître la sécurité routière



©totalenergies.ke

FICHE ACTION n°10.2 du PDU

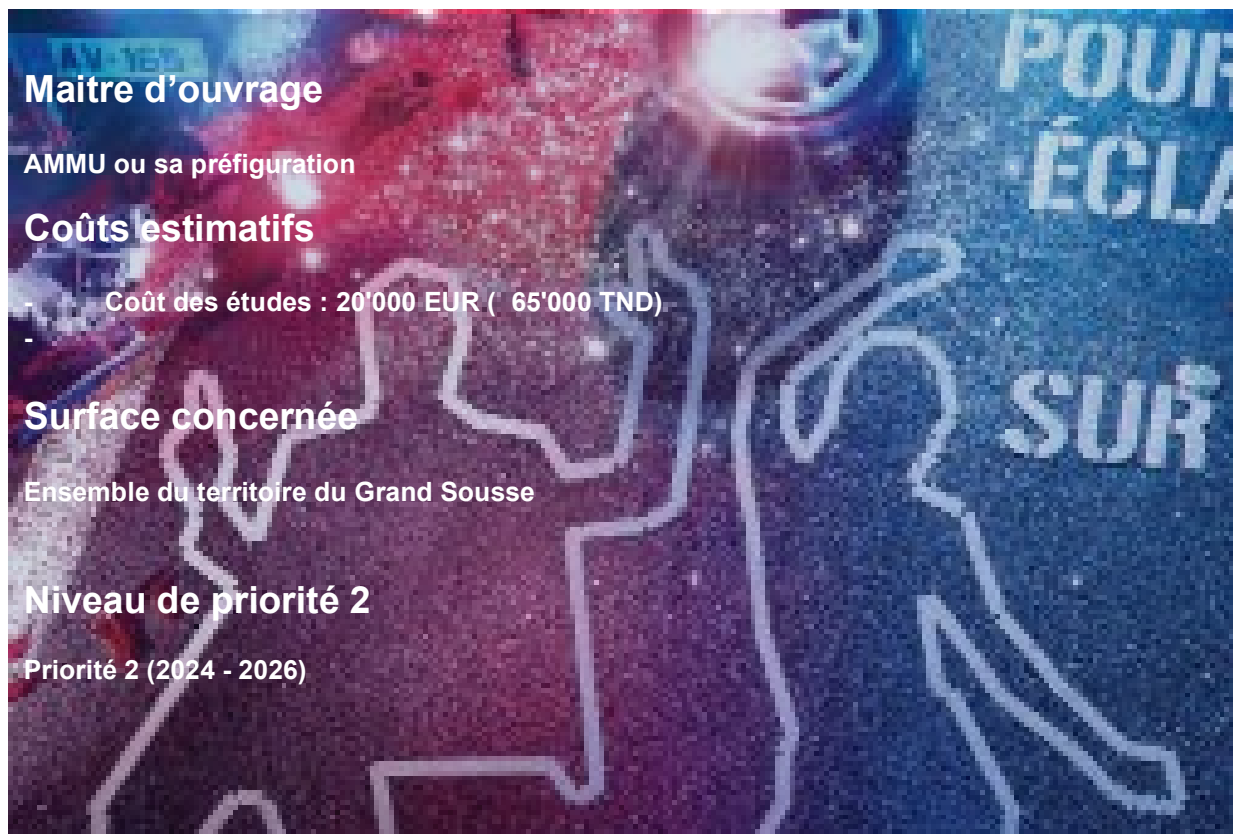
AXE 10 : Accroître la sécurité routière

Réaliser des campagnes de prévention de la sécurité routière, améliorer le contrôle de la circulation et la verbalisation

Synthèse

Dans la suite des propositions d'amélioration de la sécurité routière identifiées dans le cadre du présent PDU (*Fiche PDU n°10.1*), il est recommandé de lancer des campagnes de communication dans le but de sensibiliser les

usagers et de prévenir l'occurrence d'incidents et d'accidents routiers. La présente fiche détaille les étapes de réalisation de telles campagnes.



Maitre d'ouvrage
AMMU ou sa préfiguration

Coûts estimatifs
- Coût des études : 20'000 EUR (65'000 TND)

Surface concernée
Ensemble du territoire du Grand Sousse

Niveau de priorité 2
Priorité 2 (2024 - 2026)

1. Description du contexte et des enjeux

De manière générale, les campagnes de communication en sécurité routière peuvent chercher à atteindre les buts principaux suivants :

- informer de l'existence d'une nouvelle loi ou de la modification d'une loi ;
- améliorer les connaissances et/ou la conscience du risque, des comportements de prévention appropriés, de nouveaux systèmes d'aide à la conduite, etc. ;
- changer les facteurs sous-jacents au comportement, connus pour influencer l'usager de la route ;
- changer les comportements à risque ou maintenir les comportements en faveur de la sécurité ;
- diminuer la fréquence et la gravité des accidents ;
- d'informer les usagers de la route que les autorités ont identifié un comportement routier à risque et qu'elles se sont fixées pour priorité de le diminuer ;

2. Principes d'intervention – description des prestations

Afin de planifier et mettre en place une campagne de sensibilisation et de prévention contre les accidents de la route, il est recommandé de suivre les étapes suivantes :

1) Préparation préliminaire. La première étape permet d'identifier le problème, d'analyser le contexte organisationnel et socioéconomique de la sécurité routière sur le Grand Sousse, de déterminer le budget y compris le coût pour les recherches et l'évaluation de la campagne, de choisir les partenaires pouvant être impliqués dans le processus de la campagne, de développer le concept créatif, et d'examiner la contribution possible d'agences extérieures et leurs interactions avec l'initiateur de la campagne.

2) Analyser la situation. La seconde étape intègre une analyse détaillée du problème et de ses solutions possibles basée sur la recherche et des initiatives antérieures, l'identification du public cible et la mise en place de recherches permettant de déterminer la façon de l'atteindre et de l'influencer au mieux, et enfin la traduction du but global de la campagne en objectifs spécifiques.

3) Concevoir la campagne. Cette étape implique de définir la stratégie de la campagne, de concevoir le contenu et le style du message, de choisir les supports média et le plan média, de développer et pré-tester le message et les slogans dans leur contexte.

4) Mettre en œuvre la campagne. Au cours de cette étape, le matériel de la campagne est produit, et le lancement de la campagne a lieu.

3. Coûts estimatifs

Les prix s'entendent à +/- 20%

- Coût de la campagne : 20'000 EUR - 65'000 TND

4. Montage institutionnel

- Maître d'ouvrage : AMMU ou sa préfiguration
- Autres acteurs : Ministère des Transports

5. Points de vigilance et mesures d'accompagnement

De manière générale il convient d'apporter une attention particulière aux éléments suivants afin de s'assurer de l'efficacité de la mise en œuvre de la campagne :

- Baser la campagne sur des statistiques et des recherches
- Sélectionner le public cible spécifique
- Traduire le but général en objectifs spécifiques
- Soigner la mise en œuvre de la campagne

6. Niveau de priorité

Priorité 2 (2024 – 2026)

7. Calendrier

- Durée de la planification de la campagne : 4 mois
- Durée de la mise en œuvre de la campagne : 3 mois

FICHE ACTION n°10.1 du PDU

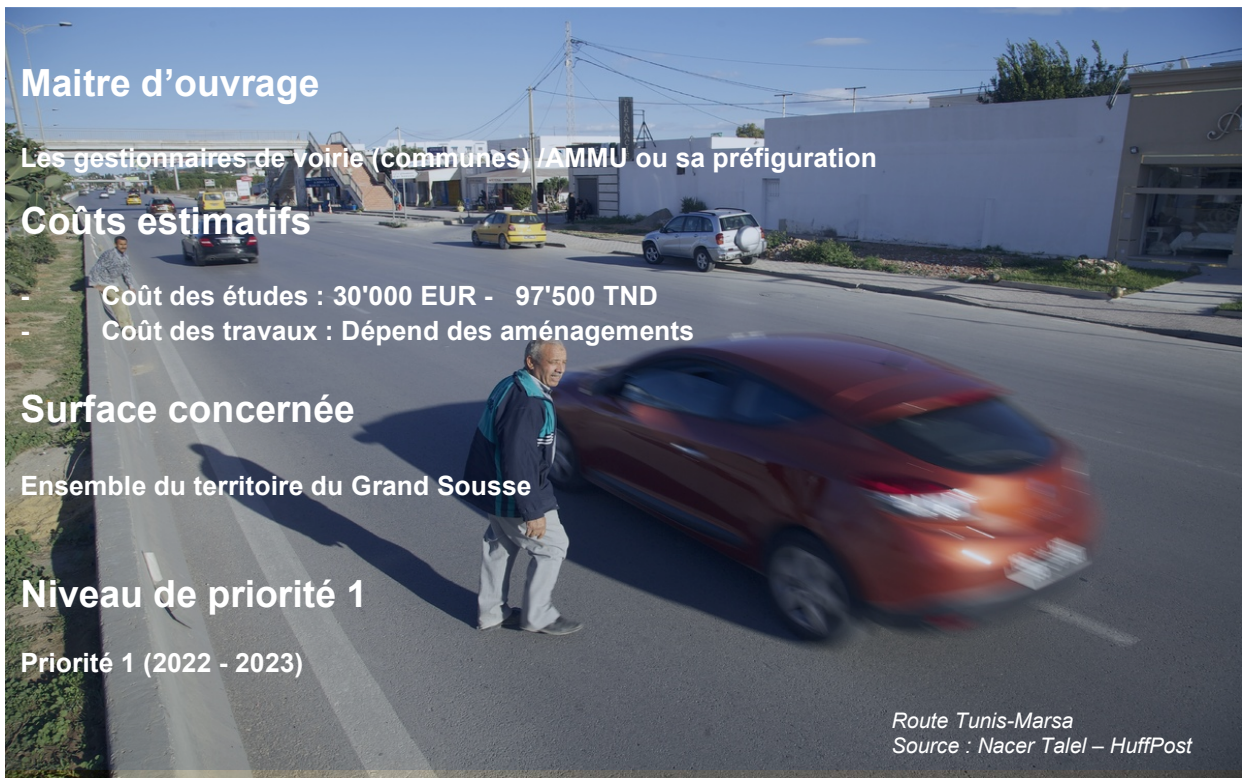
AXE 10 : Accroître la sécurité routière

Identifier et traiter les points noirs en termes de sécurité routière du réseau routier

Synthèse

L'amélioration des conditions de sécurité lors des déplacements vise à promouvoir un environnement plus sécurisé et agréable pour les usagers les plus vulnérables (piétons, PMR, enfants, personnes âgées...). Pour ce faire, le PDU identifie comme action prioritaire

l'identification et le traitement des points noirs du réseau routiers en termes de concentration d'accidents de la circulation. La présente fiche détaille les principes de cette recommandation.



1. Description du contexte et des enjeux

L'un des défis actuels à relever par les acteurs au niveau des villes est l'insécurité routière en milieu urbain.

Dans l'absence d'une culture de sécurité routière et face aux nombreuses priorités des pouvoirs publics, les besoins en termes de sécurité routière se réduisent à l'aménagement et à la construction de voirie sans se soucier des normes de sécurité. Cette politique a pour résultat des villes et centres urbains aménagés avec des voies larges et où le principe de fluidité est privilégié au détriment de celui de la sécurité.

Les résultats des études sur l'insécurité routière en ville montrent que le comportement de l'utilisateur (inattention des piétons, manque du port des équipements de sécurité) n'est pas le seul à incriminer. Bien au contraire, les multiples dysfonctionnements relevés montrent que les caractéristiques des aménagements d'infrastructures routières et les vitesses pratiquées sont responsables d'une part importante de l'insécurité routière des villes.

2. Principes d'intervention – description des prestations

Principe général : Le principe de l'analyse points noirs est de déterminer des zones à concentration d'accidents afin d'y remédier. Contrairement aux audits de sécurité routière, cette procédure est une approche curative (non-préventive).

Les étapes : La procédure se déroule en 3 étapes :

- **Détermination des zones.** Afin de déterminer si une zone est un point noir ou pas, il s'agit d'abord de compter le nombre d'accidents mais il est également important de prendre en compte non seulement le nombre d'accidents mais également leur fréquence, leur gravité ainsi que les types d'utilisateurs impliqués.
- **Analyse des accidents et des lieux.** Après avoir déterminé les zones à concentration d'accident, une analyse approfondie des accidents est réalisée. L'objectif est de comprendre la raison des accidents et éventuellement de repérer des récurrences. C'est cette analyse des accidents, combinée éventuellement à une inspection de sécurité routière qui permettra, de donner les recommandations les plus justes.
- **Recommandations.** Les recommandations, généralement orientées infrastructure, peuvent être de tout ordre : du petit aménagement de sécurité au réaménagement complet de la zone. Le gestionnaire de voirie déterminera ensuite, les aménagements à court, moyen et long termes nécessaires pour remédier à ces accidents. La classification des zones permettra également au gestionnaire de voirie de visualiser les investissements les plus urgents à faire.

3. Coûts estimatifs

Les prix s'entendent à +/- 20%

- Coût des études : 30'000 EUR - 97'500 TND
- Coût des travaux : Dépend des aménagements

4. Montage institutionnel

Maitre d'ouvrage : Les gestionnaires de voirie (communes) /AMMU ou sa préfiguration

5. Points de vigilance et mesures d'accompagnement

Au-delà des mesures ponctuelles à engager à la suite du présent PDU pour l'amélioration des points noirs, il est important d'inscrire cette démarche dans la durabilité. Dans ce sens le PDU recommande également :

- La mise en place d'une structure de veille sur la sécurité routière au sein d'un observatoire de la mobilité
- La prise en compte des enjeux sécurité routière dans l'ensemble des projets de modification ou de création de voirie (requalification urbaine, développement urbain, projets de transports) et la réalisation d'un audit sécurité routière des aménagements proposés
- Le suivi et le contrôle réguliers des statistiques de sécurité routière

6. Niveau de priorité

Priorité 1 (2022 - 2023)

7. Calendrier

- Durée des études : 6 mois
- Durée des travaux : Dépend de l'ampleur des travaux à réaliser

4. Mise en œuvre, Suivi et Evaluation

4.1 Modalités de mise en œuvre

4.1.1 Gouvernance et autorités compétentes

Il est absolument nécessaire de faire du PDU un document vivant, c'est-à-dire plus qu'un document de cadrage rédigé à un instant T pour une dizaine d'années. La phase de rédaction et de validation du PDU ne doit pas être considérée comme une fin en soi, mais bien comme une étape.

L'adoption du PDU devra se faire à travers un arrêté intercommunal. Cette adoption doit permettre de déboucher sur une structure de pilotage de la mise en œuvre du projet et de son suivi, qui puisse adapter le contenu du plan d'actions à l'évolution du territoire, de l'économie tunisienne des avancées technologiques, tout en garantissant le respect des orientations stratégiques fixées et la cohérence avec la Politique Nationale de Mobilité Urbaine.

Les mesures institutionnelles sont directement liées à la mise en place de ce nouveau cadre de gouvernance. L'AMMU du Grand Sousse, nouvel échelon intercommunal aura notamment pour responsabilités :

- le suivi de la performance et l'analyse des enjeux de mobilité (la fonction communément appelée « observatoire ») ;
- la formulation d'une stratégie métropolitaine de la mobilité, la planification des systèmes de transport et des infrastructures, la coordination de tous les intervenants, et le suivi de la mise en œuvre de la stratégie (en essence, l'élaboration du PDU et le suivi/évaluation de sa réalisation au cours du temps)

La **mise en place d'un comité de suivi et d'évaluation au sein de l'AMMU** permettra de faciliter l'implémentation de chacune des actions inscrites et identifier les moyens financiers et humains à engager par chaque partenaire associé à la démarche.

Ce comité sera composé de deux instances

- **une instance politique** qui se réunira en séance plénière deux fois par an environ ;
- **une instance technique** qui se réunira de manière trimestrielle

Pour le suivi du PDU, les deux instances du Comité se verront confier des responsabilités distinctes.

Les objectifs de l'instance politique seront ainsi de :

- Suivre la mise en œuvre du PDU en veillant au respect général du calendrier ;
- D'évaluer les effets du PDU au regard des indicateurs en validant le rapport d'avancement ;
- Décide d'éventuels réajustements des actions en fonction des résultats de l'évaluation continue ;
- De communiquer et d'informer sur la réalisation du PDU.

Les objectifs de l'instance technique seront ainsi de :

- Suivre et mettre en œuvre chacun des projets ainsi que les études complémentaires nécessaires ;
- Préparer les séances de l'instance politique ;
- Préparer le rapport d'avancement et le document de programmation annuelle. Le rapport d'avancement permet de vérifier le rythme de réalisation, la disponibilité des ressources humaines et financières par rapport aux objectifs initiaux ainsi que d'évaluer les réalisations du PDU au regard des indicateurs de performance des actions.

4.1.2 Financement, programmation et partenariat

Axe 1 : Assurer une meilleure gouvernance de la mobilité urbaine

Actions	Porteur et partenariat	Horizons	Financements principaux
1.1 - Appuyer la mise en œuvre de l'AMMU du Grand Sousse	<u>Municipalités du Grand Sousse</u> Ministère des Transports	Priorité 1 (2022 – 2023) et à maintenir dans le temps	AMO : 97 500 TND HT (30 000€ HT) Achat du matériel nécessaire pour le fonctionnement : 32 500 TND HT (10 000€ HT)
1.2 -Assurer le portage du plan d'action du PDU par l'AMMU du Grand Sousse	<u>AMMU du Grand Sousse ou son comité de préfiguration</u> Ministère des Transports, Comité de suivi des observatoires de l'UTAC	Priorité 1 (2022 – 2023) et à maintenir dans le temps	AMO : 97 500 TND HT (30 000€ HT) Expertise en base de données pour la mise en place de l'Observatoire : 97 500 TND HT (30 000€ HT)

Axe 2 : Minimiser les besoins de déplacements en développant un urbanisme des courtes distances

Actions	Porteur et partenariat	Priorités et horizons	Financements principaux
2.1 - Orienter le développement urbain vers les secteurs disposant déjà des services et équipements de proximité, pour diminuer les distances à parcourir	<u>AMMU du Grand Sousse ou son comité de préfiguration</u> MEHAT	Priorité 2 (2024 - 2026)) et à maintenir dans le temps	AMO : 97 500 TND HT (30 000 € HT)
2.2 - Favoriser la mixité au sein des polarités de l'aire urbaine pour diminuer les flux pendulaires	<u>AMMU du Grand Sousse ou son comité de préfiguration</u> MEHAT	Priorité 1 (2022 – 2023) et à maintenir dans le temps	
2.3 -Favoriser le développement de services du quotidien accessibles en 15min à pied ou à vélo au sein des pôles de proximité	<u>AMMU du Grand Sousse ou son comité de préfiguration</u> MEHAT	Priorité 1 (2022 – 2023) et à maintenir dans le temps	

Axe 3 : Renforcer l'attractivité des transports collectifs et des services de mobilité

Actions	Porteur et partenariat	Horizons	Financements principaux
3.1 - Engager l'étude de restructuration du réseau de bus pour améliorer la performance du transport public	<u>AMMU du Grand Sousse ou son comité de préfiguration</u>	Priorité 1 (2022 – 2023)	Etudes: 780 000 TND HT (240 000 € HT) AMO : 48 000 EUR (156 000 TND HT)
3.2 -Etudier la faisabilité de la réalisation d'une première ligne de BHNS	<u>AMMU du Grand Sousse ou son comité de préfiguration</u>	Priorité 1 (2022 – 2023)	- Coût études : 786 500 TND HT (242 000 € HT) - Coût AMO : 78 000 TND HT (24 000 € HT)
3.3 -Restructurer le réseau de TNRP (y compris relocalisation des arrêts et des stations et leur aménagement)	<u>AMMU du Grand Sousse, Direction régionale du transport de Sousse, Gouvernorat de Sousse</u> Ministère du transport (DGTT), UTICA, Ministère du commerce, Ministère de l'Intérieur	Priorité 2 (2024 - 2026)	
3.4 -Développer l'intermodalité par l'aménagement des pôles d'échange, le développement d'un SAEIV, l'étude d'intégration tarifaire et d'un système billettique)	<u>AMMU du Grand Sousse</u> Ministère du transport	Priorité 1 (2022 – 2023)	Etudes : 650-975 000 TND HT (200-300 000 € HT)

Axe 4 : Améliorer les conditions de déplacement pour les piétons

Actions	Porteur et partenariat	Horizons	Financements principaux
4.1 - Mettre en œuvre les mesures nécessaires pour apaiser la sortie et sécuriser les abords des écoles	<u>Municipalités du Grand Sousse</u>	Priorité 1 (2022 – 2023)	Coût travaux par établissement scolaire : 130 000 TND HT (40'000 CHF HT)
4.2 -Faire un diagnostic des lieux les plus problématiques pour les piétons, développer et assurer la maintenance de cheminements piétons urbains continus, sûrs et accessible à tous	<u>Municipalités du Grand Sousse</u> MEHAT	Priorité 1 (2022 – 2023)	Coût étude : 130 000 TND HT (40'000 CHF HT)

Axe 5 : Promouvoir l'usage du vélo en toute sécurité

Actions	Porteur et partenariat	Horizons	Financements principaux
5.1 - Promouvoir l'usage du vélo (et du VAE) par des services de location, des événements et de la communication institutionnelle	<u>AMMU ou sa préfiguration</u>	Priorité 1 (2022 – 2023)	162'500 TND (50'000 €)
5.2 - Aménager des infrastructures cyclables sur l'agglomération	<u>AMMU ou sa préfiguration</u>	Priorité 2 (2024 – 2026)	Coût étude : 375'000 TND HT (115'000 € HT) Coût travaux : 7'500'000 TND HT (2'300'000 € HT)
5.3 -Intégrer le vélo dans les plans de circulation des communes de l'agglomération	<u>Les communes réalisant des plans de circulation</u>	Priorité 2 (2024 – 2026)	Compris dans le coût de la réalisation des plans de circulations
5.4 -Prévoir des cases de stationnement (avec possibilité de fixer le cadre) à proximité des principaux pôles générateurs de déplacements (gare, établissement universitaire, médina, commerce, etc)	<u>Communes du Grand Sousse</u>	Priorité 2 (2024 – 2026)	Coût étude : 7700 EUR (25'000 TND) par pôle générateur Coût de travaux : 78'100 EUR (250 000 TND)

Axe 6 : Gérer la circulation et le stationnement afin de mieux maîtriser le trafic individuel motorisé (TIM)

Actions	Porteur et partenariat	Horizons	Financements principaux
6.1 - Mettre en œuvre le plan d'actions de l'étude de circulation et de stationnement dans la commune de Sousse	<u>Commune de Sousse</u>	Priorité 1 (2022 – 2023)	Voir détail des coûts de chaque action au niveau des fiches actions relatives au plan de circulation et de stationnement
6.2 -Réaliser et mettre en œuvre un plan de circulation et de stationnement dans les centralités principales (Msakén (Souk Ter Fer), Hamam Sousse (Port El Kantaoui), Kalaa kébira (centre commercial Mall of Sousse), Kalaa Seghira (Quartier de la gare)	<u>Communes du Grand Sousse</u>	Priorité 2 (2024 – 2026)	Coût étude : 65'000 EUR (210'000 TND) Coût de travaux : Dépend des propositions

6.3 -Accompagner les travaux de réhabilitation de la deuxième rocade route ceinture (principal collecteur du trafic venant du sud vers le nord de l'agglomération)	<u>Commune de Sousse</u>	Priorité 1 (2022 – 2023)	-
--	--------------------------	--------------------------	---

Axe 7 : Repenser la mobilité des touristes en période estivale

Actions	Porteur et partenariat	Horizons	Financements principaux
7.1 - Accompagner l'attractivité touristique du Grand Sousse par le développement de liaisons et de services de transport public auprès des touristes et par le développement de circuits touristiques à pied, ou à vélo	<u>AMMU de Sousse ou sa préfiguration</u>	Priorité 2 (2024 – 2026)	Coûts inclus dans les actions connexes
7.2 -Prévoir un plan de circulation et de stationnement spécifique à Sousse et Hammam Sousse pendant la période estivale	<u>Commune de Sousse – Commune de Hammam Sousse</u>	Priorité 3 (2027 - 2030)	Coût étude : 30'000 EUR (97'500 TND) par étude Coût de travaux : Dépend des propositions
7.3 -Organiser le stationnement des cars touristiques	<u>Commune de Sousse – Commune de Hammam Sousse</u>	Priorité 3 (2027 - 2030)	Coûts inclus dans les actions connexes

Axe 8 : Améliorer la gestion des flux de marchandises

Actions	Porteur et partenariat	Horizons	Financements principaux
8.1 - Réaliser un schéma directeur du transport de marchandises	<u>AMMU de Sousse ou sa préfiguration</u>	Priorité 2 (2024 - 2026)	Coût étude : 30 000 EUR HT (97 500TND HT)

Axe 9 : Réduire les impacts de la mobilité sur l'environnement

Actions	Porteur et partenariat	Horizons	Financements principaux
9.1 - Réduire les émissions des GES et améliorer la qualité de l'air	<u>AMMU de Sousse ou sa préfiguration</u>	Priorité 1 (2022 – 2023) et à maintenir dans le temps	Coûts inclus dans les actions connexes

Axe 10 : Accroître la sécurité routière

Actions	Porteur et partenariat	Horizons	Financements principaux
10.1 - Identifier et traiter les points noirs en termes de sécurité routière du réseau routier	<u>Les gestionnaires de voirie (communes)</u> /AMMU ou sa préfiguration	Priorité 1 (2022 - 2023)	Coût des études : 30'000 EUR - 97'500 TND Coût des travaux : Dépend des aménagements
10.2 -Réaliser des campagnes de prévention de la sécurité routière, améliorer le contrôle de la circulation et la verbalisation	<u>AMMU ou sa préfiguration</u> Ministère des Transports	Priorité 2 (2024 - 2026)	20'000 EUR - 65'000 TND

4.2 Plan de suivi et d'évaluation

4.2.1 Calendrier de mise en œuvre

10 AXES STRATEGIQUES		25 ACTIONS		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
AXE 1 : Assurer une meilleure	1.1 Appuyer la mise en œuvre de l'AMMU du Grand Sousse	1.2 Assurer le portage du plan d'action du PDU par l'AMMU du Grand Sousse										
AXE 2 : Minimiser les besoins de déplacements en développant un urbanisme des courtes distances	2.1 Orienter le développement urbain vers les secteurs disposant déjà des services et équipements de proximité, pour diminuer les distances à parcourir	2.2 Favoriser la mixité au sein des polarités de l'aire urbaine pour diminuer les flux pendulaires	2.3 Favoriser le développement de services accessibles en 15min à pied ou à vélo au sein des pôles de proximité									
AXE 3 : Renforcer l'attractivité des transports collectifs et des services de mobilité	3.1 Engager l'étude de restructuration du réseau de bus pour améliorer la performance du transport public	3.2 Etudier la faisabilité de la réalisation d'une première ligne de BHNS	3.3 Restructurer le réseau de TNRP (y compris relocalisation des arrêts et des stations et leur aménagement)	3.4 Développer l'intermodalité par l'aménagement des pôles d'échange, le développement d'un SAEIV, l'étude d'intégration tarifaire et d'un système billettique)								
AXE 4 : Améliorer les conditions de déplacement pour les piétons	4.1 Mettre en œuvre les mesures nécessaires pour apaiser la sortie et sécuriser les abords des écoles	4.2 Faire un diagnostic des lieux les plus problématiques pour les piétons, développer et assurer la maintenance de cheminements piétons urbains continus, sûrs et accessible à tous										
AXE 5 : Promouvoir l'usage du vélo en toute sécurité	5.1 Promouvoir l'usage du vélo (et du VAE) par des services de location, des événements et de la communication institutionnelle	5.2 Aménager des infrastructures cyclables sur l'agglomération	5.3 Intégrer le vélo dans les plans de circulation des communes de l'agglomération	5.4 Prévoir des cases de stationnement (avec possibilité de fixer le cadre) à proximité des principaux pôles générateurs de déplacements (gare, établissement universitaire, médina, commerce, etc)								
AXE 6 : Gérer la circulation et le stationnement afin de mieux maîtriser le trafic individuel motorisé (TIM)	6.1 Mettre en œuvre le plan d'actions de l'étude de circulation et de stationnement dans la commune de Sousse	6.2 Réaliser et mettre en œuvre un plan de circulation et de stationnement dans les centralités principales (Msakén (Souk Ter Fer), Hammam Sousse (Port El Kantaoui), Kalaa kébira (centre commercial Mall of Sousse), Kalaa Seghira (Quartier de la gare)	6.3 Accompagner les travaux de réhabilitation de la deuxième rocade route ceinture (principal collecteur du trafic venant du sud vers le nord de l'agglomération)									
AXE 7: Repenser la mobilité des touristes en période estivale	7.1 Accompagner l'attractivité touristique du Grand Sousse par le développement de liaisons et de services de transport public auprès des touristes et par le développement de circuits touristiques à pied, ou à vélo	7.2 Prévoir un plan de circulation et de stationnement spécifique à Sousse et Hammam Sousse pendant la période estivale	7.3 Organiser le stationnement des cars touristiques									
AXE 8: Améliorer la gestion des flux de marchandises	8.1 Réaliser un schéma directeur du transport de marchandises											
AXE 9 : Réduire les impacts de la mobilité sur l'environnement	9.1 Réduire les émissions des GES et améliorer la qualité de l'air											
AXE 10 : Accroître la sécurité routière	10 Identifier et traiter les points noirs en termes de sécurité routière du réseau routier	10 Réaliser des campagnes de prévention de la sécurité routière, améliorer le contrôle de la circulation et la verbalisation										

4.2.2 Tableau des indicateurs de suivi

Elaboré dans un contexte de crise sanitaire et économique, **le plan d'actions du présent PDU a été défini selon les capacités réelles de mise en œuvre, sans chercher à concrétiser plus que nécessaire des mesures dont le devenir n'est pas garanti.**

Chacune des actions dispose d'indicateurs de suivi permettant à la fois de suivre le processus de mise en œuvre ainsi que l'efficacité des actions et leurs impacts sur l'environnement. La **mise en place d'un monitoring est nécessaire pour avoir un suivi précis des actions menées**, afin de conserver une grande flexibilité permettant si possible d'accélérer le rythme de réalisation ou de l'adapter.

Le tableau suivant liste des indicateurs possibles, qui seront discutés par le comité de suivi et d'évaluation dès sa mise en place. Les méthodes de mesure et les cibles à atteindre devront être définis.

Axes	Principaux indicateurs de suivi	Producteur de la donnée	Fréquence de suivi
Axe 1 : Assurer une meilleure gouvernance de la mobilité urbaine	Mise en place de l'AMMU	Ville de Sousse	Annuelle
	Interaction avec l'UTAC	AMMU ou sa préfiguration	Annuelle
	Interaction avec l'observatoire de suivi et publication des « chiffres clés de la mobilité urbaine sur le Grand Sousse »	AMMU ou sa préfiguration	Annuelle
Axe 2 : Minimiser les besoins de déplacements en développant un urbanisme des courtes distances	Localisation des permis de construire par rapport à l'armature urbaine	AMMU ou sa préfiguration /MEHAT	Annuelle
	Nombre d'équipements décentralisés	AMMU ou sa préfiguration /MEHAT	Annuelle
	Nombre d'emplois créés au niveau des centralités périphériques	AMMU ou sa préfiguration /MEHAT/Ministère de l'emploi	Annuelle
Axe 3 : Renforcer l'attractivité des transports collectifs et des services de mobilité	Mise en œuvre de la restructuration du réseau de bus	AMMU ou sa préfiguration	Annuelle
	Linéaire de BHNS créé	AMMU ou sa préfiguration	Annuelle
	Nombre de voyages par kilomètre sur le réseau de transport urbain	AMMU ou sa préfiguration	Annuelle
	Vitesses commerciales des lignes de bus structurantes	AMMU ou sa préfiguration	Annuelle
	Pourcentage de déplacements intermodaux	AMMU ou sa préfiguration	Annuelle

	Pourcentage des déplacements urbains qui se font par les TC réguliers par rapport aux TNRP	AMMU ou sa préfiguration	Annuelle
Axe 4 : Améliorer les conditions de déplacement pour les piétons	Nombre d'écoles ayant bénéficié des améliorations de la sécurité des déplacements à leurs abords	AMMU ou sa préfiguration	Annuelle
	Nombre de traversées piétonnes aménagées de manière sécuritaire	AMMU ou sa préfiguration	Annuelle
	Linéaire des trottoirs réaménagés	AMMU ou sa préfiguration	Annuelle
Axe 5 : Promouvoir l'usage du vélo en toute sécurité	Linéaire d'aménagements cyclables	AMMU ou sa préfiguration	Annuelle
	Nombre de places de stationnement réglementés	Communes	Annuelle
Axe 6 : Gérer la circulation et le stationnement afin de mieux maîtriser le trafic individuel motorisé (TIM)	Mise en place des recommandations de l'étude du plan de circulation et de stationnement	AMMU ou sa préfiguration	Annuelle
	Nombre d'études des plans de circulation et de stationnement des autres centralités	AMMU ou sa préfiguration	Annuelle
	Mise en place de la deuxième rocade	Commune de Sousse/MEHAT	
Axe 7 : Repenser la mobilité des touristes en période estivale	Réalisation des plans de circulation et de stationnement en période estivale de Sousse et de Hammam Sousse	AMMU ou sa préfiguration	Annuelle
	Respect du stationnement des cars touristiques	AMMU ou sa préfiguration	Annuelle
Axe 8 : Améliorer la gestion des flux de marchandises	Respect de la réglementation (itinéraire, horaires, zones de stationnement autorisées...)	AMMU ou sa préfiguration	Annuelle
Axe 9 : Réduire les impacts de la mobilité sur l'environnement	Gaz à Effet de Serre émis annuellement (en kg tonnes équivalent CO2) par le secteur des transports	ANME	5 ans
	Pollution de l'air : Nombre de dépassements de la valeur limite réglementaire en NO2 et PM2.5	ANME	5 ans
	Consommation énergétique annuelle du territoire par le secteur du transport	ANME	5 ans
	Part des véhicules peu émissifs du parc privé et public	AMMU	Annuelle

Axe 10 : Accroître la sécurité routière	Nombre de points noirs traités	AMMU	Annuelle
	Pourcentage de baisse des accidents de la route	AMMU - MEHAT	Annuelle

5. Conclusion

Elaboré dans le cadre du Programme de Développement Intégré de la ville de Sousse, le présent PDU résulte d'un travail de concertation avec les acteurs locaux et de mise en cohérence avec les études urbaines et de mobilité en articulation avec celui-ci.

Il a fait l'objet d'une première Enquête Ménage de ce type engagée en Tunisie depuis 20 ans qui a permis de générer de la donnée et une connaissance de base sur la mobilité soussienne qui gagneraient à être capitaliser.

La présente démarche s'inscrit pleinement dans le cadre de l'objectif ambitieux de la PNMU qui vise à préparer et adopter des PDU d'ici 2022 pour au moins toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants. Son comité de pilotage intercommunale a permis d'asseoir les bases de la future Autorité Métropolitaine de la Mobilité Urbaine.

Comme il se doit, le présent document contient une série de réflexions et de recommandations qui, ensemble, constituent et décrivent le projet du PDU du Grand Sousse. Pourtant, le PDU ne doit pas être confondu avec ce "simple" rapport. Bien plus, le PDU du Grand Sousse doit se concevoir comme une ambition, une démarche, un instrument, qui se devra d'être porté, communiqué, concrétisé, ajusté, etc. En effet, ce document n'est rien si les recommandations qu'il contient ne sont pas suivies, développées et concrétisées en actions et résultats tangibles.