



Le projet RFR enfin sur les rails, les travaux démarrent le 1er trimestre 2021

Le projet « Réseau Ferroviaire Rapide » (RFR) semble s'approcher du bout du tunnel au terme des longues années qui ont ponctué son sinueux parcours marqué par une succession d'écueils de bien des ordres, notamment l'emprise du tracé et l'expropriation des riverains.

Les travaux du RFR reliant la capitale à la région de Bougatfa (Sidi Hassine Sijoumi) démarreront au cours du premier trimestre de l'année 2021, avant l'étape de l'approbation et des essais techniques des trains, des équipements et des signalisations, a annoncé le PDG de la SNCFT, Lotfi Chouba.

Il a ajouté dans une déclaration, à l'Agence TAP, que cette ligne ferroviaire s'étalant sur une longueur de 6,3 km à partir de la place de Barcelone, passant par » Saïda Manoubia « , Ennajeh, cité Ezzouhour, Ben Daha, pour finir à Boukatfa, est sur la bonne voie malgré les entraves et les difficultés rencontrées par ce projet depuis son démarrage.

Il convient de signaler que la ligne Tunis-Bougatfa, s'inscrit dans le cadre d'un projet entier comprenant 5 lignes pour les trains rapides. Il est d'ailleurs parmi la première partie qui couvre deux lignes prioritaires passant par des agglomérations à forte densité urbaine. Chouba a fait remarquer que les travaux des cinq stations sur cette ligne ont avancé à 95%, précisant qu'ils devaient normalement être parachevés fin 2020, mais la pandémie a été l'une des causes de leur arrêt pendant deux ou quatre mois.

Toutefois, a-t-il ajouté, cela ne doit pas occulter les difficultés juridiques et les conflits entre la société RFR et le groupe d'entrepreneurs, qui n'ont été résolus qu'en juillet dernier, sans omettre les problèmes rencontrés avec les citoyens au niveau des indemnisations, selon le PDG de la SNCFT qui a affirmé que toutes les parties concernées œuvrent pour que les entrepreneurs tiennent leurs engagements dans les délais impartis.

Quand le coronavirus s'en mêle !

Il a révélé que la crise sanitaire dans le pays reste encore influente. Pourtant les travaux se poursuivent : des équipes travaillent jours et nuits au niveau des échangeurs de la place de Barcelone pour éviter l'encombrement, estimant que l'entrée en activité de cette ligne va montrer clairement la portée de ce réseau et son impact sur le transport et la fluidité de la circulation.

La deuxième ligne, composante de la première partie du projet des lignes rapides, elle passe par le Bardo, la Manouba et Goubaâ sur une longueur de 12,2 km, un projet, selon Chouba, encore en arrêt depuis 2019, au niveau de Bardo, à cause des problèmes qui n'ont pas été surmontés depuis 2015 avec les conseils municipaux, vu le refus des habitants du passage du train par leur région et leur demande de construire un tunnel réservé au train rapide et dont le coût égalerait celui de tout le projet.

Il convient de rappeler que la première partie du projet qui renferme ces deux lignes s'étend sur une longueur de 18,5 km et son coût estimatif lors de la fin des travaux serait de 1190 MD.

Chouba a affirmé, dans ce contexte, la poursuite du dialogue avec la municipalité de Bardo, le nouveau gouvernement et les députés pour trouver des solutions pour la reprise des travaux programmés et la planification de ce projet qui aura un impact considérable sur la circulation et la pollution dans la capitale. Le responsable a relevé que les travaux de cette ligne ne s'arrêteront pas au niveau des régions de la Manouba, Mellassine et la Cité Ezzouhour, en attendant leur reprise au niveau de la région du Bardo.



Plus de 2 millions d'usagers

Le projet RFR a été lancé en 2007, et les travaux ont démarré en 2010. Il couvre 5 lignes ferroviaires d'une longueur de 85 km, reliant plusieurs quartiers du District de Tunis. Ce projet grandiose concernant plus de 2 millions d'habitants et son coût est estimé à 4500 MD.

Le projet comprend outre ces lignes, trois stations principales d'interconnexion des quatre coins de la capitale. L'Etat prend en charge 40% du coût global de ce projet et le reste (60%) sera assuré par la BEI (banque européenne d'investissement), l'AFD (Agence française de développement), la KfW (la banque allemande de développement) avec la participation de l'Union Européenne à travers le Fonds de la facilitation de l'Investissement pour le voisinage.

Le Réseau des lignes rapides est basé sur des trains d'une vitesse maximale de 120 km /h et d'une capacité d'accueil de 2200 voyageurs. Il permet de réduire la durée des voyages depuis et jusqu'à Tunis à quelques minutes, ce qui va se répercuter positivement sur le flux et la fluidité du transport, outre la réduction de l'usage des voitures privées et par conséquent la consommation des carburants et la réduction du degré de la pollution dans le Grand Tunis.

Source : African Manager