



TUNISIA  
PPP 2018



13



Lieu :

Gabès - Médenine



Société :

SNCFT



Mission :

Nouvelle ligne de  
chemin de fer



Coût :

240/600 M DT

Pipeline de projets de PPP en Tunisie

## Ligne de chemin de fer Gabès – Médenine

### Présentation générale du projet

*Le projet de ligne de chemin de fer Gabès – Médenine consiste en une nouvelle ligne ferroviaire, reliant Médenine dans le sud de la Tunisie au réseau ferroviaire national de la SNCFT à Gabès. Les coûts d'investissement varient de 240 à 600 M DT selon les variantes techniques. Le projet devrait être mis en œuvre en 2022.*

Lancé en 1985 et interrompu en 1988 après trois ans d'acquisition de terrains et de travaux d'infrastructure achevés à 45%, le projet a été reprogrammé pour s'inscrire dans le plan de développement 2016-2020.

Pour éviter des coûts élevés et des retards importants en matière d'expropriation, il a été prévu que le projet actuel reste dans la zone planifiée et acquise dans les années quatre-vingt.

Le projet ouvrira également la voie à de nouveaux projets ferroviaires comprenant :

- La liaison ferroviaire avec Tataouine
- Le lien avec le port et la zone logistique de Zarzis
- Une liaison ferroviaire avec la Libye

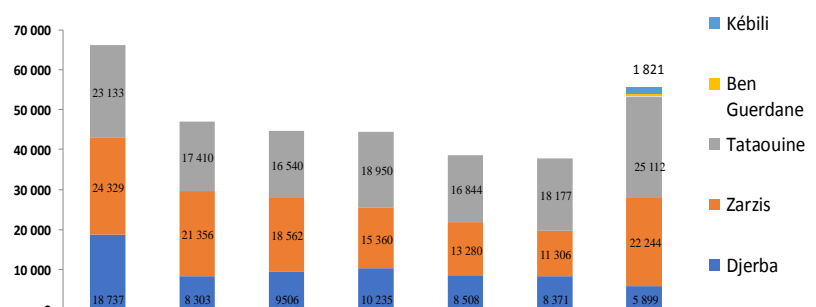
### Justification du projet

Le projet renforcera Médenine en tant que pôle majeur dans le sud-est tunisien, reliant plusieurs centres économiques :

- La zone portuaire et logistique de Zarzis
- Les zones industrielles de Tataouine, Médenine et Gabès
- La zone de libre-échange de Ben Guerdane

En outre, la ligne desservira des zones à forte densité de population, répondant ainsi à la demande croissante des voyageurs en transport public, comme on le constate à la gare de voyageurs de Gabès / de/à :

- Zarzis via Médenine
- Djerba (Houmet Essouk et Midoun)
- Tataouine via Médenine
- Ben Guerdane





## Cadre juridique et institutionnelle

La principale partie prenante publique est la SNCFT (Société nationale des chemins de fer tunisiens), l'opérateur ferroviaire tunisien. La SNCFT est une entreprise publique commerciale dont le réseau couvre 2 167 km. Le réseau de banlieue de Tunis couvre 23 km dont 17 km en triple voie entre Tunis et Hammam-Lif et 6 km en double voie entre Hammam-Lif et Borj Cedria . Quant au parc, 122 trains circulent quotidiennement dans la banlieue de Tunis, 46 dans les environs du Sahel, 58 sur les lignes principales. La SNCFT a été créée par décret le 27 décembre 1956. La partie nord du réseau (471 km) est en écartement standard (jauge internationale de 1 435 millimètres) tandis que la partie sud (1 688 km) est à écartement métrique (jauge de 1 000 millimètres) et principalement utilisé pour le fret. La carte ci-dessous illustre l'extension du réseau ferroviaire tunisien ainsi que ses composantes écartement standard et écartement métrique.



Schéma 1: Carte du réseau ferroviaire (Source: SNCFT)

## Périmètre fonctionnel du projet

Le projet actuel couvre:

- Une mise à jour de l'étude
- Des potentielles expropriations supplémentaires
- L'achèvement des travaux entre Gabès et Médenine sur 74 km, notamment:
  - La restauration des installations terrestres et hydrauliques construites dans les années quatre-vingt
  - L'achèvement des principales installations techniques
  - La construction de gares et de voies
  - L'électrification de la ligne (études, matériels et travaux)
  - Signalisation de la ligne et de la gare (étude, matériels et travaux)
  - Installation d'un réseau de communication (fibre optique)

## Études techniques complétées (en cours ou encore à effectuer)

Un appel d'offres a été publié en août 2017 par SNCFT et le contrat signé avec le cabinet de consulting SCET Tunisie en février 2018 pour 18 mois.

## Calendrier prévisionnel de mise en œuvre

La mise en service du projet est prévue pour 2022 avec le calendrier des travaux suivants :

- Des études techniques sur les voies et les chenilles, les ponts et les bâtiments ; 1<sup>er</sup> mars 2018- juin 2019
- Des expropriations supplémentaires : fin 2018 / fin 2019
- Des travaux d'infrastructure : fin 2019 / fin 2021
- Des équipements de signalisation et de communication : fin 2019 / fin 2021
- Des équipement passagers et fret : fin 2019 / fin 2021



## **Estimation provisoire des coûts : CAPEX, OPEX**

Le coût total du projet est estimé à **240 millions** de dinars tunisiens pour une ligne ferroviaire non électrifiée à voie unique et à **600 millions de dinars tunisiens** pour une ligne ferroviaire électrifiée à double voie.

## **Conclusion et recommandations**

Le projet de la ligne ferroviaire Gabès – Médenine a de solides justifications en termes d'aménagement du territoire en ouvrant et reliant les villes et les industries du sud tunisien au réseau ferroviaire. Atteignant la frontière libyenne, la ligne représente également un trait d'union essentiel pour un futur réseau ferroviaire trans-maghrébin.

Bien que des expropriations, des restaurations et des mises à jour supplémentaires soient certainement nécessaires pour répondre aux besoins de nos jours, la disponibilité des terres acquises, des travaux et des études devraient limiter les coûts d'investissement.

Des études de trafic et des enquêtes complémentaires seront également nécessaires afin d'estimer les recettes potentielles des investisseurs privés et définir la meilleure option du PPP à envisager.