

## NOTE METHODOLOGIQUE

### d'une étude de projet urbain pilote: "Promotion de l'usage des modes doux dans la région du Grand Tunis : Passons ensemble à l'action !"

#### 1-Cadre général et exposé des motifs :

Affectée par les changements climatiques globaux, la Tunisie, comme la majorité des pays du monde, est confrontée à des températures extrêmes durant les mois d'été, à un recul des précipitations et à des périodes de sécheresse et d'humidité de plus en plus fréquentes. Les ressources en eau y sont déjà surexploitées, autant que les ressources énergétiques en carburant.

Consciente de l'impératif d'une collaboration de tous les pays pour limiter le réchauffement climatique, la Tunisie a signé la Convention-Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques (CCNUCC) à Rio de Janeiro en 1992 et l'a ratifié en Juillet 1993, elle a aussi ratifié le Protocole de Kyoto en Juin 2002<sup>1</sup>.

Le besoin en transport et en stationnement est en expansion inextinguible du fait de la croissance soutenue de la population, ce qui provoque des embouteillages quasi-permanents malgré les efforts déployés par l'Etat en vue d'étendre et de moderniser son réseau routier et de l'équiper par les aménagements appropriés, et de renforcer le réseau de transport collectif.

L'action de l'Etat qui visait au début des années quatre-vingt-dix la facilitation de l'acquisition des voitures populaires a contribué à aggraver la situation et qui, contrairement à la politique nationale de transport urbain, perdure encore.

Le citoyen, par son comportement modal peu écologique voire parfois égoïste, tient à son confort de déplacement en utilisant sa voiture personnelle en dépit des effets néfastes induits sur l'environnement. A souligner aussi que la médiocrité de l'offre du transport en commun ne laisse pas le choix au citoyen pour changer ses habitudes en termes de déplacement urbain.

A noter que le parc automobile tunisien continue à s'agrandir éminemment depuis le lancement du programme d'importation des voitures populaires en 1994 (actuellement le parc automobile tunisien s'agrandit annuellement à raison de 70 à 80 mille véhicules selon les statistiques de l'Agence Technique des Transports Terrestres) ce qui met le réseau routier sous pression continue, sachant que l'Etat joue le rôle de régulateur du marché puisque la demande pour les véhicules légers a toujours été largement supérieure à l'offre en dépit de la hausse des prix des véhicules importés (suite à la dépréciation du dinar tunisien face à l'euro et au dollar) ainsi que la progression continue du prix du carburant.

<sup>1</sup> Source : La Cellule d'Information sur l'Energie Durable et l'Environnement (CIEDE) créée au sein de l'Agence Nationale pour la Maîtrise de l'Energie en avril 2001 dans le cadre de la mise en œuvre de la Convention Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques (CCNUCC).

Donc la pollution, les embouteillages de la circulation et la hausse des coûts des carburants, sont les principales raisons pour changer de stratégie en matière de transport urbain: Le recours aux modes de transport alternatifs à l'automobile n'est plus un choix.

A cet effet, la loi n° 2004-72 relative à la maîtrise d'énergie promulguée en 2004 et modifiée et complétée par la loi n° 2009-7 du 09 Février 2009 a recommandé la nécessité d'observer le partage de l'espace de la voirie en considérant les modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie.

Par ailleurs, le Maroc, pays voisin et comportant des points de similitudes avec notre pays, voulait déclencher des initiatives concrètes autour du développement durable, a lancé, à l'occasion de la COP22<sup>2</sup> organisée à Marrakech, le premier système de vélo en libre-service installé en Afrique nommé « Médina Bike », avec plus de 300 vélos et une dizaine de stations.

Médina Bike, mis en place par une entreprise française spécialisée<sup>3</sup> dans l'installation et la maintenance des systèmes de vélo en libre-service aura été le "Vélib"<sup>4</sup> de Marrakech.

La présente étude sur « La promotion de l'usage des modes doux dans la région du Grand Tunis: Passons ensemble à l'action !» que l'Agence d'Urbanisme du Grand Tunis « AUGT » se propose d'élaborer dans le cadre de ses missions d'études et de la recherche urbaine appliquée, se veut comme une réponse et solution aux problèmes évoqués ci haut en assistant les collectivités locales à repartager l'espace public de la voirie urbaine à travers un aménagement cohérent, en intégrant les espaces piétonniers, les espaces deux roues et les voies vertes dans leurs périmètres urbains et en impliquant le citoyen à changer son comportement et son choix modal surtout pour les déplacements de proximité.

Elle vient aussi s'insérer dans la série des études recommandées par l'étude sur "La gestion des déplacements urbains des actifs dans le Grand Tunis", réalisée à l'AUGT en interne par ses compétences (rapport de 1ère phase, diagnostic et principales recommandations, août 2009).

## 2- Objectifs de l'étude

La présente étude a pour objectif de démontrer la possibilité de pratiquer d'autres modes de déplacement urbain moins polluant et moins coûteux par le biais de garantir aux citoyens un accès privilégié à la voie verte et aux espaces deux roues depuis chaque quartier (développement de l'itinérance cyclable).

Ce projet de création et d'expansion des voies piétonnes et vertes est un concept à plusieurs dimensions:

- Santé public: en offrant un milieu urbain plus sain et en créant une nouvelle dynamique de déplacement et en favorisant une coupure avec le mode de vie sédentaire des citoyens des grandes villes
- Ecologique: en réduisant l'usage des modes de déplacement classiques motorisés (VP) et les effets - négatifs induits : les embouteillages et l'émission des gaz à effet de serre

---

<sup>2</sup> COP22 : Conférence Of the Parties ou Conférence des parties est une discussion qui réunit les nations ayant signé la convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques CCNUCC, elle date du sommet de RIO en 1992 après que des scientifiques ont commencé à alerter les politiques sur un effet des activités humaines sur le climat de la planète.

<sup>3</sup> L'entreprise française nommée SMOOVE a réalisé plusieurs projets similaires partout dans le monde, à savoir Helsinki, Vancouver, Moscou, Melaka (Malaisie), Astana (Kazakhstan), Bangkok (Thaïlande), Vicenza (Italie), Nicosie (Chypre), Corfon (Grèce), Montpellier, Valence, Nice, etc...

<sup>4</sup> Vélib : mot valise désignant vélo-liberté, est le système des vélos en libre-service de Paris mis en place par la mairie de Paris depuis le 15 Juillet 2007. Disponible dans un premier temps uniquement à Paris, le système a été déployé à partir de 2009 dans 30 communes pour atteindre 17000 vélos en circulations réparties sur 1230 stations.

- Economique: en créant une dynamique économique autour de l'usage des modes doux : fournisseurs de bicyclettes, agents de sécurité/parking, agents de réparation, etc... et en apportant de nouvelles ressources financières aux caisses des communes (services urbains et fiscalité).
- Touristique: en facilitant l'accès au centre-ville historique en créant des circuits et des itinéraires autour des sites touristiques, historiques, et naturel (patrimoine urbain), tel que le Fort Chekly au Lac Nord de Tunis, Sidi Bousaïd, etc... pour la présentation et la promotion du tourisme et des sites balnéaires.
- Pédagogique et culturel: En sensibilisant les acteurs urbains (citoyens, techniciens et politiciens) sur l'effet de l'évolution du parc automobile et la nécessité de saisir l'opportunité proposée par la présente étude pour changer les comportements et les habitudes et favoriser le report modal des modes "Voiture particulière" aux modes doux, surtout pour les déplacements de proximité, et sur les effets induits (gain et réduction généralisé du transport urbain) au budget de l'état en réduisant l'importation des voitures de l'étranger.

Une certaine culture écologique est à transmettre au citoyen, et peut passer par l'apprentissage de l'usage des vélos dès le jeune âge, et pour toute catégorie d'âge, dans des espaces verts qu'on pourrait équiper dans le cadre de PPP et de volontariat, dans les déplacements de loisir; ça peut passer éventuellement dans le cadre de l'amélioration des outils pédagogiques, ou la création de clubs enfants au niveau des écoles.

### 3-Phasage et méthodologie proposée:

La présente étude sera menée en quatre phases comme suit :

#### \* Phase 1 : Etat des lieux / Constat-diagnostic (1,5 mois) :

Dans cette phase, un diagnostic et une évaluation de l'état des voies urbaines est à faire à partir des documents de planifications urbaines (PAU, PAD, P. Lotissements...), des études routières (Etude sur la normalisation des voies urbaines dans le Grand Tunis), des résultats d'observations et de comptages de trafics existants et des réunions avec quelques acteurs actifs dont prioritairement les communes chefs-lieux de gouvernorats de la région pour cerner les voies et sites existants et projetés susceptibles d'accueillir les aménagements relatifs aux voies vertes et deux roues.

Elle comprend aussi une analyse du comportement modal des citoyens dans le but d'identifier à l'amont le public cible de l'étude du projet; **pour ce faire, des comptages de trafic ainsi que des enquêtes d'opinions des usagers des voies dans des sites ciblés seront à réaliser.**

Une relecture du code de la route est envisageable voire obligatoire à ce stade pour repérer les opportunités d'y insérer une réglementation qui organise l'usage des modes doux.

Un Benchmarking sur des expériences étrangères déjà menées est inévitable (Paris, Marrakech, etc..) pour s'en inspirer.

**\* Phase 2 : Identification des actions et éléments d'aménagement et estimation des coûts (1,5 mois) :**

Cette phase consiste en l'identification et la définition des types d'aménagements et équipements (essentiellement on parle de voie verte, piste et bande cyclable) que les sites ciblés, ci-haut identifiés, peuvent recevoir en présentant leurs caractéristiques techniques et leurs coûts unitaires en fonction des emprises des voies, les vocations des voies, l'intensité du trafic enregistré, sécurité des usagers, etc....

Des profils en travers types sont à présentés en fonctions des classes des voies et de leurs fonctions urbaines.

Les modes de gestions et d'entretiens des différents équipements et systèmes proposés sont à définir sous forme de variantes : la responsabilité d'entretien et de gestion incombe les communes ou bien les associations ou autres...

Des recommandations sont enfin à formuler afin d'améliorer l'aménagement actuel des voies urbaines.

**\* Phase 3 : Mise en œuvre d'un prototype ou d'un projet pilote (durée variable selon le cas) :**

Cette phase sera réalisée sur deux étapes : la première consiste à choisir le site(s) ou itinéraire(s) pour la mise en œuvre du projet en se basant sur les analyses et enquêtes déjà menées et en prenant l'avis des responsables des communes, et en impliquant les différents acteurs urbains actifs et/ou influents, et des associations qui encouragent l'usage des modes de transport doux, dans des ateliers et réunions de travail qui seront organisés à cet effet, selon un processus qui sera établi dès le début de cette phase en collaboration et en concertation avec les partenaires, et ajusté au besoin au fur et à mesure de l'avancement du (ou des) projet(s). Et la deuxième étape consiste en la concrétisation du projet par la réalisation des aménagements et actions nécessaires sur le(s) site(s) et itinéraire(s) choisi(s).

A la fin de cette phase une méthodologie (ou procédure technique) conventionnelle, validée par les membres du comité de pilotage, sera arrêtée et pourra servir comme référence pour les communes, et leurs partenaires, pour la mise en œuvre de tels projets d'aménagements.

Des mesures seront aussi à identifier aussi pour servir à l'accompagnement de la promotion de l'usage des modes doux tel que l'organisation des événements culturels et sportifs, la création des circuits autour des monuments touristiques de la ville, l'instauration de l'initiation des modes deux roues dans les écoles primaires, la mise en place des systèmes de sécurité des usagers et des biens, etc...

Le choix du mode de gestion et d'entretien des différents équipements et systèmes doit être détaillé et justifié.

**\* Phase 4 : Evaluation, diffusion et valorisation et des résultats (1,5 mois) :**

Cette phase est dédiée à l'évaluation de l'expérience du projet pilote.

L'évaluation doit se baser sur le degré de satisfaction des usagers par rapport aux services proposés en termes de confort et de sécurité essentiellement, ainsi que le degré de fréquentation du service (moyenne des vélos actifs/jour, nombre des marches à pieds/ jour,...).

Les conclusions tirées doivent être pris en considération lors de la mise en œuvre des autres projets similaires en vue d'améliorer le service proposé.

Un travail de vulgarisation et de publication des résultats s'impose pour promouvoir ce mode de déplacement via le recours aux nouvelles technologies d'information et de communication, ainsi qu'aux réseaux sociaux pour la promotion du projet et pour l'appel à son appui (participation au financement, adhérence à la mise en œuvre et participation par la mise à disposition de vélos et l'apprentissage de l'usage de vélos, etc...) .

#### 4- Equipe du projet

- Ingénieur,
  - Architecte
  - Techniciens en urbanisme et en géomatique
  - Technicien paysagiste
  - Technicien en multimédia
- } de l'AUGT
- } stagiaires à recruter

#### Définitions utiles :

- **Voie verte :**

*La voie verte est ouverte à tous les usagers non motorisés ; elle constitue un espace de convivialité et de sécurité pour les personnes à mobilité réduite, les piétons, les cyclistes, les rollers, etc.*

*Voie de communication à part de toute circulation motorisée, elle n'en constitue pas moins un élément d'un réseau maillé, plus dense en milieu urbain, et peut donc croiser d'autres voies dont la plupart sont ouvertes à la circulation motorisée.*

- **Espaces deux roues :**

*Il s'agit d'une emprise destinée à la circulation des deux-roues non motorisés (et exceptionnellement aux cyclomoteurs) :*

- *physiquement délimitée par rapport aux espaces piétonniers,*
- *physiquement ou visuellement délimitée par rapport aux autres espaces.*

*Exemples : bande cyclable, piste cyclable.*

- **Cheminements et espaces piétonniers**

*C'est une emprise destinée à la circulation des piétons (enfants à vélos et personnes à mobilité réduite autorisées), physiquement délimitée par rapport aux autres espaces trottoirs, voie piétonne, allées.*

*L'espace piétonnier est un espace affecté à des usagers et des usages très variés.*

*Les critères les plus contraignants seront en général retenus afin de permettre une accessibilité maximale à l'espace public.*