

ROULONS VERS L'ÉCOMOBILITÉ !

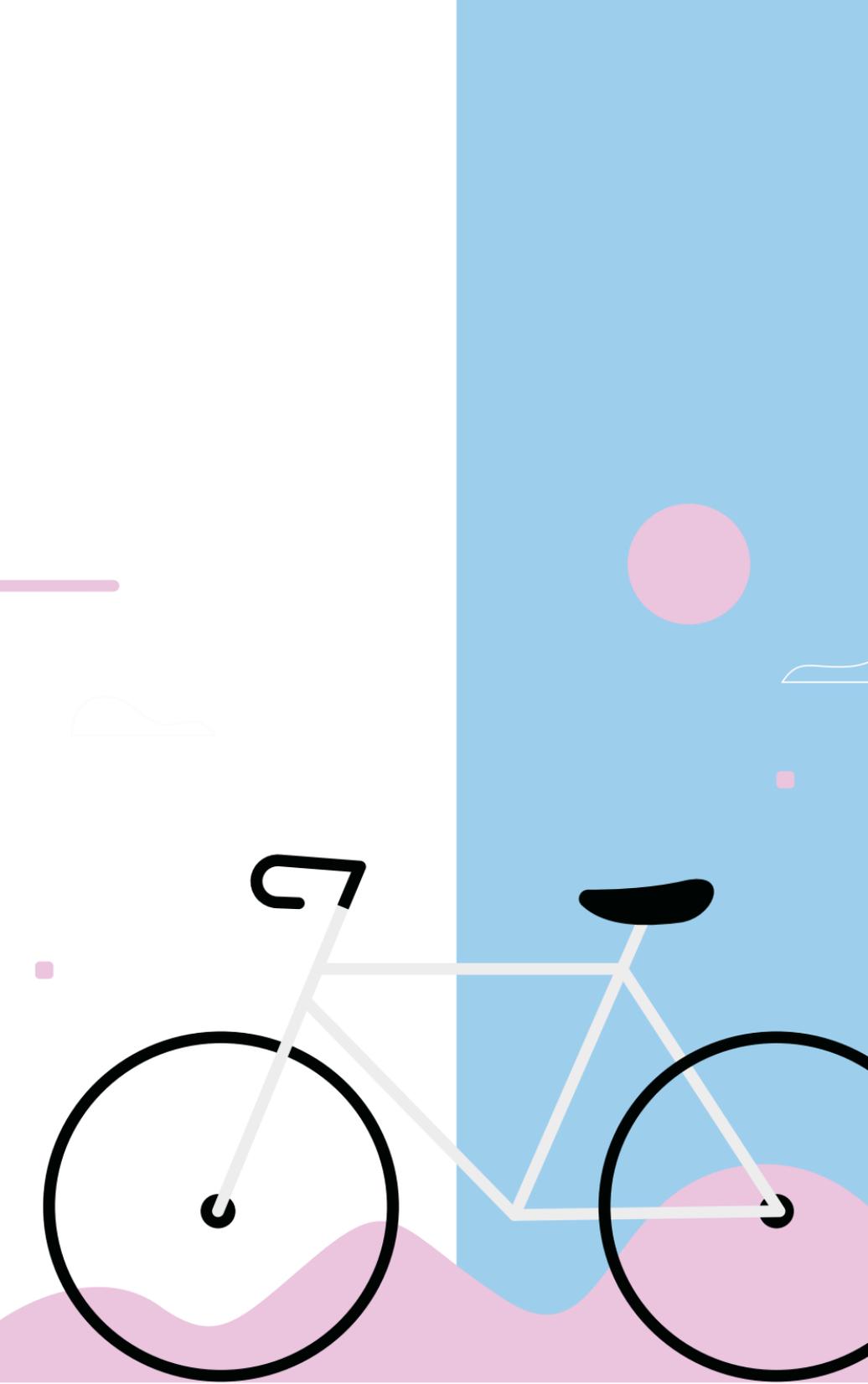
Célia Corneil



Publication

CHABAKA
REGARDER ENSEMBLE POUR ÊTRE EN ÉCART | ÉCONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE

Février 2020





Avez-vous remarqué que lorsque l'on retrouve ses amis, sa famille ou ses collègues, on se pose vite la question de savoir comment s'est déroulé votre trajet ? « Tu as pu prendre le bus ? », « Tu as trouvé un taxi ? », « pas trop d'embouteillage, tu as pu te garer ? »...



A propos de l'auteur : Célia Corneil est fondatrice associée du bureau d'études Kandeel et du service de visite et de locations de vélos Le Lemon Tour. Célia travaille aujourd'hui sur des études et des projets de mobilités durables et d'urbanisme participatif en Tunisie et en France.

1.

**MOBILITÉ
DURABLE
EN TUNISIE,
OÙ EN EST-ON ?**

La mobilité durable touche à plusieurs enjeux fondamentaux :

- L'impact de l'humain sur son environnement,
- La consommation de l'espace, en particulier de l'espace public en ville,
- La liberté de mouvement et la capacité de tout citoyen à se déplacer.



MOBILITÉ DURABLE ET IMPACT ENVIRONNEMENTAL

Viser une mobilité durable c'est en premier lieu développer des moyens de se déplacer ayant un impact environnemental limité. Pourquoi cela ?

La pollution des villes détériore la santé et réduit l'espérance de vie

L'Organisation mondiale de la santé (OMS) classait dans son dernier rapport la **Tunisie parmi les 10 pays africains les plus pollués**, en se basant sur des données recueillies à Tunis, Sousse et Bizerte. Inkyfada revient sur ces chiffres alarmants de la pollution de l'air en Tunisie.

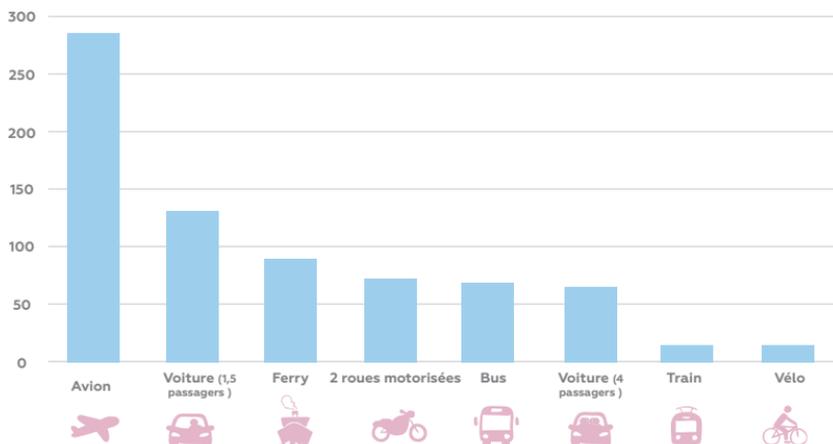
Le rapport State of Global Air¹ indique **qu'en 2017 en Tunisie, ce sont plus de 5500 morts par an qui sont attribuables à la pollution aux particules fines (PM2.5), pollution majoritairement causée par le secteur du transport automobile.**

Les émissions de CO₂ issues des énergies fossiles comme le pétrole sont la cause des dérèglements climatiques que nous vivons aujourd'hui

En Tunisie, les transports représentent 12 % des émissions de CO₂ sur le total du pays. Pour que la Tunisie reste « vivable » à horizon 2050 (GIEC), il est nécessaire de diviser par 2 nos émissions de CO₂ !

Un challenge dans lequel nos choix de modes de déplacements auront un impact décisif, comme le montre le tableau ci-dessous :

Emissions de CO₂ -eq par passager
(g_{eq}CO₂ par passager et par Km)



¹The State of Global Air est un site internet issu de la collaboration entre the Health Effects Institute et the Institute for Health Metrics and Evaluation, avec l'apport d'expertise de University of British Columbia.

MOBILITÉ DURABLE ET CONSOMMATION DE L'ESPACE ET DE L'ESPACE PUBLIC URBAIN

Trouver des solutions de mobilité durable c'est aussi repenser la place laissée à la voiture, en particulier dans nos villes.

Étalement urbain et usage de la voiture individuelle

En Tunisie, les villes ont connu une croissance souvent peu contrôlée à partir des années 60, avec une explosion démographique en périphérie des principales métropoles. Les espaces naturels et agricoles en bordure des villes ont été « mités ». Comme un tissu oublié sur lequel les petites bêtes seraient venues picorer, l'urbanisation est venue faire des trous dans ces espaces. Et lorsque personne ne s'est préoccupé de la préservation des terres agricoles et naturelles, le tissu a



Vue de la ville de Tunis et de son expansion en direction du sebkha Ariana

parfois fini par disparaître complètement...

Or, cette croissance toujours plus loin des centres-villes n'a été possible que par une seule chose : notre capacité à nous déplacer en voiture. En effet, ces nouveaux quartiers périphériques, planifiés ou spontanés, souffrent **d'un mal commun : une absence de transport public fiable.** L'intégration de ces quartiers au tissu urbain repose donc uniquement sur le transport automobile.

En permettant de se déplacer facilement, la voiture nous a donc mené à nous installer toujours plus loin, et à artificialiser toujours plus les sols, cause majeure de l'extinction de la biodiversité par la perte et la dégradation de nombreux habitats naturels.

Espace public urbain et place de la voiture

Comme nous le montre l'exemple de l'étalement urbain, **l'espace doit être partagé entre plusieurs usages et enjeux.**

En ville, cette règle est fondamentale.

En effet, l'espace public dans lequel nous nous déplaçons est un espace « fini »,

qui atteint donc vite ses limites. Il s'agit donc de partager cet espace entre les différents usages... Partager ? Aujourd'hui, **la voiture individuelle règne sur l'espace de nos villes tunisiennes, laissant peu ou pas de place aux autres modes de déplacements**, que cela soit les transports en commun, la marche ou le vélo.

Cela pose deux problèmes majeurs :

◉ **Un problème d'équité sociale** : seulement 27% des ménages tunisiens ont une voiture, et 1 ménage sur 3 en ville² . Les deux tiers restants n'ont ainsi pas les moyens d'avoir une voiture, ni les infrastructures ou l'espace public pour utiliser d'autres moyens de transport,

◉ **Un problème d'efficacité** : la voiture occupe beaucoup d'espace pour transporter peu de monde ! L'image ci-dessous nous montre que pour transporter un même nombre de personnes (ici 40), la voiture occupe un espace démesuré par rapport aux autres modes de mobilité.



Espace requis pour un même nombre de personnes se déplaçant par voiture, bus, ou vélo

Source : Urban Ambassador

De plus, en circulation ou en stationnement, la voiture pénalise la vie de quartier : les commerces sont moins attractifs et accessibles³, la rue est rendue dangereuse par la vitesse des véhicules.

Viser une mobilité durable, c'est donc choisir une mobilité qui permette de retrouver de l'espace de vie en ville.

² Données de recensement INS 2014 : 31.4% des ménages tunisiens en zone communale ont une voiture. Dans le grand Tunis, le maximum est atteint à La Goulette (60%), le minimum à Sijoumi (12%)

³ Contrairement aux idées reçues, notamment chez de nombreux commerçants, les études sont unanimes : les zones piétonnes ou à trafic limitée attirent plus de clients, et des clients qui achètent plus.

MOBILITÉ DURABLE ET LIBERTÉ DE MOUVEMENT

Offrir la capacité de se déplacer

Enfin, une mobilité durable est une mobilité qui permet à tous de se déplacer là où chaque citoyen le souhaite.

La mobilité est un facteur d'insertion sociale et professionnelle majeure. Comme nous l'avons vu, elle repose aujourd'hui en très grande partie sur la voiture en Tunisie, ce qui entraîne de fortes inégalités de capacité de déplacement. Les freins sont ainsi de plusieurs ordres :

- Absence d'offre de transport en commun,
- Manque de ressources financières,
- Manque de ressources physiques avec une offre non adaptée aux personnes à mobilité réduite,
- Difficultés de compréhension de l'offre du réseau de transport en commun, peu lisible, et avec une information difficile à trouver. Le réseau peut apparaître inaccessible pour de nombreuses personnes.

Les publics les plus pénalisés par le manque de mobilité sont aussi les plus vulnérables : personnes à faible ressource, en situation de handicap, personnes âgées ou familles avec enfants. Les problèmes liés à cette difficulté à se déplacer sont nombreux : isolement, difficulté à trouver de l'emploi en dehors d'un périmètre restreint, incapacité à accéder aux services (médicaux, administration, loisirs...)

Une mobilité durable c'est donc une mobilité qui assure la liberté de mouvement de tous.

LA TUNISIE FACE À SES ENJEUX DE MOBILITÉ

Le tableau est donc loin d'être rose pour la mobilité durable en Tunisie !

Entre 1970 et aujourd'hui, le nombre de personnes se déplaçant en transports en commun est passé de 70 % à 30 %. De plus, la majeure partie des usagers de ces transports sont des scolaires, qui utilisent donc des lignes de bus qui leur sont dédiées. **La dégradation de l'offre de transport en commun a été suppléée par une offre de transport opéré par des privés et peu régulées par les pouvoirs publics (taxi collectif, louage),** qui pose des questions de sécurité routière majeures. Les aménagements dédiés aux piétons et aux vélos sont absentes ou quasi inexistantes.

En parallèle, **le parc automobile tunisien a été multiplié par 3 en 20 ans**⁴. Conséquence inéluctable, les dépenses des ménages liées au transport ont augmenté, et avec elles, la dépendance des ménages à la voiture individuelle.

⁴ Source : Agence Nationale de Maîtrise de l'Energie (ANME)

Les villes sont congestionnées et les difficultés de déplacements y sont majeures. Dans les espaces périurbains ou ruraux, l'absence d'offre de mobilité cumulée à des distances importantes mènent à une forte difficulté d'accès aux services de base.

EN SOMME, IL EST TEMPS DE PASSER À L'ACTION !



2.

ET

MAINTENANT

ON FAIT QUOI

?

QUELLES SONT LES PISTES VIABLES POUR LA TUNISIE ?

Parmi les solutions de mobilité durable, nous vous proposons de s'attarder sur quelques exemples.







L'AUTOPARTAGE

L'autopartage est le fait de mettre à disposition de plusieurs personnes un ou plusieurs véhicules. L'autopartage peut être organisé et géré par une société privée, une agence publique, une association, un groupement citoyen... L'accès peut être ouvert à tous, ou réservé à un groupe : habitants d'une ville, membres du service. L'expérience se rapproche de la location traditionnelle de voiture à des particuliers, les différences reposent souvent dans l'accès à la voiture « sans guichet » : le véhicule est stationné sur l'espace public, et je réserve le véhicule via une application.

L'autopartage s'inscrit dans une **logique de mobilité partagée**⁵: plutôt que de posséder une voiture qui reste la majeure partie du temps garée chez moi ou sur mon lieu de travail, je partage mes besoins avec d'autres utilisateurs. De la sorte, je diminue mes coûts fixes liés à l'usage d'une voiture (pas d'achats, d'assurance, entretien par le prestataire d'autopartage).

EN TERMES D'IMPACT...

Sur l'environnement, il n'est pas négligeable, car moins de voitures utilisées veut aussi dire moins de voitures produites !

Néanmoins, l'autopartage est toujours une voiture, qui émet toujours du CO2... Sauf si la flotte de véhicule est électrique. Si l'on reste sur des véhicules thermiques (= non électriques), The Shift Project a évalué en France qu'une mise en place de l'autopartage mènerait au maximum à réduire d'environ 6 % les émissions de CO2 par rapport à une situation où l'autopartage ne se développerait pas. Cette estimation est basée sur l'hypothèse que toutes les voitures individuelles en France métropolitaine sont remplacées par un nombre optimal de voitures partagées⁶. L'autopartage permet une nette réduction d'émissions de CO2 uniquement en combinaison avec un bouquet de services de mobilité (TC, marche, vélo...)

Sur l'espace public, l'autopartage permet de réduire le nombre de véhicules stationnés et donc de dégager de l'espace pour d'autres usages. Néanmoins, nous sommes toujours sur l'usage d'une voiture individuelle : la place prise pour un ou deux passagers (comme c'est majoritairement le cas dans les déplacements urbains en voiture) est donc toujours très important par rapport à d'autres solutions de mobilité. De plus, la vitesse de circulation de la voiture individuelle reste un frein au développement de la vie de quartier.

Sur l'offre de mobilité pour tous, l'autopartage est souvent une solution réservée aux personnes ayant les moyens de payer un abonnement au service. Néanmoins des formules différentes peuvent être mise en place, rendant accessibles cette offre à tous, via des modèles coopératifs ou de subventions publiques.

Et en Tunisie ?

L'autopartage ne dispose pas de cadre législatif propre en Tunisie, seule la location traditionnelle est possible, et elle-même très réglementée. L'un des incitatifs forts au développement de l'autopartage urbain est la mise à disposition par l'autorité publique de places de stationnement réservées sur la voie publique, une possibilité non envisagée à ce jour par les municipalités.

⁵ La notion de « mobilité partagée » peut être remise en cause pour l'autopartage, lire à ce propos « [Autopartage ≠ covoiturage : une analyse comparée de leur impact potentiel sur les émissions de CO2](#) », 2017, The Shift Project

⁶ [Autopartage : Oui, mais seulement en complément d'alternatives à la voiture en solo](#), 2017, Nicolas Raillard, The Shift Project



LE COVOITURAGE

Le covoiturage est le fait de partager un véhicule de manière organisée (à la différence de l'auto-stop) pour réaliser un trajet commun. Le covoiturage est opéré entre personnes privées, non professionnelles. Le covoiturage repose en grande partie sur un principe collaboratif d'auto-organisation mais peut être encouragé, coorganisé ou aidé par des collectivités ou entreprises qui y trouvent divers bénéfices.

Tout comme l'autopartage, le covoiturage s'inscrit dans une logique de mobilité partagée. En partageant mon trajet, je réduis individuellement mes frais (carburant, maintenance, ...) et j'agis au bénéfice du collectif : développement de lien social, diminution du nombre de véhicules en circulation.

EN TERMES D'IMPACT...

Sur l'environnement, l'impact du covoiturage est plus fort que celui de l'autopartage. Alors que l'autopartage nécessite une combinaison avec d'autres solutions de mobilité, le covoiturage apparaît comme une réelle solution en zone de moyennes densités (banlieue, péri-urbain) avec de faible combinaison modale possible. Ainsi, The Shift Project évalue que le covoiturage permettrait dans ces zones de réduire les émissions de CO2 d'environ 30 %, par rapport à une situation où le covoiturage ne se développerait pas⁷.

Sur l'espace public, le constat est ici identique à celui de l'autopartage. Moins de voitures... mais des voitures quand même !

Sur l'offre de mobilité pour tous, le covoiturage est une réelle alternative et un espace de création de lien social. Partager un trajet devient un partage d'un espace de discussion, d'échanges et de rencontres. En l'absence de transports en commun, le covoiturage assure une mobilité de tous à un prix accessible.

Et en Tunisie ?

En Tunisie, la loi interdit de faire payer un trajet partagé dans un véhicule privé... En l'absence de texte, le partage de frais est autorisé, mais la limite est floue entre le légal et l'illégal. C'est un frein majeur au développement du covoiturage qui ne peut se structurer de manière formelle (peur de l'amende, impossibilité pour une plateforme de tirer des bénéfices de la mise en relation). Le covoiturage reste donc actuellement au stade de groupement spontané individuel.

⁷ Décarboner la mobilité dans les zones de moyenne densité, Groupe de travail dirigé par Francisco Luciano, 2017, The Shift Project



LES TRANSPORTS EN COMMUN

Les transports en commun regroupent l'ensemble des offres permettant de transporter plusieurs voyageurs ensemble sur un même trajet.

EN TERMES D'IMPACT...

Sur l'environnement, les transports en commun possèdent la plus grande capacité de transport de personnes en comparaison de tous les autres modes existants. Bien que fonctionnant pour la plupart sur la base d'énergie fossile, l'empreinte carbone des transports en commun demeure réduite au regard du nombre de personnes transportées. A l'inverse, un bus roulant à vide ou avec uniquement quelques passagers devient très polluant !

De même, les taxis collectifs où le nombre de passagers est limité et dont la flotte de véhicule vieillissante possède des moteurs extrêmement polluants sont aussi une source de pollution majeure, en particulier en particules fines (pollution de l'air).

Sur l'espace public, les transports en commun représentent un gain d'espace public majeur en comparaison d'une pratique de déplacement par voiture individuelle. De plus, l'aménagement des abords des gares et des axes de réseau de tram sont souvent l'occasion d'amélioration de la qualité de l'espace public alentour.

Sur l'offre de mobilité pour tous, les transports en commun sont le mode de transport social par excellence, permettant de transporter le plus grand nombre au moindre prix.

Et en Tunisie ?

Les transports en commun sont devenus le parent pauvre de l'offre de déplacement en Tunisie.

Offre dégradée ou simplement inexistante, sous-capacitaire, matériel vieillissant, horaires inadaptés, manque d'information, insécurité... L'usage des transports en commun est souvent devenu un parcours du combattant.

En Tunisie, les transports en commun englobent plusieurs modes de transports :

- Le transport par bus urbain,
- Le transport par car interurbain,
- Le métro/tram,
- Le train,
- Les taxis collectifs : sont des transports en commun opérés par des privés. Ce n'est donc pas un transport public, à l'inverse des modes de transports cités ci-dessus.

En 2014, seuls 11% des trajets se font en bus et 4% en transport ferré. La marge de progression est donc grande !

La balle est aujourd'hui dans le camp des pouvoirs publics pour agir sur des transports en commun trop longtemps délaissés. Investissement financier mais aussi refonte du cadre légal, stratégique et de la planification des transports en commun comme l'une des briques de la mobilité durable. Les transports en commun doivent s'inscrire dans une logique dite de « MaaS », mobility as a service. C'est l'ensemble de la chaîne de déplacement depuis un point A vers un point B qui est réfléchi, afin d'obtenir la meilleure combinaison de mode de déplacement possible. Les transports en commun sont un mode majeur dans cette réflexion.



LE VÉLO ET LA MARCHÉ

A bicyclette, à pied, des solutions vieilles comme nos grands-grands-parents... Mais qui n'ont n'a pas pris une ride !

EN TERMES D'IMPACT...

Sur l'environnement, ce sont les modes de déplacement les plus durables qui soient ! Propulsés par nos petits muscles, aucune énergie fossile n'est ici utilisée pour se déplacer. De plus, ces deux modes déplacements sont silencieux, un facteur important dans des villes saturées de pollution sonore.

Sur l'espace public, le vélo et la marche ont un impact positif majeur. Les espaces où l'on peut se déplacer à pied et à vélo sont des espaces de vie, sûrs et attractifs.

Sur l'offre de mobilité pour tous, le vélo et la marche sont les déplacements de tous. En permettant de se déplacer à pied et à bicyclette, c'est la capacité de mobilité qui est renforcée :

- Pour l'ensemble des classes sociales,
- Pour les plus jeunes, qui peuvent se déplacer librement en sécurité,
- Avec des impacts positifs majeurs sur la santé par la pratique d'une activité physique quotidienne.

Et en Tunisie ?

« **Winou el trottoir ?!** » ce mot d'ordre a cristallisé les attentes citoyennes pour pouvoir tout simplement marcher en ville. Trottoir inexistant ou occupé, slalom entre véhicules stationnés et en circulation, ici aussi, se déplacer à pied est une vraie péripétie urbaine !

Pour les cyclistes, l'équation est simple : il n'y a aujourd'hui aucun aménagement dédié en Tunisie⁸.

Cependant, la Tunisie a sa carte à jouer. En dehors des axes majeurs, la plupart des villes tunisiennes sont composées de quartiers résidentiels au sein desquels les voitures roulent à vitesse modérée car nombre de piétons marchent sur la voie principale.

Désordre urbain ? Pas forcément !

Un partage de l'espace spontané entre les différents modes où piétons et cyclistes trouvent leur place. Il s'agit désormais d'instituer cette pratique en forçant la réduction de la voiture de la vitesse, voire en rendant entièrement piétonnes et cyclistes certaines rues où les voitures n'ont pas de raison d'aller...

⁸ Il existe quelques pistes cyclables (Djerba, Sousse) mais déconnectées de tout réseau global cyclable, il n'est pas possible aujourd'hui de se déplacer en sécurité sur l'ensemble d'un trajet à vélo.



LA VOITURE ÉLECTRIQUE

La voiture électrique fait beaucoup parler d'elle, souvent présentée comme le « véhicule écologique ». Mais la réalité n'est pas si simple.

EN TERMES D'IMPACT...

Sur l'environnement, il faut différencier pollution locale et pollution globale. La voiture électrique ne génère pas de pollution locale (pollution de l'air, bruit), c'est pourquoi de nombreuses villes dans le monde la privilégient à la voiture « thermique ». En termes de pollution globale, le tableau est mitigé : l'impact sur le réchauffement climatique est notamment plus faible que pour un véhicule thermique, mais dépend du mode de production de l'électricité et du lieu de fabrication de la voiture et de sa batterie. De plus, l'amélioration liée à la nouvelle motorisation ne doit pas être combinée avec l'achat de voitures plus grosses et plus lourdes, sinon tout le bénéfice est annulé ! En tout cas, ces bénéfices ne sont pas suffisants pour répondre aux enjeux globaux...

Sur l'espace public, une voiture électrique reste une voiture. Le changement de motorisation ne change rien à l'occupation de l'espace public. On constate seulement une baisse des nuisances sonores, et un comportement un peu plus respectueux chez les conducteurs de véhicules électriques.

Sur l'offre de mobilité pour tous, là aussi une voiture reste une voiture : coûteuse et réservée aux plus aisés.

Et en Tunisie ?

Rien n'empêche la commercialisation de voiture électrique en Tunisie, mais aucun concessionnaire n'a fait la démarche pour l'instant. Ceci s'explique par la forte taxation des véhicules à l'achat et au faible coût de l'essence (essence subventionnée), défavorable aux véhicules électriques, qui coûtent cher à l'achat et peu à l'usage.

Un premier véhicule a cependant été homologué en janvier 2020, mais il s'agit d'un SUV, ce n'est donc pas une bonne nouvelle du point de vue écologique.

De plus, la Tunisie produit aujourd'hui son électricité presque exclusivement à partir de gaz. Les véhicules électriques deviendront réellement pertinents lorsqu'un approvisionnement en énergie renouvelable sera possible.

QUELLES ACTIONS POSSIBLES PAR LE CITOYEN, LES ACTEURS DE L'ÉCONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE ?

Il y a beaucoup à faire dans le domaine de la mobilité durable en Tunisie... Ce qui veut dire que beaucoup d'actions sont possibles !

La mobilité durable est par excellence un domaine de l'économie sociale et solidaire, en résolvant un problème social, environnemental et sociétal.

ALORS QUE PEUT-ON FAIRE À L'ÉCHELLE CITOYENNE ?

ET POURQUOI NE PAS COMMENCER PETIT POUR CHANGER LES CHOSES ?

Il est tout d'abord évident qu'une action de lobby citoyenne forte et structurée auprès des autorités publiques permettra de faire entendre la voix de tous les usagers actuels et potentiels des modes durables de déplacement.

Au-delà d'une action forte auprès des instances publiques, des actions de petite échelle peuvent permettre d'enclencher le changement...

A l'école : Pedibus, vélobus

Laisser votre bout de chou partir seul à pied ou à vélo vous semble dangereux ? Les vélobus et pedibus sont une solution.



Organiser par l'école, par des parents ou par une association, ces bus fonctionnent comme de « vrais » bus et vont chercher chaque enfant chez lui ou à un lieu de rendez-vous fixé au préalable. Les enfants s'acheminent ensuite ensemble vers l'école. Le groupe et l'encadrement par des adultes

assurent la sécurité de l'ensemble des enfants... Qui sont même contents d'aller à l'école !

En entreprise ou à l'échelle du quartier : covoiturage, groupe à vélo

En entreprise, la même logique est possible. Vous ne vous sentez pas à l'aise seul à vélo ? Faites le trajet à plusieurs !

En somme, plutôt que d'aller seul au travail, mutualisons nos déplacements. Bon nombre d'entre nous font déjà cette démarche de manière spontanée. A l'échelle d'une entreprise importante (<50 pers), il est possible d'organiser efficacement le covoiturage. Des solutions digitales peuvent être développées pour permettre de mettre en relation les différents collaborateurs. C'est ce que propose en France la start'up [Klaxit](#).

D'autres solutions à l'échelle du quartier peuvent aussi être inventées. [Rezo pouce](#) en France propose par exemple de mettre en relation autostoppeur et conducteur de manière sécurisée.

Transports en commun et gare

Rendre attractif les transports en commun c'est aussi les rendre accessibles et attractifs. Comment développer l'information sur les transports en commun au sein des gares ? Et si la gare devenait un lieu agréable pour les passagers ? Et si les abords de la gare étaient facilement accessibles, à pied, à vélo et pour les personnes à mobilité réduite ?

Sans s'attaquer au réseau de transport en commun, les lieux de mobilité sont aussi très importants et peuvent permettre de nettes améliorations dans le quotidien des voyageurs.

Solution digitale, petits aménagements ou embellissements, service en gare pour faciliter la vie (bureau de poste, wifi, jeu pour enfants...), de nombreuses solutions peuvent être développées.

L'exemple du Lemon Tour

Le [Lemon Tour](#) est parti de ce constat simple : pourquoi n'y a-t-il pas de vélos pour visiter le site archéologique de Carthage ? Loin de vouloir résoudre les enjeux de mobilité globale, nous avons voulu nous attaquer à la mobilité de loisirs et faire découvrir en même temps la Tunisie sous toutes ces facettes.

Depuis 2018, Le Lemon Tour propose désormais des visites et de la location de vélo, mais aussi des vélos-écoles pour petits et grands, du teambuilding, et des événements pour découvrir toujours plus le riche patrimoine tunisien, à Carthage, Tunis, Tebourba, Udhna ... Et toujours à vélo !



3. PETITE SYNTHÈSE

Voici les principales solutions de mobilité durable, leurs impacts et leur faisabilité dans le contexte tunisien.

Type de mobilité	Impact sur l'environnement	Impact sur la qualité de vie	Impact social	Faisabilité / opportunité de mise en œuvre
				
				
				
				
				
				



**ET VOUS, QU'AVEZ-VOUS
ENVIE DE FAIRE POUR
CHANGER LA MOBILITÉ
DE DEMAIN ?**







www.chabaka.tn