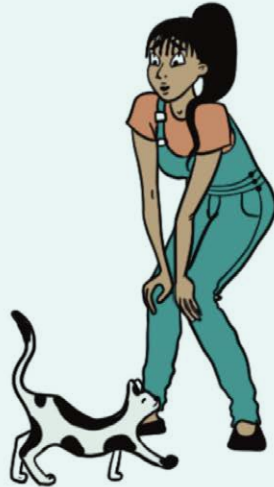


Mobilité durable en Tunisie

Woaw ! On peut même
voir djebel Boukornine !

La diminution des voitures en circulation lors du 1^{er} confinement a provoqué une forte baisse de la pollution sur le Grand Tunis...
... Comme on n'en avait jamais vu ! Les Tunisiens se sont (re)mis à faire du vélo et à profiter de la belle vue dégagée. Eh oui, adieu le nuage de pollution

Utopie ou réalité ?



« Passer des heures dans le trafic des voitures, c'est maintenant le quotidien de nombreux tunisiens », déplore malheureusement **Célia Corneil, fondatrice de Kandeel (un bureau d'étude spécialisé dans les projets durables) et du Lemon Tour (un service de location et de visite à vélo).**

En effet, avec l'urbanisation croissante de la Tunisie, les populations s'installent dans des banlieues toujours plus lointaines, entraînant des déplacements plus longs mais aussi plus nombreux. Hormis le temps de transport, cette urbanisation entraîne également des conséquences écologiques : la pollution aux particules fines dans les villes, notamment, devient une problématique d'intérêt public. La question de la mobilité durable touche donc à la **qualité de vie des citoyens** mais aussi à la **santé** de chacun.

Mais, qu'est-ce que la mobilité durable ?

Cette notion, apparue dans le sillage des questions de développement durable, consiste à satisfaire la liberté de déplacement des personnes tout en cherchant à diminuer l'impact des moyens de transport utilisés sur l'environnement. Cela englobe toutes les mobilités alternatives aux véhicules thermiques : les mobilités dites actives (c'est-à-dire qui ont recours à la force humaine), les transports en commun mais aussi la voiture sous forme partagée ou électrique.

Face à ces enjeux mondiaux, la Tunisie ne fait pas exception. De fait, avec le développement économique du pays, les tunisiens achètent de plus en plus de voitures qui viennent encombrer tous les axes de la ville. On est cependant encore loin des taux de motorisation que l'on

trouve en France par exemple (9.1% en Tunisie, contre 48.2% en France)¹.

« Nous avons encore une marge de manœuvre en Tunisie pour ne pas foncer dans le modèle du tout voiture. Malheureusement, aujourd'hui cette marge de manœuvre n'est pas conscientisée par la majorité des politiques, ou même de la population. »

Mais quelles alternatives à la voiture ?

Le réseau de transport en commun tunisien est vétuste, précaire et parfois risqué. Il ne se présente donc pas comme une alternative efficace à la voiture. De fait, très peu de personnes choisissent le bus dans leurs déplacements professionnels, il s'agit généralement des personnes les plus vulnérables. Une inégalité sociale que prend également en

compte la mobilité durable. La mise en place de cette dernière est d'autant plus importante que la mobilité constitue un pilier essentiel de l'intégration sociale et de l'insertion professionnelle.

Les modes actifs (la marche et le vélo) ne sont pas beaucoup plus développés. L'urbanisation s'est développée sur le modèle de la voiture, laissant peu ou pas de place pour les piétons et cyclistes.

« Marcher dans les villes devient un vrai parcours du combattant par manque de trottoirs. Si on veut un changement de masse, il faut mettre en place des aménagements. »

Malheureusement, tant que l'on n'aura pas un réseau solide, qui permet de se déplacer autrement (que ce soit pour les transports en commun ou les modes actifs), seulement un petit pourcentage

¹MAC Info, analyse financière, 1er semestre 2016, p.8

de la population utilisera des modes alternatifs. Alors que la qualité de vie des villes se dégrade, les solutions sont encore souvent pensées au travers de la voiture, comme le démontrent les faibles investissements publics dans le domaine des aménagements urbains d'espace public.

Par ses études axées sur la durabilité, **Kandeel** permet d'ouvrir la réflexion sur la mobilité durable. Il propose des solutions innovantes qui viennent à convaincre peu à peu, comme en témoigne la réalisation prochaine d'itinéraires cyclables et pédestres reliant les différents sites archéologiques de Carthage.

« Notre volonté, avec Kandeel, est d'amener de nouvelles manières de percevoir la mobilité en Tunisie, en prenant en compte la ville en tant qu'espace de vie. »

Ce changement de mentalité vis-à-vis de la mobilité urbaine se transmet également avec l'action du Lemon Tour : avec son offre de location de vélo, il n'est plus question ici de penser la mobilité durable mais plutôt de l'expérimenter. Un pari risqué qui a su porter ses fruits.

« Lorsque l'on a commencé en 2018, nous ne voyions personne se déplacer en vélo à Carthage. Aujourd'hui, nous nous retrouvons quasiment à guichets fermés tous les week-ends. Ce sont des

petits changements mais si nous nous pouvons accomplir cela à notre échelle, une multiplication de ces petits projets pourrait changer durablement les choses. »

Cette évolution, visible dans les rues de Carthage, se vérifie également par les chiffres : durant l'année 2020 seulement, plus de 2500 personnes ont utilisé les services du Lemon Tour, parcourant ainsi plus de 10 000 km à vélo. Un chiffre record, en hausse de 65% par rapport à l'année précédente.

Une croissance rapide qui s'explique aussi par le contexte sanitaire. En effet, les confinements répétés dû à la pandémie de Covid-19 ont eu un effet positif sur l'utilisation du vélo. Faute d'aménagements adaptés, la pratique du vélo en ville peut sembler dangereuse face à la place dominante des voitures sur les routes.

Durant le premier confinement les routes se sont vidées et les gens ont redécouvert la marche et le vélo. Pour le Lemon Tour cela s'est traduit par une augmentation des locations long-termes (locations de plus d'un mois). Un engouement qui a cependant du mal à tenir sur la durée : avec le retour des voitures, les vélos ont de nouveau déserté les routes. Malgré tout, cette première expérience du vélo marque les esprits et semble avoir été grandement appréciée.

« Dès que l'on a, ne serait que l'ombre d'un nouveau confinement, on a tout de suite

une hausse des demandes ! Cela reste un vrai changement dans les mentalités. »

Mais est-ce un changement suffisant pour faire de la mobilité durable une réalité en Tunisie ? Ou, cette mobilité ne resterait pas là qu'un bel idéal inatteignable, une utopie ?

A ce sujet, la question des transports en commun est fondamentale car c'est une source d'égalité dans une société. De même, des aménagements pour les modes actifs doivent être mis en place. En effet, il s'agit d'offrir un panel d'offre de mobilité pour permettre à tous de se déplacer.

Malgré tout, le progrès semble bien en marche : des initiatives se mettent en place, des mentalités changent et de nouvelles habitudes se créent. Alors, la mobilité durable en Tunisie : une utopie aujourd'hui, une réalité demain ?



Témoignage

Globe-trotter, Célia a toujours vu la mobilité comme une liberté et une découverte. Urbaniste, c'est tout naturellement qu'elle lie la question des déplacements à celle de la ville dans son expertise. Avec près de 10 ans d'expérience, Célia a développé son expertise sur : les mobilités durables, l'urbanisme tactique, et le développement touristique territorial.

Auteure

Aude Mathieu, Lab'ess.



& Pedalo

Interview croisée

Jhonny Bikes

Pouvez-vous me présenter brièvement vos projets ? Pourquoi avez-vous choisi de miser sur le vélo ?

Mohammed Bouhaouala (Jhonny Bikes) :

Jhonny Bikes est une entreprise sociale qui vise à semer la culture vélo en Tunisie. Nos services sont regroupés sous trois volets principaux : la location de vélo avec l'installation de stations de locations en libre-service, l'organisation de visites guidées et événements, et enfin le vélo-école et les réparations rapides. Je suis passionné depuis tout petit de vélos mais c'est pendant le confinement que j'ai finalement pris la décision de sauter le pas.

Amany Hamdany (Pedalo) :

Pedalo est une entreprise sociale, éco-responsable qui propose un service de livraison de dernier kilomètre pour les entreprises à vélo. L'idée de cette entreprise est venue d'un constat partagé avec mon co-fondateur : en tant qu'entreprise, et plus particulièrement en tant qu'entreprise implantée dans le centre de Tunis, effectuer des livraisons en voiture est un vrai parcours du combattant. Avec la circulation et les embouteillages, récupérer un document dans une agence à seulement quelques kilomètres devient un trajet long, fatiguant et stressant, surtout lorsqu'il faut l'effectuer plusieurs fois par jour. Le vélo apparaît comme une réelle solution pour faire face à ces problèmes de déplacement. Active dans une association de passionnée de vélo, j'ai remarqué que beaucoup de jeunes se déplacent quotidiennement à vélo et recherchaient un complément d'argent. Pedalo est donc né de cette volonté d'aider les entreprises à faciliter la livraison de leurs produits et documents, mais aussi de permettre aux passionnés de vélo de monétiser leurs trajets quotidiens.

On entend parler de plus en plus de vélo en Tunisie. Y voyez-vous là un phénomène de mode post-confinement ou un véritable mouvement qui s'implante dans le pays ?

AH : En Tunisie, le vélo a toujours fait partie de notre quotidien. Mais il a fallu attendre quelques années après la révolution, pour qu'ait lieu le véritable boom du vélo. A partir de 2016-2017, on a assisté à la création d'une multitude d'associations, de clubs et d'entreprises qui se sont créés autour du vélo, permettant à la communauté de grandir et de s'organiser. L'impact du confinement c'est qu'il a permis d'ouvrir l'usage du vélo à une part plus large de la population. Toutes les personnes qui n'osaient pas prendre le vélo par peur des voitures, du manque d'infrastructures... se sont lancés et rendu compte qu'il pouvait, finalement, rouler à vélo, et même apprécier leurs déplacements.

MB : La communauté autour du vélo a toujours été là, mais c'est vrai que le confinement a permis une explosion de l'activité. Tous les vendeurs de vélos étaient en rupture de stocks. Aujourd'hui les municipalités s'intéressent aux aménagements cyclables, il commence à y avoir des entreprises de location de vélos... On assiste à une augmentation plus rapide de cette communauté.

Miriam Abdeljaoued (Jhonny Bikes) : Les habitudes changent aussi sur le long-terme avec une prise de conscience de la nécessité de passer à une mobilité zéro carbone. Le vélo devient non seulement un loisir mais aussi une réelle alternative de transport durable et écologique.

Quels sont les enjeux et freins au développement du vélo dans le pays ?

MB : Pour développer la culture du vélo en Tunisie, des améliorations doivent être entreprises en termes de matériels et d'infrastructures. Tout d'abord, la création de pistes cyclables serait un atout majeur. Beaucoup de personnes redoutent l'utilisation du vélo à cause de l'insécurité ressentie sur les routes. Également, une augmentation des stocks des pièces de rechange disponibles en Tunisie est nécessaire car les pièces les plus techniques sont très difficile à obtenir. Enfin, il y a peu de revendeurs de vélos ce qui restreint le choix à l'achat.

AH : Il faudrait l'amélioration des pistes cyclables, c'est sûr, mais même sans aménagements dédiés nous pourrions améliorer l'usage du vélo grâce à un meilleur partage de la route. Les voitures ont tendance à ne pas se préoccuper des cyclistes. Que l'on porte des casques, des lumières, des gilets réfléchissants...les voitures ne nous voient pas.

Selon vous, existe-t-il des inégalités entre les hommes et les femmes dans l'usage du vélo en Tunisie ?

MA : Pendant leur enfance, les garçons jouent souvent dans les rues, où il y a forcément des vélos. Ils vont donc plus facilement apprendre à l'utiliser, même lorsque leur parent ne leur ont pas appris eux-mêmes. Ce qui n'est pas le cas des filles. Cependant, même si on constate encore des inégalités dans l'usage du

vélo dans certaines zones de l'intérieur du pays, la différence est moindre aujourd'hui. A Tunis par exemple, notre clientèle est formée en majorité par des femmes. Selon moi, l'usage du vélo varie surtout en fonction des opportunités d'apprentissage durant l'enfance mais ne témoigne pas d'une réelle différence de mentalité actuelle.

AH : En Tunisie, beaucoup de femmes ne savent pas faire du vélo, j'ai moi-même appris à rouler seulement à l'âge de 27 ans. Ce constat, j'ai pu en faire l'expérience personnellement lorsque j'ai travaillé en tant que chef de projet pour la vélo-école de l'association vélorution. La grande majorité des personnes inscrites étaient des femmes. Je me souviens avoir été marquée par une femme de 66 ans. Elle avait eu les larmes aux yeux lorsqu'elle a réussi à rouler seule pour la première fois. Lorsque je lui ai demandé pourquoi elle n'avait pas appris étant jeune, elle m'avait répondu que dans l'inconscient de sa famille, le vélo était vu comme dangereux pour les filles. Il fallait aussi éviter les regards qui se jettent sur les femmes lorsqu'elles font du vélo. De mon côté, c'est quelque chose que je n'ai jamais ressenti, peut-être est-ce lié à l'âge ? Au sein de Pedalo, seulement 17% des coursiers sont des femmes mais même si elles ne sont pas nombreuses, elles sont toujours particulièrement actives car elles ont la détermination et la motivation nécessaire. Maha, la coordinatrice de la communauté de coursiers, les Pedalis, est d'ailleurs une femme.

Quel impact Jhonny Bikes et Pedalo ont-ils sur la démocratisation du vélo en Tunisie ?

MA : Avec Jhonny Bikes nous souhaitons semer la culture vélo dans le pays. Pour cela, nous jouons sur deux aspects principaux : le prix de location et la qualité de nos vélos. Nous avons choisi d'établir des prix qui soient à la portée de chacun, pour que nos services soient accessibles au plus grand nombre. Nous souhaitons que chacun puisse avoir l'opportunité de s'essayer au vélo. Nous proposons également la location d'une large gamme de vélos de qualité (VTT, de ville, etc.), pour permettre à chacun de découvrir toute la diversité d'activités que le vélo a à offrir.

AH : Pedalo n'effectue pas un travail de plaidoyers directement auprès des institutions même si nous venons appuyer les associations qui en ont la charge. Cependant, nous sommes actifs dans le milieu et essayons d'améliorer à notre niveau ce mouvement. Nous sommes en train de développer une assurance pour les vélos, quelques choses qui n'existe pas encore en Tunisie. Cette assurance ne permettra pas d'éviter les accidents mais les usagers, et en premier lieu les Pedalis, pourraient être plus à l'aise lors de leurs déplacements en sachant qu'ils sont assurés en cas d'imprévu. Nous promouvons aussi le port du casque en obligeant tous nos coursiers à en porter durant leurs déplacements. A Pedalo on veut vraiment créer cette communauté bienveillante de passionnés de vélo et de permettre un véritable « empowerment » de nos Pedalis.

Que souhaiteriez-vous pour le futur de la mobilité à vélo tunisienne ?

MA : Je souhaiterais qu'un plus grand nombre de tunisiens voient le vélo comme étant non seulement un loisir mais aussi un moyen de transport. Multiplier les stations de location de vélos, notamment grâce à Jhonny Bikes, pourrait contribuer à faciliter l'utilisation du vélo en ce sens. On voudrait aussi que les autorités s'intéressent réellement à la mobilité à vélo en mettant en place des pistes cyclables un peu partout en Tunisie.

AH : Mon rêve serait de voir Tunis devenir la capitale africaine du vélo. En France et en Europe, il y a des villes comme Strasbourg ou Amsterdam qui sont considérées comme les meilleures villes cyclables d'Europe. Je souhaiterais vraiment que sur le continent africain, Tunis puisse devenir une ville de référence dans le domaine du vélo. Et je sais que tous ensemble, les différents clubs, associations et entreprises sociales, on fera en sorte de rendre ce rêve une réalité.



Conclusion

Quelques soupirs de frustration, mais aussi beaucoup d'espoirs et une volonté de fer. Aborder la question de la mobilité durable en Tunisie ne laisse personne indifférent. Avec l'étalement urbain, la demande de mobilité augmente entraînant **congestion, pollution et dégradation de la qualité de vie en ville**. Face à ces enjeux, la réponse étatique ne suit pas : **manque de démarches stratégiques au niveau national et local** ; faible intégration entre les différents modes de déplacement; nécessité d'optimiser les fonds publics pour le financement de la mobilité durable et de restructurer le modèle d'exploitation des systèmes de transports collectifs. La mobilité durable tunisienne : un vaste chantier donc.

Les acteurs du secteur doivent donc se saisir de la question pour accompagner ce changement, **en s'appuyant sur la loi ESS de juin 2020**. Cette avancée législative peut servir de support à la structuration du secteur de la mobilité durable.

Cette organisation viendra soutenir les initiatives privées existantes comme Pedalo, le Lemon Tour, Kandeel et Jhonny Bikes bien-sûr, mais aussi beaucoup d'autres acteurs, qui, sans attendre une action préalable de l'Etat, se mobilisent déjà pour **une Tunisie plus verte, solidaire et durable. La révolution est en marche !**



| GROUPE SOS |

