

**Rapport sur le thème  
«Santé urbaine et mobilité urbaine durable en Méditerranée»**

Le présent rapport a été élaboré par Abdelaziz Derouiche, président de l'Association Marocaine des Présidents des Conseils des Préfectures et Provinces (Maroc) et adopté par consensus lors de la 14<sup>e</sup> session plénière de ARLEM, tenue à Alghero, en Italie, le 24 octobre 2023.

## **Introduction**

La santé urbaine est devenue un sujet très important pour les décideurs politiques aux niveaux local et régional, afin d'améliorer la qualité de vie des personnes vivant dans les villes. Comme c'est généralement le cas dans la majeure partie du monde, la région méditerranéenne est confrontée à d'autres défis liés à une forte concentration de population vivant dans les villes, ainsi qu'à l'un des taux d'urbanisation les plus rapides au monde.

En outre, les villes méditerranéennes ont tendance à être caractérisées par des modèles spatiaux étroits liés à des textures urbaines historiques, ce qui peut être considéré comme un facteur qui rend la création d'un environnement urbain sain plus difficile.

Dans ce contexte, le secteur de la mobilité urbaine est considéré comme ayant un fort impact sur la qualité de vie des personnes vivant dans les villes, et donc sur la promotion (ou le découragement) de la santé urbaine. Pour cette raison, les décideurs politiques mettent l'accent sur la promotion des mesures de mobilité durable, car celles-ci devraient conduire à des améliorations des principaux moteurs de la santé urbaine, tels que:

- la qualité de l'air et la pollution sonore, liées au nombre et au type de véhicule dans le réseau urbain;
- la sécurité des citoyens urbains, liée au nombre d'accidents impliquant à la fois les conducteurs et les piétons;
- des modes de vie plus sains, liés à la promotion de modes de transport non motorisés;
- l'inclusion, liée au potentiel des modes de transport collectifs pour améliorer l'accessibilité pour les personnes qui n'ont pas les moyens de posséder leurs propres véhicules;
- les niveaux de stress, souvent liés à la congestion du trafic et au manque d'espace de stationnement.

Deux études de cas (les capitales Rabat et Tunis) présentaient la tentative de deux capitales du sud de la Méditerranée de promouvoir et de mettre en œuvre des politiques de mobilité durable visant, entre autres, à améliorer la santé urbaine et la qualité de vie globale de leurs citoyens.

Globalement, les expériences des deux cas se caractérisent toutes deux par une orientation vertueuse vers l'adoption de stratégies larges, telles que le Plan de Mobilité Urbaine Durable «PMUD» et la Stratégie de la Ville de Tunis «SDVT», abordant les enjeux clés de la mobilité durable.

Cela est considéré comme un point clé à souligner, car la planification stratégique permet d'aligner les objectifs de transport sur les objectifs de durabilité qui, en fin de compte, reflètent l'amélioration de la santé urbaine, comme la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'amélioration de la qualité de l'air et la promotion de modes de transport actifs comme la marche et le vélo. Dans le même temps, elle devrait inclure diverses politiques et mesures (par exemple: planification de l'utilisation des sols, transport en commun et infrastructure de transport actif) assurant une contribution combinée à la réalisation des objectifs fixés. La planification stratégique devrait également définir des objectifs mesurables et des repères permettant de suivre et d'évaluer les progrès réalisés au fil du temps, tout en établissant un consensus et en soutenant les initiatives politiques par l'intermédiaire de l'engagement des parties prenantes. Enfin, elle devrait permettre une allocation efficace des ressources disponibles.

En tant que tel, le PMUD constitue une nouvelle approche puissante de la mobilité durable et, par rapport à la planification traditionnelle, il devrait accorder une plus grande attention à l'engagement des parties prenantes, à la coordination intersectorielle des politiques et à la coopération avec des sujets privés, tous éléments qui devraient aboutir à une formulation plus efficace des politiques.

Même si l'on s'attend à ce que les initiatives décrites en annexe aient un impact positif, aucune des villes ne semble avoir une politique de mobilité durable intégrée dans une stratégie plus large en matière de santé urbaine. Cette intégration permettrait certainement une définition plus efficace des mesures de mobilité durable, en ce qui concerne les avantages attendus pour la santé des citoyens, grâce à une identification plus spécifique des besoins et des objectifs à atteindre.

### **Recommandations de politique générale**

Pour ce qui est de la situation générale, l'Europe a investi de plus en plus dans les politiques et mesures de mobilité durable au cours des dernières années. Outre le développement de l'approche SUMP (Sustainable Urban Mobility Plans), les mesures suivantes peuvent être mentionnées comme des exemples positifs à étendre au niveau méditerranéen:

- transport en commun: les villes européennes ont développé de vastes systèmes de transport en commun, y compris le train léger, les autobus et les métros, afin de fournir des options de transport durables et efficaces. De nombreuses villes, telles que Stockholm et Zurich, ont intégré leurs systèmes de transport en commun avec des modes de transport actifs pour offrir des options de mobilité transparentes et durables;
- infrastructure de transport actif: les villes européennes ont investi massivement dans des infrastructures de transport actives, telles que les pistes cyclables, les rues piétonnes et les programmes de partage de vélos, afin de promouvoir la mobilité durable et d'améliorer la santé publique. Par exemple, Amsterdam est connue pour son vaste réseau de pistes cyclables et de rues propices au vélo;
- zones à faibles émissions (LEZ): plusieurs villes européennes, dont Londres, Barcelone et Berlin, ont mis en place des LEZ, qui restreignent l'accès aux véhicules à forte pollution dans certaines zones. Il a été démontré que les LEZ améliorent la qualité de l'air, réduisent les embouteillages et favorisent les modes de transport actifs;
- zones sans voiture: de nombreuses villes européennes, dont Oslo, Madrid et Bruxelles, ont mis en place des zones sans voiture dans les centres-villes afin de réduire la congestion routière et de promouvoir des modes de transport actifs. Ces zones sont généralement piétonnes et peuvent inclure des infrastructures de vélo et de transport en commun pour faciliter la mobilité durable.

S'appuyant sur l'expérience des deux études de cas, ainsi que sur la pratique européenne au sens large, des recommandations clés peuvent être formulées à l'intention des autorités nationales et locales/régionales de la région méditerranéenne en vue d'élaborer des politiques de santé urbaine, notamment au moyen de mesures de mobilité urbaine durable.

#### AU NIVEAU NATIONAL:

- les politiques de mobilité durable devraient être intégrées dans les politiques générales de santé urbaine, afin de mieux définir les priorités, les objectifs et les cibles d'intervention;
- le développement des politiques de santé urbaine devrait être soutenu par des ressources financières adéquates et une sensibilisation globale de la population urbaine à leur importance;
- les politiques de santé urbaine, et plus particulièrement les mesures de mobilité durable, devraient faire l'objet d'un suivi continu afin de vérifier la réalisation des objectifs et la nécessité éventuelle de les reformuler;
- les transports publics de masse devraient continuer à bénéficier de ressources suffisantes pour maintenir leur rôle d'épine dorsale du système de mobilité;
- l'adaptation d'une symétrie juridique entre les plans d'urbanisme et les plans de mobilité urbaine durable devrait être mise en place;
- des liens entre la politique de transport et la politique de santé publique devraient être créés afin prendre en compte les effets à long terme;
- les institutions étatiques doivent soutenir des politiques des transports et de subventions qui réduisent les émissions de gaz à effet de serre dues aux transports, les polluants atmosphériques et le bruit;
- l'intégration dans la formation des professionnels de la santé des connaissances de base dans le domaine du lien entre politiques de transport et santé;
- la mise en place de cadres juridiques et financiers permettant aux collectivités locales d'agir en faveur de transports durables et respectueux de la santé;
- les autorités de régulation de la circulation urbaine devraient être obligatoirement mises en place dans les grandes agglomérations urbaines dans une première phase.

#### AU NIVEAU DES RÉGIONS ET DES VILLES:

- les politiques de mobilité durable devraient être élaborées dans le cadre de plans de mobilité urbaine durable, conformément aux orientations nationales, ainsi qu'aux meilleures pratiques au niveau européen, en préservant les spécificités du contexte local;
- arrimer la planification de l'aménagement du territoire à celle des transports. En ce sens, certaines façons d'aménager et de développer le territoire sont plus favorables au transport collectif. Ceci aura pour effet de faciliter l'implantation d'un service de transport collectif plus performant, fréquent et rapide. De plus, une bonne planification ouvre la voie à une multiplicité des choix de modes de déplacements assurant une flexibilité et une accessibilité amplifiée aux usagers des transports collectifs;
- le recours à l'intercommunalité, comme mode opératoire des transports collectifs, est fortement recommandé afin de mutualiser les moyens et de desservir un maximum de citoyens et citoyennes;
- une attention particulière devrait être accordée à la mise en place de ressources humaines et financières suffisantes pour suivre la réalisation des objectifs fixés — en ce sens, les indicateurs clés de performance devraient être clairement définis au cours de la phase de planification stratégique.

- des actions d'éducation et de sensibilisation devraient être menées auprès des citoyens afin de promouvoir un changement des habitudes, dans le sens d'un comportement plus durable;

---

- en ce sens, une approche participative devrait toujours être assurée dans l'élaboration de mesures de mobilité durable visant à améliorer la santé urbaine, car cela devrait faciliter le passage de la planification à des actions concrètes.
- pour promouvoir la traduction des plans en actions, il est essentiel de garantir un engagement financier et politique stable, ainsi qu'une définition claire des responsabilités au sein des institutions chargées de la mise en œuvre.

#### EN CE QUI CONCERNE LES MESURES CONCRÈTES QUI PEUVENT ÊTRE MISES EN ŒUVRE:

- dans les zones urbaines, il convient d'accorder une attention particulière à la réduction des activités de transport motorisées (la dimension «Éviter» dans le cadre du paradigme Éviter — Changer — Améliorer);
- le développement de la mobilité électrique (partagée ou individuelle) devrait être soutenu, même s'il s'inscrit dans le cadre des nombreuses mesures visant à la durabilité des transports, à commencer par la réduction des trajets motorisés «inutiles»;
- la micromobilité (partagée ou individuelle) devrait être considérée comme un moyen efficace de résoudre le problème du «premier et dernier kilomètre» dans les zones urbaines et d'accroître l'attractivité des transports publics;
- il convient de garantir des conditions de sécurité adéquates pour la promotion des modes actifs (cyclisme et marche). Il s'agit à la fois de l'infrastructure et du comportement des autres usagers de la route;
- il serait souhaitable d'instaurer une politique tarifaire dissuasive afin d'inciter les automobilistes à opter pour le transport public.

**ANNEXE**  
**ETUDES DE CAS**

**(a) RABAT**

La capitale Rabat a une population d'environ 580 000 habitants (RGPH 2014), qui atteint plus de 2 millions dans la zone métropolitaine.

Rabat est confrontée, comme d'autres grandes villes marocaines, aux effets négatifs de la mobilité sur la santé et le bien-être des citoyens, tels que la pollution de l'air, les embouteillages, les accidents et le bruit. Cette condition est alimentée par une croissance urbaine constante et un étalement, accompagnée d'une augmentation de la possession de voitures et des déplacements en voiture. La flotte de véhicules augmente de 5 % par an au Maroc, la moitié de ce parc étant immatriculée dans la région de Rabat et Casablanca.

D'autre part, les transports publics, à quelques exceptions près, ne sont pas perçus comme un mode de transport compétitif et attrayant et ne répondent donc pas aux besoins des citoyens, en particulier ceux des plus vulnérables sur le plan économique et social; cela se traduit par une faible part modale.

Néanmoins, grâce au programme intégré de développement « Rabat ville lumière, capital marocaine de la culture », lancé depuis 2014, et mis en exécution par la société « Rabat Région Aménagement », la ville s'est positionnée parmi les grandes métropoles mondiales par des projets structurants pour la valorisation du patrimoine, la préservation des espaces verts et l'environnement, l'amélioration de l'accès aux services et équipements de proximité, la promotion de la gouvernance, ce qui lui a valu de se mettre à niveau en infrastructures, équipements de transport et la consolidation et la modernisation des infrastructures routières.

Aussi, le programme de la mobilité urbaine à Rabat a continué, en 2021, à gagner en substance avec les chantiers de désengorgement de la circulation entre les deux rives du fleuve et au niveau du Grand Rabat s'inscrivent dans la logique suivie depuis un certain temps en matière de fluidification des déplacements urbains et de sécurisation du trafic, en vue de juguler la pression démographique et l'explosion du parc automobile, deux facteurs appelés à s'accroître à l'avenir.

Un travail méthodique a été déployé depuis quelques années avec la modernisation et la rénovation des ponts reliant les deux parties du Bouregreg, l'entrée en service en 2018 d'une deuxième rocade urbaine Rabat-Salé sur 8 kilomètres et, tout dernièrement, la construction d'une trémie au centre-ville et d'un tunnel à l'entrée Sud de la capitale. Dans ce contexte, ce programme intégré a fait de l'environnement et de la durabilité des priorités, à cet effet une grande attention a été accordée aux espaces verts de la ville. Ainsi Rabat s'est transformée au

cours de ces dernières années en un vrai chantier à ciel ouvert et a connu une véritable révolution verte et des mutations profondes des infrastructures et de l'urbanisme.

Avec une ceinture verte de 1063 ha, la ville peut maintenant se vanter d'offrir à ses habitants le double de la moyenne mondiale des espaces verts pour chaque individu compte-tenu de la norme de l'Organisation mondiale de la santé fixée à 10 mètres carrés par personne.

La capitale marocaine se développe comme un écosystème vivant et dispose de 230 hectares d'espaces verts dont plusieurs, liés au patrimoine culturel et à l'héritage historique de la ville.

En parallèle, la Feuille de route pour la mobilité durable au Maroc, élaborée en 2017 sous la supervision du Ministère de l'Équipement, des Transports, de la Logistique et de l'Eau, vise à développer une vision commune de la mobilité des personnes et des biens qui donne accès aux opportunités économiques et sociales, est abordable, efficace et économe en énergie, avec de faibles émissions et respectueuse de l'environnement et de la population. La feuille de route met l'accent sur la nécessité d'agir dans l'environnement urbain et constitue une référence pour les politiques et interventions actuelles et futures des villes. Par exemple, la feuille de route souligne l'importance de systématiser, d'accélérer et de synchroniser le développement de plans de voyage urbains multimodaux à faibles émissions. Le Plan de Mobilité Urbaine Durable (PMUD) en cours d'élaboration dans la ville de Rabat, présenté plus loin, répond à ce besoin.

La feuille de route se veut également un processus participatif qui rassemble tous les acteurs de la mobilité, publics, privés et de différents secteurs (transports, énergie, administration urbaine, etc.).

La feuille de route vise une vision à long terme à l'horizon 2050 pour orienter les décisions publiques et privées vers la mobilité durable et se compose des axes suivants:

- Transformation urbaine synergique — Développement de villes attrayantes par l'intégration de la «planification urbaine» et de la «mobilité»; Renforcer les transports publics, les modes souples, la mobilité partagée et la multimodalité; Réduire les émissions et accroître l'électrification des transports urbains;
- Énergie à faible intensité de carbone — Co-développement de stratégies et de politiques en matière d'énergie et de mobilité; Développement d'un écosystème de mobilité électrique; Promouvoir l'adoption d'un écosystème de mobilité électrique;
- Optimiser l'efficacité des modes et des systèmes;
- Défragmentation et raccourcissement des chaînes d'approvisionnement — Développement de zones industrielles intégrées;
- Réduire les déplacements inutiles — Réduire les déplacements pour améliorer la productivité et la qualité de vie;

- Solutions pour le monde rural — Renforcer le rôle de la mobilité des personnes et des biens dans le monde rural en tant que levier des politiques de développement;
- Construction et adaptation des infrastructures — Accroître la résilience des infrastructures de transport aux risques naturels;
- Outils réglementaires et financiers — Créer des conditions propices à une mobilité durable et équitable;
- Sécurité routière — Accroître la sécurité routière en tant que levier pour une mobilité durable et à faible intensité de carbone et comme levier social.

Conformément à la Feuille de route nationale, Rabat a récemment mis en place plusieurs mesures de soutien à la mobilité durable, bien qu'elles ne s'inscrivent pas dans le cadre d'une politique de santé urbaine spécifique.

La ville a adopté le plan d'action communal « PAC » pour la période 2018-2023, qui comprend un axe stratégique consacré à la mobilité urbaine, à savoir l'axe n.3: *«Rabat en tant qu'espace de mobilité urbaine équilibré et moderne»*. Cette dernière vise à:

- Améliorer la qualité des transports urbains et assurer le lien entre les modes de transport;
- Améliorer la qualité du mobilier urbain;
- Améliorer la signalisation et rendre la mobilité urbaine plus sûre;

Rabat a également investi dans un système de tramway moderne, comme moyen de mobilité durable exploité par la société Rabat-Salé Tramway (STRS), qui relie la capitale à la ville voisine de Salé, reliant plusieurs sites importants dans les deux villes. La longueur du réseau de tramway est d'environ 19,5 kilomètres (avec 31 stations) et est desservie par une flotte de véhicules modernes et climatisés fonctionnant selon un horaire régulier tout au long de la journée. Le système contribue à réduire les embouteillages et à améliorer la qualité de l'air dans la ville. Plus de 10 % des habitants du périmètre d'influence du tramway à Rabat l'utilisent pour aller au travail ou à l'école, tandis qu'à Salé, il est utilisé pour des voyages de travail et d'éducation par respectivement 25 % et 33 % des habitants des zones desservies. Enfin, le tramway semble être une alternative compétitive à la voiture, considérant qu'environ 49 % des usagers du tramway à Rabat ont également leur propre véhicule.

A noter qu'en 2022, le tramway a transporté environ 150 000 voyageurs par jour, avec un flux caractérisé surtout par des déplacements quotidiens et récurrents domicile-travail et domicile-études. De plus, en rejoignant les deux rives, le tramway a renforcé la cohésion sociale entre les habitants de Salé et Rabat.

Pour ce qui concerne les piétons, des mesures de piétonisation ont été mises en œuvre dans certaines parties de la ville afin d'exclure la circulation motorisée et de créer un espace plus sûr et plus agréable.

Outre ce qui précède, afin de relever les défis générés par la croissance démographique et l'augmentation du nombre de trajets, le STRS développe un Plan de Mobilité Urbaine Durable pour Rabat-Salé-Skhirat-Témara (PMUD) 2021-2035. Cette agglomération est la deuxième zone métropolitaine du pays, avec une population qui devrait augmenter d'environ 27 % d'ici 2040 (pour 3 millions d'habitants) et des déplacements de 52 % au cours de la même période.

Le PMUD devrait déployer un système d'organisation des transports sur une période de 15 ans pour la zone métropolitaine. Selon les informations disponibles jusqu'à présent, les lignes d'action potentielles pourraient être constituées par:

- Travailler sur la gouvernance de l'intermodalité
- Unifier les réseaux de tramway et de bus
- Construire un téléphérique urbain au-dessus du Bouregreg depuis Chellah
- Professionnaliser le «*khtafa*» (transport informel), sous forme de voitures ou de trois-roues
- Poursuivre la dynamique vers une agglomération légère Rabat-Salé-Témara-Skhirat.

En outre, le PMUD devrait soutenir le développement de modes de transport souples/actifs tels que le vélo et la marche.

Conscient de l'importance d'un transport inclusive et durable, les responsables ont mis depuis 2018 un nouveau moyen qui consiste en le vélo-taxi ainsi que l'encouragement de l'achat des véhicules électriques par la mise en place d'un important réseau de bornes de recharge électrique dans plusieurs axes de la ville.

En ce qui est de la santé urbaine, un plan de santé à l'horizon 2025 a été élaboré et mis en exécution depuis 2018 par le ministère de la Santé dans un cadre de concertation avec les acteurs au sein de l'écosystème de la santé publique et qui se base sur trois piliers déclinés en 25 axes et 125 mesures.

Le premier pilier est relatif à l'organisation et le développement de l'offre de soins dans le but d'améliorer l'accès aux services de santé. Le deuxième pilier est consacré au renforcement de la santé nationale et des programmes de lutte contre les maladies. Enfin, le dernier pilier concerne le développement de la gouvernance du secteur de la santé et la rationalisation de l'usage des ressources.

Il a par ailleurs mis en relief les principales avancées réalisées par le secteur, avec à l'appui des chiffres et indices significatifs, notamment en matière de maîtrise et prise en charge des maladies chroniques, l'augmentation du nombre de lits dans les hôpitaux et l'amélioration de l'accès aux services octroyés par les hôpitaux publics.

## **(b) TUNIS**

Le Ministère tunisien de la santé, en coopération avec l’OMS, a élaboré à partir de 2012 des programmes nationaux de santé qui, bien qu’ils ne se réfèrent pas spécifiquement aux politiques de transport, se concentrent néanmoins sur des questions qui peuvent également être améliorées par des mesures de mobilité urbaine durable.

En particulier, ces programmes définissent les objectifs suivants:

- Améliorer l’accès aux services de santé et leur qualité, en particulier pour les populations mal desservies;
- Promouvoir des modes de vie sains grâce à des campagnes de santé publique qui encouragent l’activité physique, une alimentation saine et l’arrêt du tabagisme;
- Améliorer la santé de l’environnement, notamment en réduisant la pollution de l’air et en garantissant l’accès à l’eau potable;
- Renforcer la surveillance et la réponse aux maladies pour détecter et réagir aux flambées de maladies infectieuses;
- Améliorer les infrastructures de santé, y compris les hôpitaux, les cliniques et les centres de santé, afin d’améliorer la prestation des services de santé.

À cet égard, des systèmes de mobilité plus durables peuvent contribuer sous différents angles, tels que:

- Réduire la pollution de l’air causée par les émissions des véhicules;
- Promouvoir le transport actif (cyclisme et marche) et l’activité physique connexe, par le biais de la prévention des maladies chroniques telles que l’obésité et les maladies cardiaques;
- Améliorer la sécurité routière pour tous les usagers de la route et réduire les coûts humains y afférents;
- Accroître l’accès aux soins de santé pour les catégories vulnérables de la population qui n’ont peut-être pas accès à des véhicules privés;
- Promouvoir l’inclusion sociale en offrant des options abordables et accessibles aux personnes qui n’ont peut-être pas les moyens d’acheter des véhicules privés.

Par conséquent, les objectifs susmentionnés définis par les programmes nationaux de santé devraient éclairer l’élaboration de politiques régionales et locales de mobilité durable visant à améliorer les conditions de santé dans les zones urbaines.

Dans ce contexte, la ville de Tunis a développé des mesures intéressantes qui, bien qu’elles ne soient pas directement liées au schéma plus large présenté ci-dessus, constituent toujours un exemple précieux à présenter.

La capitale de Tunis compte environ 1 million d'habitants et un territoire d'environ 104 km<sup>2</sup>. Sa zone métropolitaine (2 668 km<sup>2</sup>), le Grand Tunis, comprend quatre gouvernorats, à savoir Tunis, Ariana, Ben Arous et Manouba, et plus de 23 % de la population nationale.

Comme de nombreuses autres villes de la région méditerranéenne, Tunis est confrontée à des problèmes de mobilité tels que la congestion du trafic, la pollution de l'air et l'accès limité aux transports en commun. Ces questions ont un impact direct sur la qualité de l'air: selon l'Organisation mondiale de la santé (OMS), la concentration moyenne annuelle de PM<sub>2,5</sub> (particules fines pouvant pénétrer dans les voies respiratoires) à Tunis est d'environ 29 microgrammes par mètre cube, ce qui dépasse de loin la recommandation de l'OMS en matière de qualité de l'air de 10 microgrammes par mètre cube.

Pour relever ces défis de mobilité, Tunis a mis en œuvre ces dernières années plusieurs initiatives qui contribuent à un système de mobilité plus durable. L'un des plus importants est l'expansion du système de métro léger de Tunis, également connu sous le nom de métro Tunis, qui est un réseau ferroviaire moderne à grande capacité qui dessert la ville et ses banlieues. Le système de métro léger de Tunis est conçu pour fournir un transport rapide, fiable et abordable aux résidents et aux visiteurs, tout en réduisant les embouteillages et la pollution atmosphérique.

Tunis a également investi dans les infrastructures cyclistes. En particulier, en 2019, le gouvernement tunisien a annoncé un plan de développement de 1 000 km de pistes cyclables à travers le pays, y compris dans la capitale. Cependant, à l'heure actuelle, le réseau de pistes cyclables à Tunis est encore assez limité, avec une extension d'environ 8 km. Des porte-vélos ont également été installés dans les zones publiques de Tunis et plusieurs programmes publics de partage de vélos ont été lancés.

La ville a également encouragé l'utilisation de véhicules électriques en installant des bornes de recharge à divers endroits à travers le territoire.

Tunis a également donné la priorité aux infrastructures adaptées aux piétons en mettant en place des passerelles, des ponts et des passages pour piétons, afin d'améliorer les conditions de sécurité globales des piétons, qui constituent une catégorie vulnérable d'utilisateurs de la route. Des initiatives de covoiturage ont également été lancées pour encourager les résidents à partager les trajets, réduisant ainsi le nombre de voitures sur la route et les émissions associées.

Les investissements actuels et futurs en mobilité durable à Tunis s'inscrivent dans le cadre de la Politique Nationale de Mobilité Urbaine (PNMU). La PNMU vise à trouver des solutions aux contraintes dans les zones urbaines, telles que la détérioration des infrastructures, la congestion continue du trafic, l'insuffisance de la couverture des transports publics et le faible niveau de sécurité des usagers. La PNMU tunisien comprend l'élaboration d'un plan d'action pour la période 2019-2025 axé sur la réalisation de sept objectifs stratégiques:

- Développer une mobilité urbaine plus sobre en carbone;
- Améliorer l'accessibilité urbaine pour tous;
- Améliorer la sécurité routière dans les zones urbaines;
- Soutenir la décentralisation en cours dans le secteur de la mobilité urbaine par la création d'entités administratives locales;
- Renforcer et soutenir le financement de la mobilité urbaine durable.
- Renforcer les capacités et les outils de gouvernance dans le domaine de la mobilité urbaine;

Dans le cadre de la mise en œuvre du PNMU, la Tunisie compte sur la mise en place d'une autorité métropolitaine de régulation de la mobilité urbaine dans la région du Grand Tunis.

Outre ce qui précède, le projet «A'SIMA Tunis: La planification stratégique et la gouvernance à plusieurs niveaux pour une ville métropolitaine résiliente» (2020-2024), financée par la Commission européenne, vise à promouvoir le développement urbain intégré tout en contribuant à plusieurs objectifs de développement durable, en particulier l'ODD n.11 (villes durables). Ce projet a également marqué le début de la Stratégie de la Ville de Tunis (SDVT), un plan stratégique en cours de développement qui, à travers un large engagement des parties prenantes, met l'accent sur la protection de l'environnement et le bien-être des citoyens, y compris la gestion durable de la mobilité. En particulier, selon le document définissant le cadre stratégique (publié en novembre 2022), les actions devraient être axées sur:

- Organisation de réunions sur les transports métropolitains et la mobilité portant sur plusieurs aspects tels que: transport de passagers/transport collectif; logistique urbaine; le stationnement; mobilité douce; intermodalité; articulation avec les fonctions urbaines; dépendance à l'égard de la mobilité; confort; coût; l'empreinte carbone;
- Programme métropolitain de promotion de la mobilité douce;
- Corridors de mobilité métropolitains périphériques;
- Projet de mobilité durable dans l'axe central.