



# La mobilité douce en région méditerranéenne, au service de systèmes de mobilité plus durables

## Résumé

*Note d'orientation #01  
Juin 2021*

Développer la mobilité douce au sein de la région méditerranéenne suppose de mettre en œuvre des politiques appropriées aux différentes échelles : locale, régionale, nationale et de l'UE. Forte de l'expérience qu'elle a pu tirer de l'exécution de projets en lien avec la mobilité douce en Albanie, en Croatie, en Grèce, en Espagne et en Italie, la Communauté des Transports Urbains rappelle l'importance de la mobilité douce, tire des leçons d'études de cas et propose des mesures politiques en la matière.

La présente note d'orientation contient des recommandations à destination des autorités publiques et des parties prenantes à l'échelle locale, régionale, nationale et de l'UE. À l'échelle locale et régionale, nous rappelons la nécessité d'encourager la collaboration entre les municipalités, de concevoir les solutions depuis la base, d'impliquer les acteurs locaux, de favoriser l'adhésion des usagers et des non-usagers, de tenir compte de la qualité des infrastructures, d'encourager la multimodalité, les mesures et les évaluations, et de garantir l'application des règles et la surveillance.

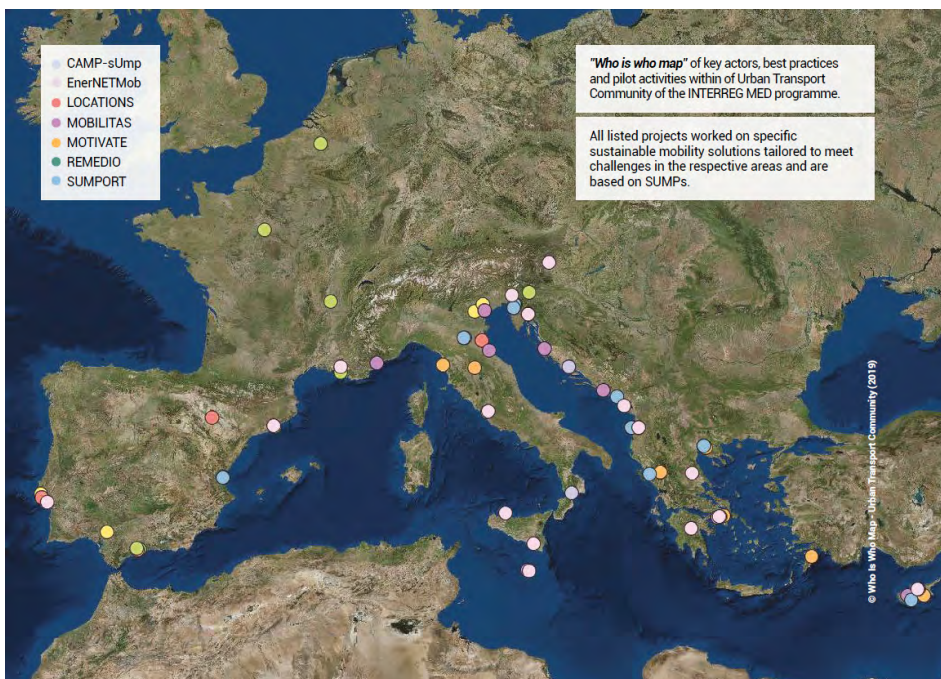
Enfin, à l'échelle nationale et de l'UE, nous rappelons la nécessité de mettre en place des réglementations et des spécifications techniques, de coordonner et de faciliter la mise en œuvre de programmes de mobilité douce, d'apporter une aide financière, mais aussi d'éduquer les usagers, les non-usagers et les agents.

### Édité par

CIVINET CY-EL  
<https://civitas.eu/civinet/civinet-greece-cyprus>

-----  
POLIS Network  
<https://www.polisnetwork.eu/>

-----  
La Communauté des  
Transports Urbains



La Communauté des Transports Urbains (UTC - Urban Transports Community) est une initiative du programme Interreg MED cofinancée par le Fonds européen de développement régional (FEDER) lancée en novembre 2016.

Elle regroupe sept projets de coopération territoriale et quelque 120 organisations (des autorités publiques, des entreprises privées, des universités, des organisations non gouvernementales et des organisations internationales) actives dans douze Etats Euro-Méditerranéens.

## La Communauté des Transports Urbains

La Communauté plaide en faveur d'une planification durable de la mobilité urbaine dans la région euro-méditerranéenne, un outil efficace de réduction des émissions de dioxyde de carbone et d'amélioration de la qualité de vie des populations et de l'environnement.

Elle se caractérise par un projet dirigé par MedCities, en partenariat avec UNIMED (Rome, Italie), AREA Science Park (Trieste, Italie), CODATU (Lyon, France), CIVINET CY-EL (Chypre-Grèce), POLIS (Bruxelles, Belgique) et la municipalité de Durrës (Albanie).

Cette initiative couvre un large éventail de questions en lien avec la mobilité, notamment :

- \_ Les données et les TIC au service de la gestion intelligente du trafic
- \_ La mobilité douce
- \_ La mobilité partagée
- \_ La gestion de la mobilité dans les destinations touristiques
- \_ La planification de la mobilité urbaine
- \_ L'électromobilité

L'UTC a élaboré des bonnes pratiques pour tous les domaines, qui prennent tout leur sens dans la recherche d'une mobilité durable et non polluante dans la zone méditerranéenne. Cette première note d'orientation s'intéresse particulièrement à la question de la mobilité douce. Elle rassemble des bonnes pratiques issues de projets modulaires de l'UTC et d'autres exemples pertinents observés au sein de la région méditerranéenne, tirant des expériences et des enseignements de ces derniers, et propose des recommandations politiques ciblées pour les différentes parties prenantes à l'échelle locale, régionale, nationale et de l'UE.

### // Suivez-nous //

#### Site Web

<https://urban-transport.interreg-med.eu/>

#### Twitter

[@MEDCommTrans](https://twitter.com/MEDCommTrans)

#### Facebook

[Urban Transports Community - Interreg Med](https://www.facebook.com/Urban-Transports-Community-Interreg-Med)

#### LinkedIn

[MED Urban Transports Community](https://www.linkedin.com/company/urban-transport-interreg-med)

#### Newsletter

<https://urban-transport.interreg-med.eu/subscribe-to-our-newsletter/>



## Planter le décor / le contexte

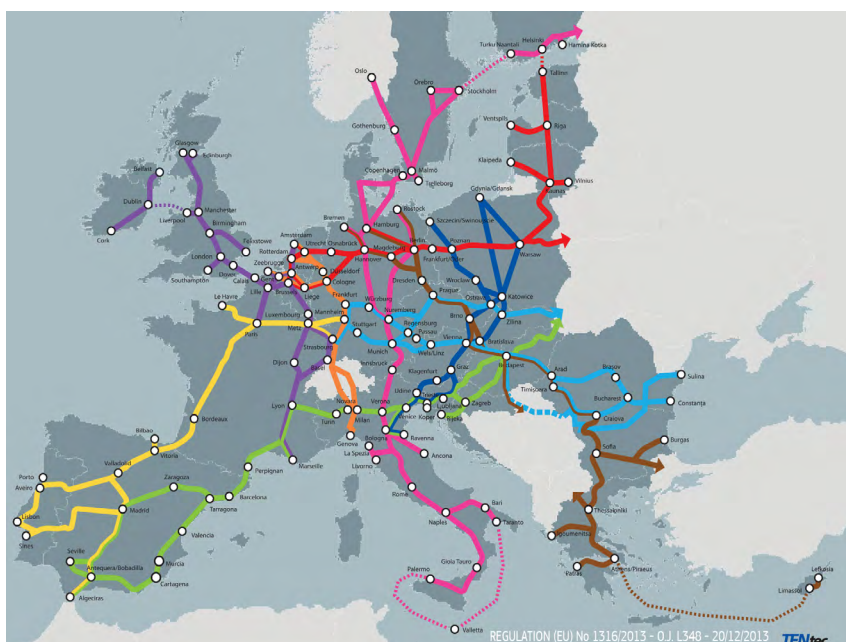
« Mobilité douce » englobe différents modes de déplacement comme le vélo, le vélo électrique, le scooter électrique ainsi que la marche. Ces modes de déplacement sont particulièrement adaptés à des contextes urbains, où la distance moyenne des trajets est inférieure à 5 km, et ils peuvent ainsi remplacer la plupart des solutions plus polluantes actuellement employées. En adéquation avec les tendances technologiques et ses propres caractéristiques, la mobilité douce peut contribuer à refaçonner la mobilité urbaine et les transports urbains pour tendre vers un développement plus durable, respectueux de l'environnement, de la décarbonisation et de la santé et du bien-être des passagers. Les actions politiques à envisager en matière de mobilité douce se répartissent en trois axes : Environnement, sécurité routière, santé et COVID-19.

### #ENVIRONNEMENT

D'ici 2050, les deux tiers (2/3) de la population mondiale vivent dans des villes. La forte densité de population des centres urbains, qui s'accompagne de pratiques non adaptées, est source d'une grande pollution qui aggrave l'effet de serre. Il est crucial d'organiser la gestion de la mobilité urbaine d'une façon qui évite la pollution, la congestion du trafic et le bruit pour offrir de bonnes conditions de vie. Pour lutter contre le changement climatique, dont la mobilité est un facteur, l'Union européenne a proposé un « Pacte vert pour l'Europe », un cadre politique stratégique qui met l'accent sur la transition vers une économie bas carbone dans tous les secteurs et promeut la mobilité urbaine durable. Son principal objectif est de réduire la pollution de l'air de 90 % d'ici 2050. À cette fin, d'ici 2025, de nombreuses stations de recharge de véhicules électriques seront installées sur les axes routiers européens, la majorité des véhicules mis sur le marché d'ici 2030 n'entraîneront peu ou pas d'émission, les transports en commun fonctionneront de manière automatisée et cent villes européennes

**Les actions politiques à envisager en matière de mobilité douce se répartissent en trois axes :  
#environnement,  
#sécurité routière,  
#santé et COVID-19**

Figure n°1: Réseau Trans-Européen de Transport (RTE-T)



Source: [https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t_en)

atteindront la neutralité climatique. L'étape suivante consistera à atteindre l'objectif final pour 2050 : la quasi-totalité des voitures, vans, bus et poids-lourds neufs n'entraînera pas d'émission, le transport ferroviaire des marchandises aura doublé et le trafic ferroviaire à grande vitesse aura triplé. Enfin, le [Réseau Trans-Européen de Transport \(RTE-T\)](#) sera adapté aux moyens de transport durables et intelligents et aménagé pour la grande vitesse.

### #SECURITE ROUTIERE

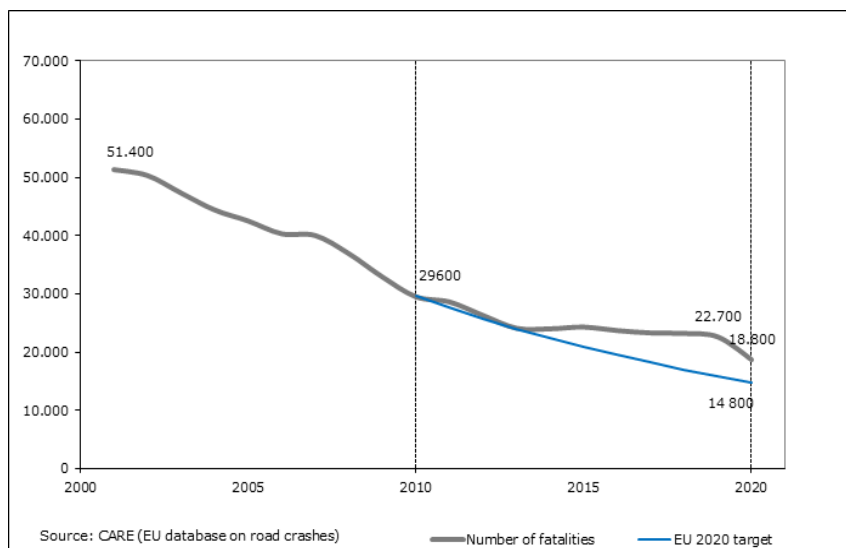
La sécurité routière s'est grandement améliorée dans l'UE et le nombre de décès sur les routes européennes a baissé de 36 % entre 2010 et 2020. « [Le nouveau paradigme pour des rues sûres dans les villes](#) » proposé par POLIS invite les villes à investir dans la sécurité des piétons et des cyclistes. [La sécurité routière s'est également améliorée en région méditerranéenne](#), avec une réduction du nombre de décès de 54 % en Grèce, 44 % en Croatie et en Espagne, 43 % au Portugal, 42 % en Italie et en Slovénie, 36 % en France, 20 % à Chypre et 15 % à Malte sur la même période. Ces progrès s'expliquent notamment par l'amélioration des infrastructures, l'évolution de la culture de la mobilité, la sensibilisation accrue à la sécurité routière et la promotion de modes de transport plus sûrs. Néanmoins, le nombre de décès routiers par million d'habitants reste élevé dans la région méditerranéenne. Ainsi, en 2020, on a dénombré 58 décès routiers par million d'habitants en Croatie, 54 en Grèce et à Chypre, 52 au Portugal, 45 en Slovénie, 40 en Italie, 39 en France, 29 en Espagne et 21 à Malte. Il demeure donc fondamental de soutenir et d'accroître les efforts d'amélioration de la sécurité routière et de chercher des solutions innovantes pour réduire les pertes humaines. Le renforcement de la mobilité multimodale et la promotion de la mobilité partagée et de l'économie collaborative, mais également la promotion de la mobilité douce et active, pourraient contribuer à l'amélioration des résultats en matière de sécurité routière en réduisant la dépendance à la voiture.

### #INFRASTRUCTURE

Pour être attractive et offrir un environnement sécurisé à tous les usagers, la mobilité douce nécessite la mise en place d'une infrastructure adaptée.

**La sécurité routière s'est grandement améliorée dans l'UE et le nombre de décès sur les routes européennes a baissé de 36 % entre 2010 et 2020**

**Figure n°2: Tendence descendante de victimes d'accidents de voiture en UE**



Source: [https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2021-04-20-road-safety-statistics-2020\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2021-04-20-road-safety-statistics-2020_en)

C'est particulièrement le cas en Méditerranée, où la plupart des villes se caractérisent par de grands centres historiques aux rues étroites et par une forte chaleur estivale poussant les habitants à chercher des coins ombragés pour se rafraîchir le long des pistes cyclables. En outre, les piétons et les cyclistes sont plus vulnérables que les autres usagers de la route, car ils sont moins protégés et peuvent être grièvement blessés en cas d'accident. Conscientes de ce phénomène, de nombreuses villes européennes ont beaucoup investi dans les infrastructures de mobilité douce, comme les chemins et pistes cyclables, les trottoirs et les zones piétonnes, les zones résidentielles à moindre circulation dans les zones urbaines densément peuplées, les voies partagées et ralenties.

La séparation physique et l'usage exclusif des infrastructures par une catégorie d'usagers sont la solution la plus sûre, incontournable dans les rues où les véhicules circulent à grande vitesse. Toutefois, l'utilisation partagée des voies est parfois inévitable pour assurer la continuité des voies de circulation, mais elle devrait s'accompagner d'une limitation plus importante de la vitesse. La signalisation spécifique, horizontale et verticale, et l'éclairage de nuit, sont d'autres facteurs importants pour rendre les cyclistes plus visibles la nuit et réduire les risques. Nous estimons que la promotion de la mobilité douce saura grandement contribuer au renforcement de la sécurité routière, et ce, de bien des façons. Tout d'abord, elle permettra de réduire le recours à la voiture et le nombre de kilomètres parcourus en voiture, et par conséquent, le nombre de collisions impliquant des voitures. Ensuite, la limitation de la vitesse à 30 km/h dans certaines zones, entre autres solutions de ralentissement de la circulation, réduira également le nombre de collisions graves. La multimodalité étayée par des solutions numériques est fondamentale dans les zones urbaines et de banlieue.

### #SANTÉ & COVID-19

Le secteur du transport et de la mobilité a beaucoup souffert de la crise sanitaire, avec une très forte baisse du nombre de trajets effectués en transports en commun. La pandémie a également suscité des inquiétudes quant au niveau d'hygiène des transports en commun, un point important dans les réseaux urbains. De fait, la distance moyenne des trajets a beaucoup diminué avec la généralisation du télétravail. Ainsi, certains usagers des transports en commun ont remplacé de longs trajets pendulaires par des trajets plus courts aux alentours de leur domicile. La marche et le vélo, plébiscités pour les petites distances, sont une bonne alternative aux transports en commun, car ce sont des moyens de transport durables et individuels permettant le respect des règles de distanciation physique. Certains usagers des transports en commun motorisés ont quant à eux décidé de reprendre leur voiture personnelle. Pour éviter cela et assurer l'élaboration de politiques et de réglementations favorisant la mobilité douce, il est important de rappeler aux décideurs politiques la pertinence de la mobilité douce et ses avantages pour l'environnement par la réduction des émissions et de la pollution sonore, pour l'espace urbain de par la moindre congestion du trafic, et pour les usagers de par l'amélioration de leur bien-être et de leur santé. Il faut envisager des interventions au niveau des infrastructures et des campagnes de sensibilisation pour que, au terme de la pandémie, la mobilité urbaine rende les villes plus efficaces et moins polluées, préservant ainsi la sécurité des usagers tout en donnant plus d'espace aux personnes.

**Pour être attractive et offrir un environnement sécurisé à tous les usagers, la mobilité douce nécessite la mise en place d'une infrastructure adaptée**





## Les bonnes pratiques de UTC pour la mobilité douce durable et résiliente

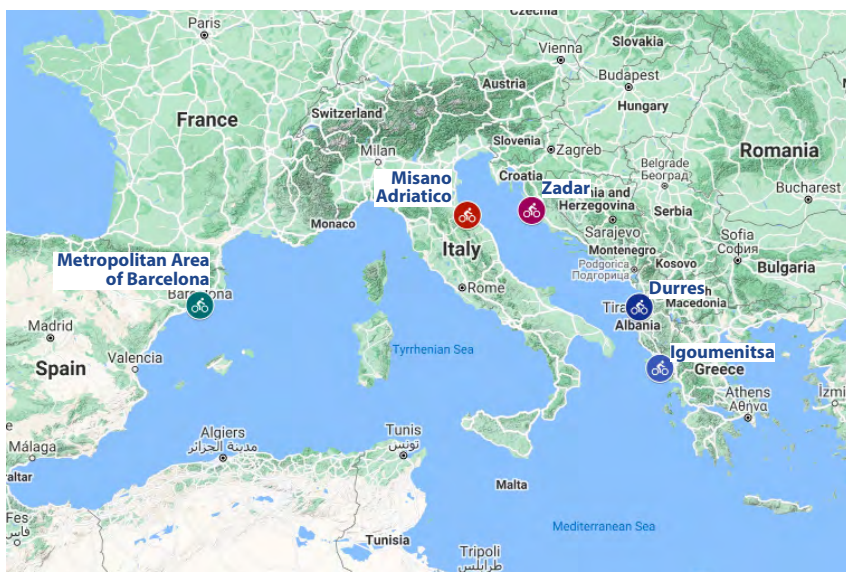
Plusieurs projets de mobilité douce ont été lancés ou financés dans le cadre de la Communauté des transports urbains (UTC), couvrant un large éventail de domaines allant de la mise à niveau des infrastructures à la sécurité routière, en passant par la promotion d'une culture du vélo et des vélos en libre-service.

Par exemple, la Communauté des transports urbains finance un réseau de pistes cyclables dans l'aire métropolitaine de Barcelone et soutient son expansion vers d'autres territoires, une initiative qui illustre comment partir de l'amélioration des infrastructures et de la sécurité routière pour promouvoir l'utilisation du vélo, comment assurer la coordination entre différents niveaux de pouvoirs publics et impliquer les différentes parties prenantes, et comment évaluer les performances et les difficultés relatives à la maintenance. L'initiative BICIVIA est un réseau de pistes cyclables urbaines qui connecte la métropole et facilite une mobilité rapide, sûre et directe à vélo. Avant BICIVIA, les réseaux des 36 municipalités de la métropole n'étaient pas reliés entre eux. Après une consultation de six mois, un consensus politique a pu être trouvé pour optimiser le réseau cyclable de la métropole. Le plan définitif permet de connecter 550 km de pistes cyclables, reliant entre eux les centres urbains et les zones économiques et industrielles des 36 municipalités de la ville. À ce jour, 44 % du réseau BICIVIA est terminé et l'achèvement du projet est prévu pour 2025. Une approche similaire a été adoptée à petite échelle par la ville de Durrës, en Albanie, qui s'est aussi attelée à l'extension des pistes cyclables et à leur intégration aux réseaux existants. L'exemple de Durrës illustre l'importance de la coordination entre les décideurs politiques.

Outre l'extension du réseau de pistes cyclables, il faut penser à la signalisation et au fléchage pour améliorer l'expérience des usagers et au suivi de l'utilisation des dispositifs. Ainsi, la ville de Misano, en Italie, a planifié et mis en œuvre une intervention sur le réseau cyclable existant,

**Plusieurs projets de mobilité douce ont été lancés ou financés dans le cadre de la Communauté des transports urbains (UTC), couvrant un large éventail de domaines allant de la mise à niveau des infrastructures à la sécurité routière, en passant par la promotion d'une culture du vélo et des vélos en libre-service**

**Figure n°3: Les cas d'études les plus pertinents sur la mobilité douce de la Communauté des Transports Urbains**



Source: données et design de la Communauté des Transports Urbains

qui s'étend jusqu'en banlieue. La signalisation distingue, au moyen de symboles et de couleurs, les pistes cyclables qui mènent au front de mer, au centre urbain/historique, aux écoles ou encore aux espaces en pleine nature, en périphérie de la ville. Ces nouveaux panneaux ont été fixés sur des poteaux de bois avec des supports en fer pour assurer leur visibilité et aider les usagers à s'orienter. Ils sont également dotés de capteurs équipés d'écrans lumineux, placés aux deux entrées de la piste cyclable menant vers le front de mer et intégrés aux hubs multimodaux. Ces capteurs comptent le nombre de cyclistes, ce qui permet d'obtenir des informations sur l'utilisation en temps réel des pistes cyclables.

La promotion de la culture du vélo est un autre facteur incontournable dans la région méditerranéenne. La ville de Zadar, en Croatie, a adopté une approche multiple pour promouvoir la culture du vélo avec entre autres la collecte de données sur la mobilité et la qualité de l'air, une cartographie des pistes cyclables et une mise à niveau de l'application smartphone existante (Zadar Bike Magic). Pour que les systèmes de vélos en libre-service fonctionnent, cette culture du vélo doit s'assortir d'une volonté politique. Ainsi, à Igoumenitsa, en Grèce, un système inefficace de vélos en libre-service a été remis à neuf sur l'initiative de la Communauté des transports urbains en mettant particulièrement l'accent sur ces deux aspects. L'exemple de Igoumenitsa rappelle l'importance de la maintenance.

-  **Barcelone (Espagne)**
-  **Durres (Albanie)**
-  **Igoumenitsa (Grèce)**
-  **Misano Adriatico (Italie)**
-  **Zadar (Croatie)**

Figure n°4: piste cyclable de Misano Adriatico (Italie)



Source: "A Handbook on Sustainable Mobility in the MED Area" par le Projet Mobilitas



## Recommandations à l'échelle des Etats et de l'UE



### 1/ Réglementations et spécifications techniques

#### POURQUOI

Même si dans la plupart des cas, les réglementations et les recommandations techniques émanent des autorités, plusieurs domaines peuvent encore être améliorés :

/ **Standardisation et immatriculation à terme des véhicules.** Sur la base de ce qui se fait déjà pour les voitures personnelles, la mise en place de réglementations sur les caractéristiques techniques de tous les modes de micromobilité contribuerait à améliorer la sécurité des véhicules. Des systèmes locaux ou nationaux d'immatriculation (par des plaques, ou même des codes QR attribués aux usagers) pourraient grandement améliorer la sécurité des usagers et faciliter la mise en place de réglementations et leur application. Par exemple, on pourrait alors envisager de rendre obligatoire la maintenance régulière des véhicules.

/ **Droit d'accès aux infrastructures.** Même si certains pays ont déjà défini les droits d'accès aux différentes infrastructures (voies de bus, voies mixtes, etc.), cela pourrait encore être amélioré et éclairci.

/ **Droits et espaces de stationnement, parking réservé aux systèmes de partage et stations de recharge.** Il est essentiel de prévoir des espaces de parking adaptés et en nombre suffisant pour encourager le recours aux modes de mobilité douce en assurant la prévention des vols et la protection des voitures contre les intempéries, en proposant des solutions de recharge dans les parkings, etc.

/ **Formation et accréditation des usagers.** Dans la plupart des pays, la mobilité douce est accessible à tous, sans condition préalable. Toutefois, pour circuler en toute sécurité en ville, il est impératif de maîtriser les rudiments du Code de la route. Certains pays (comme la France) ont démontré que les formations dispensées à l'école contribuent grandement à la sécurité routière. Cette nécessité apparaît aussi clairement à Zadar, en Croatie.

/ **Restrictions d'utilisation (vitesse, consommation d'alcool, utilisation du téléphone, etc.).** Le Code de la route n'envisage pas tous les comportements à risque possibles et est difficilement applicable. Dans certains pays, l'utilisation du téléphone est interdite, mais aucun taux d'alcool limite n'est défini et les excès de vitesse ne sont pas contrôlés par les radars existants.

#### COMMENT

/ Par une **coopération dès le départ de toutes les parties prenantes** et l'instauration d'échanges sur le long terme sous la forme de groupes de travail permanents,

/ Par le **soutien** de la collaboration et du développement de la **recherche** par des subventions et des financements en faveur de la recherche et de l'innovation,

/ Par la **révision** et élargissement des lois et **réglementations** actuelles.

*Les recommandations politiques qui suivent découlent des études de cas de l'UTC en matière de mobilité douce et concernent essentiellement la promotion de la culture du vélo, la sécurité des usagers, la collecte des données, les infrastructures de pistes cyclables et les systèmes de vélos en libre-service. Elles sont proposées pour encourager les solutions de mobilité douce et faciliter le développement d'infrastructures propices pour proposer une alternative à la voiture et encourager des modes de vie plus sains, tout en réduisant la congestion du trafic, la pollution de l'air et le bruit.*





## 2/ Coordination et facilitation

### POURQUOI

La mise en œuvre de systèmes de mobilité douce requiert souvent une **organisation sur plusieurs niveaux**, depuis les associations d'usagers et les autorités locales jusqu'aux autorités régionales et aux autorités organisatrices du transport. C'était le principal obstacle rencontré par la ville de Durrës, en Albanie, et à Barcelone, car il a fallu assurer la coopération entre les différentes municipalités et les différents niveaux de pouvoirs publics.

### COMMENT

/ Par la création de forums de discussion, la proposition d'activités et d'ateliers de **co-création**,

/ Par l'incitation et mise en place d'avantages **partagés** (y compris monétaires) pour les **ententes intégrées entre les différentes parties prenantes**,

/ Par l'élaboration d'une **base de données** avec des boîtes à outils, des exemples de réussites, des spécifications techniques et des données collectées.

## 3/ Soutien financier

### POURQUOI

**On pense souvent à tort que la mobilité douce est une solution très peu coûteuse.** Cela débouche sur des infrastructures et des services de piètre qualité, au détriment de l'attractivité et de la sécurité des usagers.

### COMMENT

/ Par l'**incitation financière** pour les **études** (en partie couvertes par les Plans de Mobilité Urbaine Durable (PMUD)) d'une part, et d'autre part pour la **mise en œuvre** et surtout, la **maintenance**, des infrastructures de mobilité douce. Ainsi, la ville de Barcelone s'est heurtée au problème des coûts de maintenance, car son réseau cyclable est particulièrement tentaculaire.

/ Par l'**allocation de fonds à la mobilité douce dans les cadres de financement nationaux et européens sur la mobilité.**

/ Par des **incitatifs directs à destination des usagers** : aide à l'acquisition de véhicules électriques, accès et parking gratuits pour les zones réglementées, etc.

/ Par l'encouragement des plans d'activité innovants **impliquant les parties privées** pour assurer la durabilité des systèmes (agences de publicité, etc.).

/ **Par la combinaison de différentes sources de financement.** Le projet BICIVIA n'aurait pu aboutir sans combiner des fonds provenant de l'UE, de l'aire métropolitaine de Barcelone et des différentes municipalités.





#### 4/ Formation des usagers, non-usagers et du personnel POURQUOI

**On croit souvent à tort que les modes de mobilité douce ne nécessitent aucune compétence ou expertise.** Cela peut entraîner des comportements inappropriés ou à risque, voire une conception dangereuse des infrastructures.

#### COMMENT

/ Pour les **usagers des solutions de mobilité douce** : proposer des formations théoriques et pratiques dès le plus jeune âge, certifier la connaissance du Code de la route, proposer des mesures incitatives pour la participation aux programmes de formation.

/ **Pour les automobilistes** : les sensibiliser par des campagnes de sécurité routière,

/ **Pour les agents des autorités locales et des opérateurs** : renforcer les capacités en interne au moyen de séminaires et de programmes de formation sur la conception et le fonctionnement des infrastructures de mobilité douce.





## Recommandations à l'échelle locale et régionale



### 1/ Encourager la collaboration entre municipalités

#### POURQUOI

**Les réseaux sont un facteur essentiel du succès** de tous les systèmes de mobilité douce. Il est fondamental d'assurer la collaboration et la coordination à l'échelle nationale, mais aussi à l'échelle régionale et locale. Il est conseillé aux communautés voisines d'unir leurs efforts lors de la conception d'un réseau, comme cela a été le cas à Barcelone.

#### COMMENT

- / Par la mise en place de **groupes de travail communs** et de protocoles d'accord entre les communautés voisines,
- / Par la facilitation des échanges et incitations financières pour **encourager les projets communs**,
- / En assurant la **continuité sur le long terme des échanges**, pas uniquement au début du projet.

### 2/ Conception de la base vers le haut

#### POURQUOI

Les besoins des usagers sont parfois oubliés au moment de la conception, rendant le réseau et les offres de services inadaptés et moins attractifs. En outre, **les mesures correctives a posteriori sont souvent bien plus coûteuses et chronophages.**

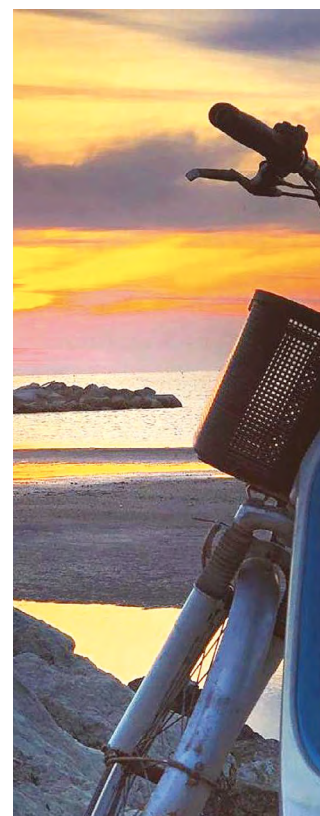
#### COMMENT

- / **Par l'implication de la population** à chaque étape du projet par des ateliers participatifs et des « laboratoires vivants ».
- / **Par l'amélioration du suivi et de la collecte de données** sur les vélos, l'intégration de ces données dans les systèmes de suivi de la mobilité et du trafic. Le cas de BICIVIA, dans l'aire métropolitaine de Barcelone, nous montre que la disponibilité de ces données permet de mieux comprendre les tendances de mobilité des usagers.

### 3/ Implication des acteurs locaux

#### POURQUOI

Leur participation peut améliorer la conception des nouveaux systèmes et **diminuer les réticences**. À prendre en compte : les chambres de commerce, les associations de professionnels, les opérateurs des transports publics et les pouvoirs publics pour assurer l'intermodalité, les développeurs d'applications de planification d'itinéraires ou encore les services techniques. Il ne faut pas non plus oublier les parties prenantes du secteur du tourisme, comme le suggère le cas de Igoumenitsa, en Grèce.



## COMMENT

/ En invitant les **acteurs à participer au processus de conception** et au fonctionnement des systèmes et infrastructures de mobilité douce,

/ Lorsque des travaux publics sont prévus à court ou moyen terme, par la prise en compte des pistes cyclables, en particulier lors de la phase de planification des travaux. Les problèmes de planification des travaux publics peuvent entraîner des retards importants, comme cela a été le cas à Misano, en Italie.

## 4/ Adhésion des usagers et des non-usagers

### POURQUOI

**L'adhésion des usagers est un facteur de réussite clé.** Ainsi, à Barcelone, une campagne de communication ciblée a été conçue et déployée dans toute l'aire métropolitaine sous forme d'affiches faisant la promotion de l'initiative BICIVIA. En outre, il faut fournir des informations utiles sur le réseau existant aux usagers. La mise à niveau de l'application existante pour smartphone (Zadar Bike Magic) a beaucoup contribué au succès de l'initiative à Zadar, en Croatie.

Toutefois, **il faut aussi s'assurer de l'adhésion des non-usagers**, car l'opposition publique peut être source de problèmes politiques et même de comportements dangereux sur la route. Les campagnes de sensibilisation doivent donc aussi cibler les automobilistes pour les convaincre des avantages des pistes cyclables pour toute la communauté (santé publique, environnement, viabilité de la ville, équité). Les automobilistes convaincus seront plus susceptibles d'accepter la réaffectation de la voirie et les éventuelles pertes de places de parking. Parmi les autres non-usagers à prendre en compte, les services de livraison peuvent être gênés par les pistes et bandes cyclables. Les mesures de réaffectation de l'espace urbain doivent tenir compte des besoins du secteur logistique. De plus, le projet Mobilitas (Zadar, Croatie) suggère de cibler également les enfants pour influencer de manière positive la prochaine génération d'usagers de la route. Enfin, dans certains cas, il est nécessaire d'expliquer les avantages de la mobilité douce aux services techniques de la ville.

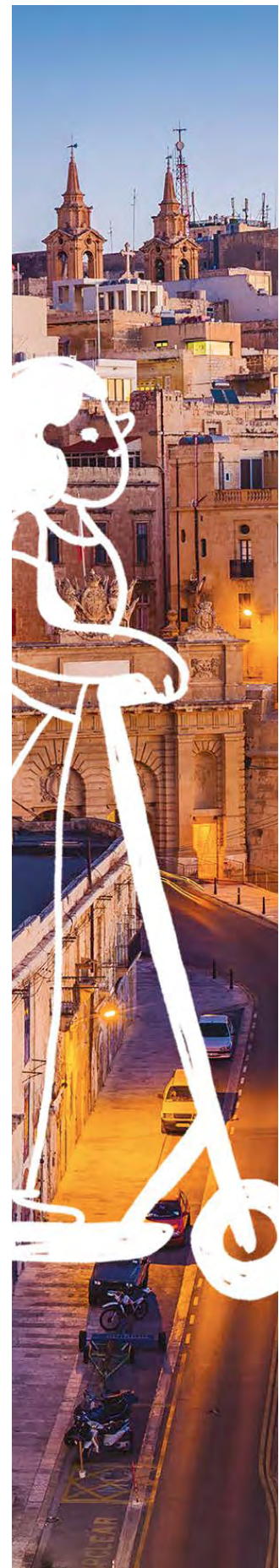
### COMMENT

/ Par une **présentation générale des avantages** du fonctionnement et de l'utilisation de ces systèmes pour l'économie locale, l'environnement local, la santé publique, la congestion du trafic, les temps de trajet, l'équité et la sécurité.

/ Par des **campagnes de communication** personnalisées ciblant différentes catégories d'**usagers** et de **non-usagers**,

/ Par la communication d'informations sur le réseau (notamment en ligne), **cartes**,

/ Par l'explication de la pertinence et du potentiel des infrastructures de mobilité douce **aux agents techniques**.





## 5/ Importance de la qualité des infrastructures

### POURQUOI

Les infrastructures de mobilité douce ne sont pas des interventions à faible coût, **il ne s'agit pas de « donner un petit coup de peinture »**. La qualité des infrastructures est essentielle pour leur attractivité et la sécurité des usagers. Le cas de Misano, en Italie, démontre que les panneaux de signalisation dotés d'écrans lumineux ont grandement amélioré l'expérience et la sécurité des usagers. À Igoumenitsa, en Grèce, la mise en place d'abris pour vélos protégés contre les intempéries a beaucoup contribué à la réussite de l'initiative.

Le vieillissement des infrastructures est une question vitale qui doit être anticipée, comme pour n'importe quel réseau. **Les frais de maintenance peuvent être élevés et sont souvent oubliés** dans le plan de financement initial, comme le rappelle l'exemple de BICIVIA (Barcelone, Espagne).

### COMMENT

- / En séparant autant que possible des pistes cyclables et des **voies réservées** aux voitures,
- / Par la **protection des piétons** dans les zones accessibles aux vélos et aux autres véhicules de micromobilité,
- / Par la planification des **espaces de stationnement** : parkings abrités et stations de recharge (protégés contre les intempéries),
- / Planification de **zones de repos** et de zones ombragées le long des pistes cyclables et des voies piétonnes,
- / Pour les voies et les espaces piétons, en installant du **mobilier urbain** et en planifiant des espaces adaptés, tenant notamment compte des **familles avec enfants** (espaces de loisirs, jeux, zones ombragées), des **personnes âgées** et des personnes invalides,
- / Par la définition de priorités claires et **protection des intersections** au moyen d'une signalisation lumineuse et de panneaux adaptés,
- / Par des **outils de financement à court et long terme**.

## 6/ Promotion de la multimodalité

### POURQUOI

Pour encourager les modes de mobilité douce et décourager le recours à la voiture, en particulier en centre-ville. **Un hub multimodal pour la mobilité douce** proposé par le PMUD a remporté un franc succès à Misano, en Italie.

### COMMENT

- / Par la conception de **hubs de mobilité douce**,
- / Par la mise en place d'**interconnexions** avec les transports en commun (parking inclus dans le ticket, vélopartage, possibilité d'embarquer son vélo),
- / En créant des **stations de vélopartage en périphérie des villes**.



## 7/ Évaluation et mesures

### POURQUOI

C'est assez récemment que les infrastructures de mobilité douce ont eu le vent en poupe et il n'existe que peu de données, pourtant fondamentales, de mesure du trafic, de tendances de circulation et de comportement des usagers. **Ces données sont essentielles pour évaluer le fonctionnement des systèmes et prendre des décisions éclairées sur leur développement et l'ajustement des services.**

Les équipements de mesure et de collecte de données sont souvent négligés, et pourtant parfaitement envisageables, comme on peut le constater avec les compteurs de vélo à Misano (Italie) et Barcelone (Espagne).

### COMMENT

/ Par l'**installation de capteurs** et d'équipements de **collecte de données**,

/ Par la **collecte de données au moyen des nouvelles technologies (TIC)**, combinaison avec les données issues des enquêtes sur les déplacements,

/ Par la planification d'**études et d'évaluations régulières** du fonctionnement des systèmes.

## 8/ Application des règles et surveillance

### POURQUOI

Pour protéger les usagers et **décourager les comportements inappropriés des conducteurs ou des cyclistes** (stationnement illégal, non-port du casque, etc.). Ne pas oublier les coûts d'application des règles, qui nécessitent une coordination avec les autres budgets (comme le budget de la police).

### COMMENT

/ Par la **présence de la police**, en particulier les premiers jours,

/ En installant des **radars** mesurant la vitesse des cyclistes et de **caméras** pour détecter l'utilisation illégale des pistes cyclables et l'accès non autorisé aux zones piétonnes.

### // Suivez-nous //

#### Site web

<https://urban-transport.interreg-med.eu/>

#### Twitter

[@MEDCommTrans](https://twitter.com/MEDCommTrans)

#### Facebook

[Urban Transports Community - Interreg Med](https://www.facebook.com/UrbanTransportsCommunity-InterregMed)

#### LinkedIn

[MED Urban Transports Community](https://www.linkedin.com/company/MEDUrbanTransportsCommunity)

#### Newsletter

<https://urban-transport.interreg-med.eu/subscribe-to-our-newsletter/>







**Crédits**  
les illustrations et les images sont tirées de  
"A Handbook on Sustainable Mobility in the MED Area"  
édité par le projet Mobilitas

**Design par**  
UNIMED - Mediterranean Universities Union



Attribution-NonCommercial-ShareAlike  
4.0 International (CC BY-NC-SA 4.0)

