



L'e-Mobilité en Méditerranée

Synthèse

Cette note d'orientation s'appuie sur de l'analyse documentaire générale, des entretiens approfondis avec la [Communauté des Transports Urbains \(UTC\)](#), une enquête en ligne dédiée pour obtenir l'avis d'autres experts internationaux et une recherche documentaire permettant de recueillir des informations clés et les bonnes pratiques en matière d'E-Mobilité provenant des villes méditerranéennes.

Il existe un ensemble de mesures qui sont employées dans l'UE et dans les villes méditerranéennes pour réduire les émissions dans le secteur des transports, notamment en investissant, et en **leur donnant la priorité**, dans la **mobilité active** (marche et vélo), les **transports publics** et la **mobilité électrique**.

Les véhicules électriques (également appelés e-véhicules et EV) sont des éléments clés de la réduction des niveaux et des effets de la pollution produite par le secteur des transports. Par conséquent, la "[Stratégie pour une mobilité durable et intelligente](#)" de la Commission européenne les a placés au cœur des **efforts de l'Europe pour décarboner la mobilité urbaine** et le secteur des transports, en fixant des objectifs et des jalons ambitieux en 2030 et 2050. La feuille de route vers la décarbonation de la mobilité urbaine dans de nombreuses villes européennes a déjà permis de réaliser d'importants investissements dans ce secteur, qui sont à la mesure de l'ampleur des avantages attendus.

Le secteur des véhicules électriques n'a pas été épargné par

**Note
d'orientation #3
Octobre 2022**

Edité par

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

La Communauté des
Transports Urbains

Auteur

Jaime Ruiz Huescar

la pandémie. En raison de la perturbation de la chaîne mondiale d'approvisionnement et de la guerre en Ukraine, le calendrier prévisionnel de production a été ralenti, allongeant le délai de livraison, parfois d'un an, de nombreux modèles électrifiés. En outre, il convient de mentionner que **l'atteinte de la parité de prix entre les véhicules à combustion interne et les véhicules électriques est devenue plus difficile** qu'il n'y paraissait en 2021 : la hausse des prix du nickel, du cobalt et d'autres métaux, cruciaux pour la production des batteries des véhicules électriques, contribue à repousser l'atteinte de l'objectif de produire des batteries électriques à 100 USD par kWh.

En Europe, les Pays-Bas, la France et l'Allemagne ont déployé 70 % de tous les points de charge électrique actuels de la zone, même si, au total, ils ne représentent que 23 % du territoire européen. D'autre part, les pays méditerranéens, qui sont loin des chiffres de l'Europe du Nord, se fixent néanmoins des objectifs très ambitieux pour déployer l'infrastructure de recharge électrique à moyen terme et atteindre les objectifs connus de l'UE : notamment, l'Italie s'est fixée un objectif de 32 000 chargeurs rapides et ultrarapides d'ici 2030¹ et l'Espagne prévoit d'avoir 100 000 stations de recharge électrique publiques d'ici 2023 - ce qui sera soutenu par un ensemble de mesures d'impulsion annoncé en décembre 2021² .

Le haut niveau d'investissement réalisé pour soutenir l'industrie de l'E-Mobilité est un bon exemple de l'importance stratégique qu'elle revêt pour les États membres de l'Union européenne : les **investissements dans les usines de batteries** pour soutenir l'industrie de production d'EV (afin de ne pas dépendre de pays étrangers comme la Chine), le grand engagement en faveur de **l'électrification des transports publics et la fin de l'incitation à l'utilisation de véhicules thermiques** représentent des priorités dans la feuille de route pour la mobilité durable de la grande majorité des gouvernements nationaux de l'UE. Les fonds de relance, encadrés par le programme Next Generation³ , permettent à des pays comme l'Italie et l'Espagne de financer des projets stratégiques visant à construire de nouvelles infrastructures pour le développement de l'E-Mobilité et à moderniser le secteur de la mobilité urbaine. Le 23 février 2022, le gouvernement espagnol a attribué 1 milliard d'euros à 170 municipalités dans ce but précis, dans le cadre du plan de relance Next Generation⁴ .

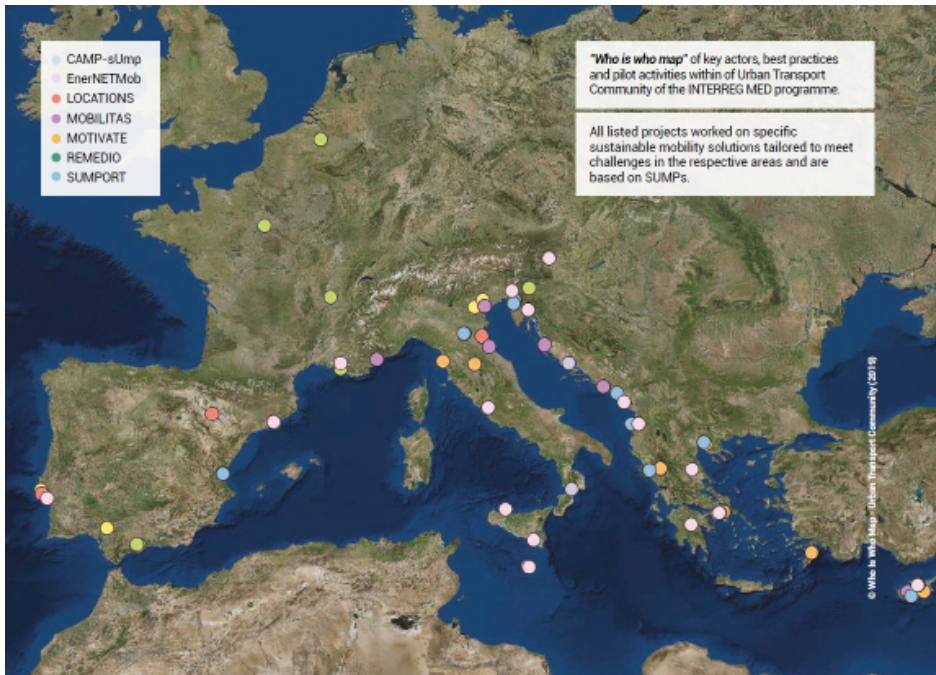
En Europe, les Pays-Bas, la France et l'Allemagne ont établi 70 % de tous les points de recharge électrique actuels, alors qu'ils ne représentent que 23 % de l'étendue géographique de l'Europe.

1 Selon la mise à jour en 2021 du "Plan national pour l'infrastructure de recharge des véhicules électriques (PNire)" <https://urbanaccessregulations.eu/low-emission-zones-main>

2 Décret royal espagnol 125/2021 du 21 décembre.

3 Source : Programme Next Generation - https://europa.eu/next-generation-eu/index_en

4 Source : <https://planderecuperacion.gob.es/noticias/mitma-adjudica-1000-millones-de-euros-del-fondo-de-recuperacion-a-170-municipios-y-2-entes-supramunicipales>



La Communauté des Transports Urbains

La [Communauté des Transports Urbains \(UTC\)](#) du Programme Interreg MED plaide en faveur d'une planification durable de la mobilité urbaine dans la région euro-méditerranéenne, comme 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 est animée 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 sujets 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 développé, testé et partagé des bonnes pratiques couvrant ces sujets en tant que solutions **pour parvenir à une mobilité durable et zéro émission en Méditerranée**. La première note d'orientation publiée par l'UTC préconisait des infrastructures de mobilité active plus fiables, plus sécurisées et plus inclusives, l'adoption de processus de conception collaboratifs et ascendants

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 les zones côtières de douze Etats EuroMéditerranéens.

// 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/med-urban-transport-community)

Newsletter

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

pour impliquer les citoyens et les parties prenantes locales, ainsi que la promotion de normes et de fonds ciblés au niveau de l'UE et des États (lire les détails [ici](#)). La deuxième note d'orientation se concentre sur la mobilité touristique et s'appuie sur l'analyse de la documentation de référence, des entretiens approfondis avec des experts du tourisme et de la mobilité, une enquête adressée aux membres de l'UTC, de la Communauté du tourisme durable et de CIVITAS, et enfin, sur les bonnes pratiques issues des projets modulaires de l'UTC.

Le rôle des véhicules électriques dans la mobilité urbaine

Il ne fait aucun doute que les **véhicules électriques doivent être considérés comme un moyen, plutôt qu'une fin**, dans la poursuite de la décarbonation de la mobilité urbaine dans nos villes. À cet égard, les politiques de mobilité durable doivent promouvoir, combiner et équilibrer les investissements entre la **mobilité active** (vélo et marche), notamment les pistes cyclables et la piétonnisation des espaces urbains, les **transports publics** et les **infrastructures nécessaires aux véhicules électriques**, comme les points de recharge. L'investissement dans ce domaine spécifique est essentiel pour soutenir correctement le passage de l'utilisation de la voiture privée aux différentes possibilités de mobilité durable mentionnées.

Dans les pays méditerranéens, certains facteurs accélèrent l'adoption des véhicules électriques, et en particulier des voitures électriques. Il convient de souligner **la plus grande accessibilité à la recharge électrique** dans les moyennes et grandes villes, **l'existence d'une plus grande offre commerciale de véhicules** (autonomie étendue, plus grande taille, etc.) qui couvrent désormais un plus grand spectre des besoins, et le **plus faible coût énergétique** des voitures électriques par rapport aux voitures thermiques dans un scénario d'augmentation du prix des carburants.

Cependant, d'autres facteurs sont liés à la mise en œuvre de mesures de politique publique au niveau local visant à décourager les véhicules à moteur thermique en faveur des EV. Parmi ces mesures, on trouve **l'introduction de zones à faibles émissions**, "des zones où les véhicules les plus polluants sont réglementés"⁵ ou "des zones où l'accès aux véhicules est limité aux véhicules qui répondent à certaines caractéristiques d'émissions"⁶, qui sensibilisent la population à l'importance de réduire les émissions des transports et soulignent que **la politique publique donne la priorité aux centres-villes zéro émission**. Pendant ce temps, au niveau national et européen, l'interdiction de vendre des véhicules thermiques d'ici **2035 au plus tard** influence déjà les décisions des acheteurs de voitures.

5 Source : Zones à faibles émissions - Règlement sur l'accès urbain <https://urbanaccessregulations.eu/low-emission-zones-main>

6 Source : Zone à faible émission - ReVeAL <https://civitas-reveal.eu/resources-overview/glossary/#lez-low-emission-zone>

Dans l'ensemble, les villes visent à réduire le nombre de voitures particulières qui circulent sur leurs routes et à passer aux voitures électriques quand (et si) c'est nécessaire. En décembre 2021, les immatriculations de voitures particulières à travers l'Union européenne ont reculé de 22,8 % à 795 295 unités (-2,4 % en 2021), marquant le sixième mois consécutif de baisse.

En Espagne, la "loi sur le changement climatique et la transition énergétique"⁷ a rendu obligatoire le déploiement de **zones à faibles émissions** dans les municipalités de plus de 50 000 habitants avant le 1er janvier 2023. En Italie, Milan et Florence représentent de bons exemples de zones à faibles émissions bien mises en œuvre, **Florence**, en particulier, ayant annoncé son intention de **l'étendre à la quasi-totalité de la ville** et de l'équiper de 81 "portes numériques" télématiques pour surveiller tous les véhicules entrant dans cette zone.

Dans l'ensemble, les villes visent à réduire le nombre de voitures particulières qui circulent sur leurs routes et aspirent à passer à l'électrique quand (et si) c'est nécessaire. En décembre 2021, les immatriculations de voitures particulières dans toute l'Union européenne ont diminué de 22,8 % pour atteindre 795 295 unités (-2,4 % en 2021), marquant le sixième mois consécutif de baisse.⁸

Dans ce scénario, les voitures électriques gagnent des parts de marché, mais les voitures électriques à batterie et les hybrides rechargeables ne représentent respectivement que 0,5 % et 0,6 % des ventes totales en Europe⁹. Dans cette optique, lorsque nous parlons de la nécessité de promouvoir la mobilité électrique, les **voitures électriques ne représentent qu'un type d'e-véhicule** parmi tant d'autres qui pourrait et devrait être privilégié dans les villes. Les bus électriques, par exemple, **jouent déjà un rôle fondamental dans la décarbonation des transports publics** en Europe et dans la sensibilisation aux avantages de l'E-Mobilité. Malgré cela, leur présence dans certains pays méditerranéens est limitée en raison du manque de subventions et d'investissements suffisants dans les infrastructures nécessaires pour soutenir l'électrification des flottes de bus, de l'absence de plans d'électrification des transports publics et des trop rigides contrats à long terme signés avec les opérateurs de services de bus publics qui rendent difficile le fait de les obliger à inclure des bus électriques dans la flotte existante. Néanmoins, il existe des engagements solides pour des objectifs minimaux d'acquisition de bus électriques pour les années à venir, tels que 38% en 2025 et 57% en 2030 dans le cas de la Grèce et 50% et 75% dans le cas de Malte¹⁰ - des pourcentages qui semblent encourageants.

D'autres e-véhicules, comme les **scooters électriques**, ont particulièrement fait des adeptes dans de nombreuses destinations touristiques de la Méditerranée qui se caractérisent par un climat doux et une culture de la moto importante - Gênes, Nice, Barcelone et Valence¹¹, pour n'en citer que quelques-unes. De même, les **fourgonnettes et les véhicules de livraison légers électriques** sont devenus plus populaires en Europe ces dernières années, le nombre de fourgonnettes électriques à batterie vendues dans l'UE ayant été

La voiture électrique ne représente qu'un seul type de véhicule électrique parmi d'autres qui pourraient et devraient être priorités dans les villes.



7 <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2021-8447#:~:text=La%20ley%20establece%20que%20el,los%20efectos%20del%20cambio%20clim%C3%A1tico.>

8 <https://www.acea.auto/pc-registrations/passenger-car-registrations-2-4-in-2021-22-8-in-december/>

9 <https://www.acea.auto/files/ACEA-report-vehicles-in-use-europe-2022.pdf>

10 Source : Observatoire européen des carburants alternatifs

11 À Valence, plus de 7 000 personnes utilisent les systèmes de motos électriques partagées qui fonctionnent dans la ville.

multiplié par trois (plus de 30 000 unités) sur la période 2017-2021¹².

Dans l'ensemble, les véhicules électriques devraient gagner de nouvelles parts de marché en Méditerranée, et pour le faire à un bon rythme, ils **resteront très probablement en tête du programme politique** de l'UE et, par conséquent, des administrations nationales, régionales et locales.

Quel avenir pour l'e-mobilité en Méditerranée ?

Selon différentes sources de données officielles¹³, **les pays méditerranéens sont en retard par rapport aux pays d'Europe centrale et du Nord** en matière de développement de l'E-Mobilité. Certains pays méditerranéens ont connu une forte augmentation des ventes de voitures particulières électriques à batterie. **L'Italie** est passée de 55 307 véhicules vendus (2020) à 122 669 (2021)¹⁴, soit une augmentation de +120%, tandis que la **France et l'Espagne ont atteint des taux de croissance de 60%**. Malgré cela, la contribution des pays méditerranéens à l'objectif de l'UE de 30 millions de voitures électriques d'ici 2030¹⁵ ne sera guère substantielle **à moins qu'un changement profond** dans les tendances d'achat ne développe l'E-Mobilité à un rythme plus soutenu.

Infrastructure de recharge électrique

Comme prévu, le principal obstacle à l'adoption des voitures électriques reste le **manque d'infrastructures de recharge électrique**. C'est l'une des conclusions de l'enquête multinationale menée dans le cadre de la préparation de ce document, à laquelle ont participé des responsables et des experts en E-Mobilité de **toute la Communauté des Transports Urbains** de la Méditerranée.

À l'heure actuelle, près de la moitié des acheteurs d'EV en Méditerranée retardent leur projet d'achat d'un EV car ils ne savent ni où ni comment recharger leur véhicule.

Du côté positif, il faut souligner que les **réseaux de stations de recharge publiques devraient se développer continuellement** grâce aux investissements publics et privés : à mesure que le nombre d'EV augmente dans nos rues, les modèles économiques liés à la fourniture de services de recharge sur la voie publique deviendront plus rentables, ce qui déclenchera des investissements plus importants dans les villes petites et moyennes et les territoires ruraux où les réseaux de recharge électrique doivent encore être développés. Il existe des cas remarquables de petites municipalités, comme Pendeli (34.934 habitants), une ville grecque située dans la banlieue nord d'Athènes, qui s'est engagée à déployer un réseau moderne de stations de recharge électrique pour répondre à la demande croissante de chargement constatée en 2022. Toujours en Grèce, il convient de mentionner le cas de Vari-Voula-Vouliagméni (48 399 habitants), dans l'est de l'Attique, qui est bien connu pour avoir

À l'heure actuelle, près de la moitié des acheteurs de véhicules électriques en Méditerranée retardent leur projet d'achat car ils ne savent pas où et comment ils rechargeraient leurs véhicules.

¹² Source : Faire la transition vers la mobilité zéro émission. ACEA

¹³ Observatoire européen des carburants alternatifs

¹⁴ Source : Observatoire européen des carburants alternatifs

¹⁵ Source : [Conseil européen pour une économie économe en énergie](https://urban-transport.interreg-med.eu)

installé la première station de recharge électrique du pays pour les personnes handicapées.

Possession de voitures

Une autre conclusion révèle que certains obstacles importants qui ralentissent la décarbonation en Méditerranée sont liés à la possession de voitures. Les pays méditerranéens ont un **taux de motorisation** plus élevé que la moyenne de l'UE (560 voitures/1 000 habitants)¹⁶, ce qui a conduit les gouvernements méditerranéens à s'engager à déployer des **politiques ambitieuses pour décourager la possession de voitures** tout en offrant des options de mobilité plus durables et de meilleurs espaces publics à leurs citoyens. Un bon exemple est le "**programme piazza de Milan**"¹⁷, qui promeut la marche au détriment des voitures en ayant transformé 23 226 mètres carrés de stationnement en espace public au cours des deux dernières années. Grâce à ces politiques centrées sur l'humain, la **possession d'une voiture devrait progressivement diminuer en Europe**, un phénomène qui se produira probablement dans les destinations méditerranéennes les plus grandes et les plus attrayantes pour les visiteurs. Dans ce contexte, les **systèmes de mobilité partagée entièrement électriques gagneront** plus ou moins en **pertinence** en fonction de facteurs tels que la démographie de la ville, son profil touristique et la répartition modale de la ville, entre autres. Quoi qu'il en soit, la possession d'une voiture continuera d'être découragée en Méditerranée, mais il est prouvé que le passage à une voiture électrique est bénéfique. Même s'il y a un avantage financier à passer à une voiture électrique, il faut noter que celui-ci varie selon les pays méditerranéens. Selon des études récentes¹⁸, un Espagnol parcourant plus de 30 000 km par an pour les trajets domicile-travail, peut s'attendre à économiser plus de 14 000 € au cours des six premières années suivant l'achat d'une voiture électrique neuve.

Véhicules électriques légers

Des EV plus petits et plus abordables vont créer une niche sur le marché. La disponibilité de l'espace public pour les gros véhicules va progressivement diminuer et les administrations des villes seront moins disposées à accueillir des véhicules de la même taille qu'auparavant. Par conséquent, l'industrie automobile fournira une **plus large gamme de véhicules électriques légers** pour répondre à la demande attendue. De plus, des **restrictions d'accès aux voitures 4 places** avec un seul occupant sont susceptibles d'être adoptées dans de nombreuses villes dans les années à venir.

De même, il existe un **grand potentiel d'électrification du fret urbain** et de la livraison du dernier kilomètre dans les villes méditerranéennes grâce aux LEV (véhicules électriques légers) ; beaucoup d'entre elles possèdent un quartier historique avec des rues étroites et cahoteuses dans lesquelles les **véhicules électriques**

Les nouvelles habitudes de mobilité ayant émergé après la pandémie de COVID-19 continueront d'évoluer vers une adoption plus large de la micromobilité à travers des modalités diverses.



16 (560 voitures/1000 habitants) Source : "Voitures particulières dans l'UE", EUROSTAT

17 Source : <https://www.fastcompany.com/90763875/milan-turned-250000-square-feet-of-parking-into-public-space>

18 Source : "Posséder une voiture électrique : une option abordable pour tous les consommateurs". Avril 2021, BEUC

à deux/trois roues et les véhicules légers pourraient facilement se développer dans les années à venir, atteignant respectivement 74% et 55% en 2030¹⁹. Ce type de véhicule deviendra une solution adaptée à la livraison du dernier kilomètre lorsqu'il s'agira d'atteindre les zones à émissions faibles ou nulles des centres-villes.

Micromobilité et mobilité partagée

Les nouvelles habitudes de mobilité qui ont émergé après la pandémie de COVID-19 continueront d'évoluer vers une adoption plus large de la micromobilité grâce à différents systèmes. Les systèmes de partage de trottinettes électriques et de vélos électriques sont susceptibles **d'évoluer des structures flottantes vers des stations fixes**, car les autorités municipales doivent empêcher le stationnement sauvage dans les zones piétonnes ou sur les trottoirs étroits. Ces systèmes de micromobilité partagée se développent à un bon rythme non seulement dans les grandes capitales, mais aussi dans les petites villes de la Méditerranée. De nombreuses villes continueront à expérimenter la micromobilité électrique en lançant des projets pilotes innovants pour tester et valider des solutions technologiques et de nouveaux modèles économiques. À titre d'exemple, il est très intéressant d'examiner le cas de la municipalité de Rethymno en Crète, qui exploite actuellement 10 stations de recharge de micromobilité pour les vélos et les trottinettes électriques le cadre du projet "Solutions de mobilité électrique pour les touristes et les résidents", financé dans le cadre du programme Interreg MED et figurant dans le catalogue de solutions de mobilité urbaine durable élaboré par la Communauté des Transports Urbains.

Dans un avenir proche, les efforts des gestionnaires de la mobilité urbaine dans les zones urbaines méditerranéennes seront axés sur **l'intégration de la micromobilité dans l'offre existante de services de mobilité urbaine** afin de couvrir les besoins de mobilité des citoyens, de l'origine à la destination, en stimulant l'intermodalité et en contribuant à réduire la dépendance à la voiture. Les villes et les opérateurs privés doivent travailler ensemble pour garantir les effets positifs de l'utilisation de la micromobilité qui alimente la demande pour ces services en convertissant les déplacements en voiture en déplacements à pied et à vélo. En parallèle, la possession de scooters et de vélos électriques est susceptible de croître continuellement parmi la jeune génération en raison de **leur incapacité ou de leur manque d'intérêt à investir dans une voiture**. Une étude italienne de 2021 a souligné que 61,7 % des moins de 30 ans renonceraient à posséder une voiture si des transports publics efficaces étaient disponibles²⁰.

E-bus

Les plans de déploiement des e-bus **vont devenir de plus en plus** ambitieux en Méditerranée. Parmi les pays méditerranéens, c'est la France qui a le plus grand nombre d'e-bus en 2022 : au cours

19 Source : "Perspectives de déploiement des véhicules électriques. Global EV Outlook 2021". IEA.org

20 Source : UNIVE.it Centre d'innovation pour l'automobile et la mobilité (CAMI) https://www.unive.it/pag/16584/?tx_news_pi1%5Bnews%5D=11705&cHash=c78cc14e516e2512f7d0a3a8039c9875



du premier semestre de cette année, la France a enregistré 236 nouveaux autobus électriques à batterie, ce qui représente 13,3% du total des nouvelles immatriculations d'e-bus en Europe pour toute l'année jusqu'en juillet 2022. Parmi toutes les villes françaises, Marseille, la première à lancer sa ligne de bus 100% électrique, veut maintenant commencer à convertir environ 50 bus par an et électrifier l'ensemble de sa flotte d'ici 2035 (soit un total de 630 bus urbains) - un bon exemple de l'impact de l'enthousiasme des Français envers les e-bus.

L'acheteur de véhicules électriques

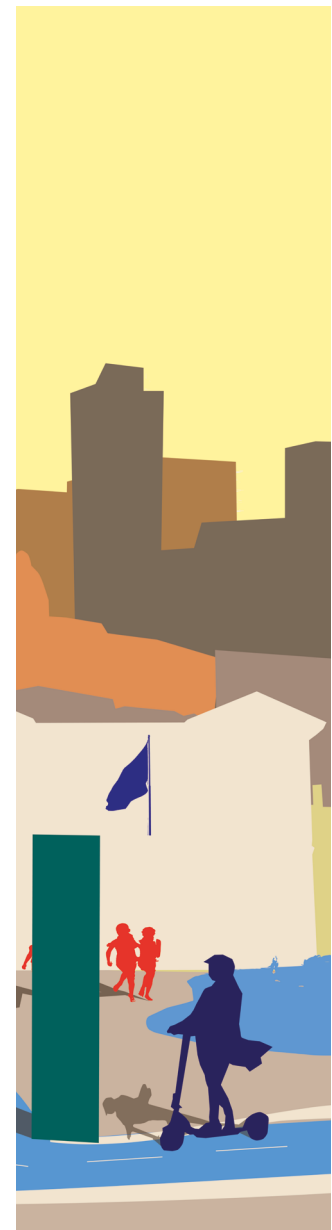
Un dernier aspect important de l'évolution de l'E-Mobilité en Méditerranée tourne autour des **acheteurs de véhicules électriques** : qui sont-ils maintenant et qui seront-ils à moyen terme ? Actuellement, lorsqu'on parle de la courbe d'adoption de la technologie pour l'E-Mobilité, certains pays méditerranéens sont sur le point de dépasser la phase des "pionniers" pour entrer dans la phase de la "majorité précoce", rejoignant ainsi les tendances de pays comme les Pays-Bas, la Suède, le Danemark et la Norvège.

Le profil des acheteurs d'EV en Méditerranée est majoritairement celui des populations à **revenu élevé entre 44 et 65 ans**. En revanche, les jeunes générations ont des problèmes avec le prix d'accès des EV, ce qui limite les ventes dans cette tranche d'âge. Cela pourrait changer dans un avenir proche, car les **voitures électriques atteignent progressivement la parité de prix** avec les véhicules à carburant fossile dans certains pays, et cela devrait se produire sur tous les principaux marchés de consommation d'ici **2025 ou 2026**, permettant à une cible plus large d'accéder aux voitures électriques.

La situation de l'utilisation des **trottinettes électriques et des vélos électriques est différente** de celle des e-véhicules. En Grèce, les recherches sur les utilisateurs de trottinettes électriques partagées ont montré qu'elles **attirent davantage les jeunes** (18-27 ans), les **hommes** et ceux qui vivent à proximité des centres-villes que ceux qui vivent plus loin. De plus, les trajets en trottinettes électriques sont susceptibles de remplacer des trajets effectués auparavant à pied ou en transports publics, ce qui est un résultat peu encourageant qu'il convient d'éviter.²² D'autres recherches soulignent la croissance de la demande du marché privé des trottinettes électriques dans les villes méditerranéennes.²³

Au cours de la dernière décennie, les **vélos électriques sont devenus populaires parmi les adultes plus âgés**²⁴ ; cependant, une recherche menée en 2020 a mis en évidence la variation de la démographie des achats de vélos électriques, montrant qu'en général, les jeunes sont plus enthousiastes à l'idée d'essayer un vélo

Les jeunes sont les plus enthousiastes à l'idée d'essayer un vélo électrique en Europe.



21 Fait intéressant : une récente étude sur le climat (2021-2022) publiée par la [Banque européenne d'investissement \(BEI\)](#) montre qu'à l'heure actuelle, 78% des acheteurs de voitures espagnols opteraient pour une voiture hybride (44%) ou électrique (34%) au lieu d'une voiture à essence.

22 Source : <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1361920921000948>

23 Source : <https://www.ekisticsjournal.org/index.php/journal/article/view/503>

24 Source : https://www.researchgate.net/publication/324467512_Older_E-bike_Users_Demographic_Health_Mobility_Characteristics_and_Cycling_Levels

électrique en Europe. Les pourcentages de personnes intéressées par l'essai d'un vélo électrique dans les pays méditerranéens impliqués dans la recherche étaient de 30 % pour l'Italie, 21 % pour l'Espagne et 19 % pour la France²⁵, la recherche italienne soulignant que les personnes âgées de 35 à 44 ans étaient les plus susceptibles d'acheter ou d'utiliser un vélo électrique en 2020.²⁶ Alors que les ventes de vélos électriques en 2021 représentaient 17% des ventes de cycles de l'UE, le taux de croissance des ventes de vélos électriques en Europe occidentale et centrale est supérieur aux ventes combinées de voitures électriques et de véhicules hybrides.²⁷

Tendances et défis spécifiques

Faciliter l'accès au financement pour l'E-Mobilité

Le fonds de relance "Next Generation" est le **principal instrument financier** permettant aux pays méditerranéens d'entreprendre l'électrification de leurs transports publics ou de déployer des infrastructures de recharge électrique.

Défi:

/ Les villes les plus petites et les moins préparées ont des difficultés à accéder aux financements européens, tels que le fonds de relance "Next Generation" ou le programme de financement "Horizon Europe". **Les villes ont besoin de conseils et d'orientations** pour identifier les possibilités de financement appropriées, ainsi que d'un soutien technique spécialisé pour préparer les demandes correspondantes. Dans de nombreux cas, les petites villes **n'ont pas de personnel dédié** pour s'occuper de ces programmes de financement européens et d'autres, ce qui fait qu'elles ratent de nombreuses occasions de financement.

Défi:

/Les villes n'ont pas l'expérience des investissements dans la mobilité électrique, il y a un risque que ces investissements ne produisent pas l'effet désiré s'ils ne reçoivent pas un soutien adéquat.

La micromobilité a connu une croissance exponentielle

L'utilisation de vélos électriques et d'autres véhicules de mobilité personnelle, notamment les scooters électriques, a connu une forte croissance après la pandémie.

Défi:

/Les villes ont encore des **difficultés à réglementer l'utilisation** des trottinettes électriques et continuent d'essayer d'harmoniser le fonctionnement des systèmes de micromobilité partagée avec une utilisation équilibrée et rationnelle de l'espace public pour éviter les

25 Source : <https://cyclingindustry.news/quarter-of-europeans-likely-to-be-e-bike-riders-in-2020-says-largest-study-to-date/>

26 Source : <https://www.statista.com/statistics/1196098/italy-likelihood-to-buy-or-use-an-e-bike-by-age/#:~:text=Italiens%20entre%2035%20et%2044,ou%20utilisent%20un%20e%2Dbike.>

27 Source : <https://cyclingindustry.news/electric-bike-sales-now-17-of-all-eu-cycle-sales-growth-rate-accelerating/>



conflits avec les piétons et assurer la sécurité routière.

Défi:

/ Les nouveaux utilisateurs de la micromobilité doivent être **formés et informés sur l'utilisation de ces véhicules** et prendre conscience de la nécessité d'adopter les mesures de sécurité qui leur sont applicables.

Défi:

/ Il faut s'efforcer d'**empêcher la micromobilité de détourner les utilisateurs des transports publics** pour, au contraire, les compléter en offrant des solutions de dernier kilomètre et/ou multimodales.

Les villes développent de nouveaux systèmes pour faciliter l'accès à la recharge électrique

Ces dernières années, les villes ont lancé des projets de déploiement de recharge électrique grâce auxquels des **opérateurs privés installent et gèrent l'infrastructure de recharge électrique** sans frais pour les villes, par le biais de permis temporaires qui accordent aux opérateurs privés l'occupation de l'espace public sur la base d'une redevance annuelle.

Défi :

/ Ces programmes prévoient généralement de fournir gratuitement l'énergie de recharge pour une période n'excédant pas un ou deux ans, ce qui entraîne une utilisation intensive de ces points. On ne sait pas encore comment la demande réagit lorsque, après cette période, la recharge est proposée aux prix du marché (0,40€/kWh). Si la demande diminue, les installations inutilisées pourraient ne pas récupérer le coût de l'investissement.

Le secteur de l'énergie joue un rôle clé dans la fourniture de la recharge électrique

Les pays méditerranéens encouragent la collaboration public-privé à différentes échelles pour tirer parti du positionnement favorable et des capacités des entreprises énergétiques. Dans certains cas, les **gouvernements nationaux réglementent pour pousser les fournisseurs d'énergie à s'impliquer**. Un bon exemple est l'obligation légale imposée par le gouvernement espagnol à toutes les stations-service d'installer des points de chargement électrique²⁸, à partir de décembre 2021, en fonction du volume de carburant qu'elles vendent par an.

Défi :

/ Dans les zones où la mise en œuvre de l'E-Mobilité est faible ou éloignée des principaux axes de liaison interurbains, les points de recharge des stations-service pourraient être sous-utilisés pendant plusieurs années, ce qui empêcherait de récupérer l'investissement, obligeant le paiement d'une facture d'énergie qui serait d'environ 6 000 EUR par point et par an.

Les pays méditerranéens allouent des sommes importantes pour permettre à l'e-mobilité de se développer comme planifié. La France a lancé un plan d'investissement baptisé « France 2030 » pour la modernisation économique du pays, doté de 30 000 millions d'euros.

²⁸ Décret royal espagnol 125/2021 du 21 décembre.

Les constructeurs automobiles électrifient rapidement leurs gammes de voitures.

Nous constatons que les concessionnaires automobiles commencent à étoffer leur offre de voitures électriques. La plupart des citoyens européens ont accès à une large gamme de voitures électriques qui représentent actuellement environ 250 modèles de voitures électriques²⁹ - une quantité qui, selon les estimations, atteindra un pic de 340 en 2025³⁰.

Défi :

/ La promesse de pouvoir accéder à des modèles de voitures électriques dans un délai raisonnable est remise en cause en raison de la **rareté des matières premières et des composants clés**, ainsi que de la difficulté de produire des batteries au rythme imposé par l'industrie automobile. L'accès à une voiture électrique pourrait devenir un problème en fonction du pays sur lequel on se concentre et de l'évolution des différentes variables du marché. De plus, il est important de mentionner les défis environnementaux connus de l'extraction des composants de la batterie

Les investissements et les modèles commerciaux pour les EV se développent considérablement

De nombreuses entreprises naissent autour des services de recharge électrique, notamment l'accès à la location flexible de véhicules électriques, les batteries interchangeables et la micromobilité, entre autres. Les pays méditerranéens **allouent des fonds importants pour permettre à l'E-Mobilité de se développer** comme souhaité et planifié. La France a lancé un plan d'investissement appelé "France '030" pour la modernisation économique du pays doté de 30 milliards d'euros. L'objectif est de produire, d'ici 2030, deux millions de véhicules électriques et hybrides sur son territoire. L'Espagne va mobiliser 11,855 milliards d'euros au cours des prochaines années dans le cadre du premier PERTE espagnol (Projet stratégique pour la relance et la transition économique) pour stimuler le secteur des véhicules électriques.

Défi :

Les grands investissements publics prévus doivent être suffisamment perméables pour soutenir les PME et les start-ups de l'E-Mobilité. Il est essentiel de garantir leur participation à tous les projets stratégiques d'E-Mobilité et d'établir un mécanisme pour empêcher les grandes entreprises de contrôler la plupart d'entre elles.

Défi :

Les utilisateurs doivent parvenir à une certaine compréhension de la nouvelle vague de services et de produits d'E-Mobilité et de leurs caractéristiques, afin d'être capables de discerner les bonnes offres et les bons services des autres qui ne sont pas adaptés à leurs besoins.

Défi :

Les pays méditerranéens doivent être soutenus pour se positionner à un niveau de compétitivité adéquat dans un secteur aussi stratégique que l'E-Mobilité.

²⁹ <https://ev-database.org/>

³⁰ Pic de l'électrique : Plans des constructeurs de voitures électriques en Europe 2019-2015. Transport et environnement



L'E-Mobilité et les énergies renouvelables vont de pair

Les populations et les entreprises accèdent en même temps à la mobilité électrique et aux énergies renouvelables. Motivées par les coûts énergétiques plus faibles des voitures électriques et les durées d'amortissement relativement courtes des installations d'autoconsommation photovoltaïque, elles se sont associées. Il en va de même pour de nombreuses entreprises et de grands centres tertiaires et bâtiments municipaux, qui proposent la recharge électrique à leurs employés et clients en produisant de l'électricité grâce à leurs propres installations photovoltaïques.

Défi :

/ La chaîne d'approvisionnement mondiale et la forte demande que connaissent les panneaux solaires peuvent entraîner une pénurie et une hausse des prix de ce matériel, ce qui a un impact négatif sur ce binôme.

Défi :

/ La combinaison des ressources énergétiques n'est pas toujours durable, comme dans le cas des pays qui dépendent encore fortement du charbon, mais qui investissent beaucoup dans les énergies renouvelables.

Recommandations politiques aux échelons national et européen



1/ Garantir l'interopérabilité de la recharge

POURQUOI

Il est nécessaire de **faciliter autant que possible l'accès des populations à la recharge**. Cela pose le problème d'avoir plusieurs applications et cartes d'accès distincts pour différents points de recharge privés ou municipaux, ce qui peut décourager leur utilisation par le public.

COMMENT

Anticiper les besoins de recharge à moyen et long terme et lancer de grands concours pour les contrats, travailler pour unifier autant que possible les systèmes d'accès à la recharge, obliger les opérateurs à partager les données des utilisateurs et faire communiquer leurs systèmes.

2/ Encourager la transition vers les EV

POURQUOI

Les pays méditerranéens ont encore besoin d'**incitations pour les véhicules électriques** afin d'accroître la part de marché du secteur et de réduire l'écart de prix qui existe avec le véhicule à essence équivalent (par exemple, la Croatie a fourni 105 millions de couronnes - 14 millions d'euros - en 2021 pour cofinancer l'achat de véhicules à haut rendement énergétique ³¹).

31 Défis et opportunités pour l'adoption future des BEV en Croatie. Marko Emanović (2022)



COMMENT

D'une part, maintenir ou augmenter les incitations économiques pour les EV et prévoir d'autres actions qui impliquent de donner la priorité aux EV, notamment par l'utilisation de voies réservées, des zones d'accès zéro émission réservées aux EV qui peuvent être aménagées dans les centres historiques (**incitant à créer des places de stationnement exclusives pour les EV**), la recharge gratuite dans le réseau de recharge municipal et les centres municipaux ainsi que par les abonnements aux systèmes de vélos et scooters électriques.

3/ Favoriser l'apprentissage entre les villes

POURQUOI

Le sujet de la mobilité électrique est nouveau pour de nombreuses villes. La mise en œuvre initiale par de nombreuses villes de mesures visant à promouvoir l'adoption des EV n'a pas eu l'impact positif souhaité, notamment lors du premier déploiement des réseaux de recharge. Les réseaux ont connu de faibles niveaux d'utilisation en raison de l'absence d'allocation de budgets de maintenance pour l'entretien des stations de recharge. Un autre problème lié au premier déploiement des réseaux de recharge urbains a été rencontré lorsque les villes ont acquis les premières flottes de voitures électriques municipales, mais sans élaborer de directives d'utilisation efficaces et efficientes, notamment autour du nombre de kilomètres à parcourir quotidiennement pour s'assurer que chaque véhicule dispose d'une charge suffisante pour une utilisation ultérieure, ce qui a entraîné le mécontentement du personnel lors de l'utilisation des EV.

COMMENT

Aujourd'hui, les villes doivent profiter des retours d'expériences et des bonnes pratiques du déploiement initial des réseaux de recharge afin d'éviter de répéter les erreurs et pour affronter avec succès leur certification. En Espagne, le RECI (le réseau espagnol des villes intelligentes) dispose de groupes de travail au sein desquels les villes donnent des conseils sur la contractualisation, l'acquisition de véhicules électriques, les systèmes publics de vélos électriques en libre-service et sur la façon de réguler le boom de l'arrivée des scooters électriques, entre autres.

4/ Favoriser la régulation

POURQUOI

Ces dernières années, il a été nécessaire d'intégrer la mobilité électrique dans la politique publique municipale.

COMMENT

Les politiques de mobilité électrique peuvent être mises en œuvre par le biais de mises à jour du Plan de mobilité urbaine durable (SUMP) ou d'une stratégie de mobilité électrique et même par le biais d'une ordonnance. Ce dernier cas a été recueilli dans de nombreuses villes méditerranéennes qui ont intégré le véhicule électrique et ses infrastructures associées dans leurs ordonnances sur la mobilité urbaine - une mention spéciale doit être faite sur la **façon dont ces nouvelles ordonnances réglementent l'utilisation du scooter**

La mise en œuvre initiale par de nombreuses villes de mesures visant à promouvoir l'adoption des véhicules électriques n'a pas eu l'impact positif souhaité, en particulier avec le premier déploiement des réseaux de recharge.

électrique et les systèmes d'exploitation de scooter partagé sur la voie publique. En 2021, Rome, en Italie, a lancé son SUMP qui visait spécifiquement à encourager les EV pour les véhicules privés et la logistique et à améliorer les installations de recharge ce qui constitue l'axe central de sa politique ³².

5/ Améliorer la coordination entre les administrations

POURQUOI

Les politiques publiques doivent être alignées à tous les niveaux pour éviter d'avancer en parallèle et de produire des incohérences ou des doublons. Cela s'applique au niveau d'ambition et aux objectifs aux échelons national, régional et local, et en matière de subventions pour l'achat d'EV.

COMMENT

Il devrait y avoir des **observatoires de l'E-Mobilité ou des comités de travail nationaux et régionaux sur l'E-Mobilité** qui réunissent les acteurs appropriés (aux échelons national, régional et local) tels que les décideurs publics, les représentants du secteur et les universitaires pour encourager la coopération entre public et privé et permettre des partenariats en vue du développement de l'E-Mobilité. Ces organes favoriseraient l'alignement des efforts, surveilleraient les progrès réalisés dans le déploiement des mesures convenues et permettraient une adoption rapide de l'E-Mobilité.

6/ Tirer profit des énergies renouvelables pour accélérer l'adoption de l'E-Mobilité

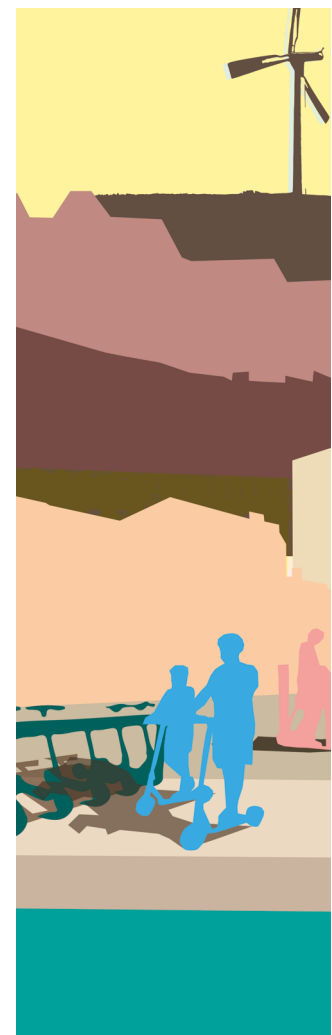
POURQUOI

Le rayonnement solaire dans les pays méditerranéens est entre 40 et 110% plus élevé que dans les pays d'Europe centrale - cela a contribué à une croissance considérable de la production d'énergie photovoltaïque dans ces pays. La réduction progressive du coût des panneaux photovoltaïques et l'incertitude croissante quant au coût de l'énergie poussent les ménages et les entreprises privées à produire de l'électricité et de l'énergie pour leurs EV, exploitant ainsi une synergie exceptionnelle et, espérons-le, pérenne.

COMMENT

Les gouvernements des pays méditerranéens et les fournisseurs d'électricité doivent chercher des formules pour favoriser ce binôme en soutenant et en facilitant ces initiatives. Certaines des recommandations seraient de **réduire les barrières administratives et la bureaucratie liées aux procédures d'autorisation** et de fournir des subventions pour réduire les coûts initiaux de ces installations.

Les politiques publiques doivent être alignées à tous les niveaux pour éviter d'avancer en parallèle et de produire des incohérences ou des duplications.



³² Source : <https://www.eltis.org/in-brief/news/rome-launches-integrated-electric-vehicle-charging-services>

Recommandations politiques aux échelons régional et local



1/ Faciliter l'accès à l'infrastructure de recharge électrique

POURQUOI

L'absence ou la rareté des infrastructures de recharge électrique est le **premier des obstacles qui pèsent sur l'adoption de l'E-Mobilité**, communément identifié dans les processus de consultation populaire. D'une part, les conseils municipaux doivent faciliter le déploiement d'un réseau de recharge dans les espaces publics suffisamment important pour rassurer l'opinion publique vis-à-vis de cette technologie, notamment par rapport aux questions de l'autonomie des véhicules. Bien qu'avec l'augmentation de l'autonomie des batteries, la recharge électrique sur la voie publique ne jouerait plus un rôle aussi important, la vérité est qu'à l'heure actuelle, il est toujours nécessaire de fournir cette infrastructure. D'autre part, il est vital de faciliter les installations centralisées dans les communautés et les zones d'emplois pour universaliser l'accès à la recharge

COMMENT

L'investissement associé au déploiement d'un réseau de recharge électrique peut être élevé, surtout s'il s'agit de recharge rapide. C'est pourquoi il est conseillé d'étudier la possibilité d'utiliser des modèles qui permettent d'accorder l'autorisation de fournir ce service aux entreprises de commercialisation de l'électricité

COMMENT

Lorsqu'il s'agit de faciliter l'accès à l'infrastructure du réseau local, il est essentiel que les villes recherchent des services standardisés ou largement utilisés pour gérer l'accès des utilisateurs d'EV à leur infrastructure de recharge. En général, de nombreuses villes ont conçu une application sur mesure pour leur ville, ce qui complique l'accès à l'infrastructure des points de recharge de la ville pour les visiteurs ou les utilisateurs d'EV en transit qui ne connaissent pas le système.

2/ Donner la priorité à la décarbonation des flottes de bus publics

POURQUOI

La migration des bus classiques vers une solution électrique a un impact positif dans une triple dimension : elle réduit les émissions de CO2 et les émissions locales de NO2 et de particules qui contribuent à la pollution atmosphérique locale, elle sensibilise les populations des villes au rôle des EV et elle améliore l'habitabilité de la ville ainsi que la viabilité financière des opérateurs de transport. Les grandes capitales européennes ont commencé à migrer leurs flottes de bus vers des solutions d'e-bus et ont annoncé des projets d'électrification très ambitieux.

COMMENT

Revoir les contrats de concession de bus pour planifier ou forcer un changement de technologie et rechercher des schémas de

***Le manque
ou la pénurie
d'infrastructures de
recharge électrique
est le premier
des obstacles
qui pèsent sur
l'adoption de la
mobilité électrique,
communément
identifié dans
les processus
de consultation
populaire.***

financement pour permettre une transition progressive vers les bus électriques.

COMMENT

Il est recommandé que les villes et les entreprises de transport municipal n'ayant aucune expérience des bus électriques **cherchent à renforcer leurs compétences dans ce domaine** et à acquérir un bon niveau de compréhension de la faisabilité technique et financière du passage de leur flotte de bus à l'électrique et à définir la feuille de route à suivre.

3/ Informer et sensibiliser

POURQUOI

Les idées fausses sur les EV doivent encore être combattues. Le grand public et la société en général **doivent être conscients des avantages du passage à l'E-Mobilité** et de l'efficacité de cette nouvelle mobilité pour lutter contre le changement climatique.

COMMENT

En lançant des campagnes de communication destinées à différents publics cibles qui soulignent l'intérêt de chaque groupe à agir pour choisir des véhicules électriques afin de répondre à leurs besoins en mobilité.

COMMENT

En utilisant les outils numériques, la formation et les activités de diffusion pour informer les acteurs et les décideurs spécifiques, tant de l'administration publique que de l'industrie privée, sur les avantages et l'urgence de passer à l'E-Mobilité.

COMMENT

En menant des campagnes de sensibilisation sur la nécessité de réduire la pollution atmosphérique locale causée par les transports à proximité des écoles, des instituts et des universités ainsi que sur les impacts positifs associés que la réduction de la pollution atmosphérique locale dans ces zones peut avoir sur la santé publique.

4/ Planifier et fixer des objectifs pour le développement de l'E-Mobilité par des stratégies d'E-Mobilité

POURQUOI

Pour réussir la décarbonation de la mobilité au niveau régional et local, les administrations doivent avoir des stratégies locales pour les véhicules électriques - une stratégie impliquerait un plan avec un engagement politique pour définir la vision de la ville dans ce domaine, établir des objectifs stratégiques, des buts quantifiables et un ensemble de mesures spécifiques.

COMMENT

Ce document doit s'appuyer sur un processus de collaboration public-privé ambitieux et un processus participatif lequel englobe la société civile et qui encourage la volonté politique tout en soulignant la nécessité de soutenir les stratégies qui doivent être communiquées à plusieurs niveaux.

La mobilité électrique est encore méconnue d'une grande partie de la population. Beaucoup de gens n'ont jamais conduit de voiture électrique ou un cyclomoteur électrique, par conséquent, ils n'ont pas une image complète de l'expérience d'utilisation d'un VE ou des avantages environnementaux et économiques d'en posséder un.

5/ Rapprocher le véhicule électrique de la population et des entreprises

POURQUOI

La mobilité électrique n'est toujours pas très connue d'une grande partie de la population. Beaucoup de gens n'ont jamais conduit une voiture électrique ni un scooter électrique. Ils n'ont donc pas une image complète de l'expérience d'utilisation d'un EV ou des avantages environnementaux et économiques d'en posséder un.

COMMENT

L'organisation de salons, d'événements et d'expositions représente une bonne occasion de permettre à la population et aux entreprises de s'informer correctement, de tester les véhicules et d'expérimenter leurs performances, leurs caractéristiques et leurs avantages environnementaux et économiques.

COMMENT

en mettant en œuvre des projets pilotes où la technologie peut être testée pour des cas d'utilisation spécifiques et où les progrès et les résultats de ces projets peuvent être suivis. Par exemple, lancer un système de partage de scooters électriques pour les fonctionnaires sur les sites municipaux.

6/ Créer des synergies avec les principales parties prenantes

POURQUOI

Les villes devraient tirer parti du positionnement et de la pertinence des acteurs clés dans le développement de la mobilité électrique.

COMMENT

Les associations professionnelles du secteur de l'E-Mobilité comme l'Association européenne pour l'électromobilité (**AVERE**) et les associations d'utilisateurs comme l'Association des utilisateurs de véhicules électriques (**UVE**) au Portugal ou l'Association des utilisateurs de véhicules électriques (**AUVE**) en Espagne ont une grande perméabilité et la capacité de communiquer et de promouvoir des projets. Les villes doivent aligner leurs efforts sur ceux de ces acteurs clés afin de parler d'une seule voix et d'apporter la certitude nécessaire dans des périodes aussi turbulentes que celles que nous vivons. Les fortes variations des prix de l'énergie (électricité et carburant) ajoutées à l'inflation et les crises dans la chaîne d'approvisionnement des composants automobiles provoquent de multiples instabilités. Et donc ces acteurs jouent un rôle clé pour informer et diffuser correctement les informations du secteur.

7/ Promouvoir la mobilité électrique partagée

POURQUOI

Si les villes veulent réduire le nombre de trajets effectués en voitures particulières thermiques, elles doivent offrir un large éventail d'options de mobilité urbaine. La mobilité électrique partagée est présentée comme un bon complément ou substitut aux voitures à combustion pour un bon nombre de besoins de déplacement. Les motos électriques, les vélos électriques et les scooters électriques contribuent à convertir une proportion importante d'utilisateurs de voitures thermiques à l'E-Mobilité.

Les fortes variations des prix de l'énergie (électricité et carburant) additionné à l'inflation ainsi qu'aux crises dans la chaîne.

COMMENT

Faciliter l'accès des opérateurs privés à l'exploitation de systèmes de mobilité électrique partagée dans les villes méditerranéennes permettrait de stimuler l'E-Mobilité. Des villes comme Florence ou Malaga favorisent l'accès à ces systèmes. Actuellement, Malaga prépare un appel d'offres pour accorder l'autorisation publique d'exploiter un système de 1 200 trottinettes électriques réparties dans 50 stations de partage dans la municipalité.

8/ Promouvoir l'intermodalité

POURQUOI

Combiner les transports publics, la mobilité partagée et les e-véhicules privés permet de réduire l'utilisation des voitures dans les villes en créant des synergies entre eux.

COMMENT

Certaines villes ont fait de grands progrès pour fournir ou tester des systèmes de mobilité en tant que service (MaaS). Rien qu'en Italie, Rome, Milan, Turin et Naples ont fait des progrès intéressants pour proposer une solution intégrée permettant d'accéder aux différents services de mobilité urbaine.

9/ Offrir des solutions d'E-Mobilité à la demande pour les touristes

POURQUOI

Les villes méditerranéennes sont des destinations touristiques majeures et la mobilité est un élément qui peut améliorer considérablement l'expérience visiteur. Les habitudes de mobilité après COVID-19 ont cependant changé : les touristes ont désormais besoin d'accéder à la mobilité à la demande dès leur arrivée et c'est un point sur lequel les hôtels et les voyagistes travaillent déjà, en fournissant une collection complète de véhicules électriques (y compris des vélos électriques, des scooters électriques et des motos électriques) disponibles à la location à l'heure pour leurs clients, de manière confortable.

COMMENT

en intégrant la mobilité des touristes dans le SUMP dans la stratégie EV, en promouvant les stations publiques de partage de vélos et de scooters électriques à des points stratégiques (Malaga) et en investissant dans les infrastructures essentielles, par exemple les pistes cyclables.

10/ Favoriser la prise de décision basée sur les données

POURQUOI

Les villes doivent recueillir des informations sur l'efficacité des mesures et des projets qu'elles entreprennent pour améliorer ces services et accroître leur efficacité afin d'accélérer l'adoption de l'électromobilité.

COMMENT

Il convient d'analyser si ceux qui adoptent l'E-Mobilité répondent à des incitations ou des campagnes de communication spécifiques. En outre, il est important d'analyser la demande de recharge sur la



voie publique, pour des usages publics et privés, afin de comprendre les habitudes de recharge des utilisateurs et de savoir s'il est nécessaire d'étendre ledit réseau dans certaines zones de la ville.

Les bonnes pratiques de l'UTC

Les bonnes pratiques les plus pertinentes de l'expérience de la Communauté des Transports Urbains dans le domaine de l'E-Mobilité peuvent être consultées ci-dessous :

// E-mobilité pour les projets touristiques

Réthymno (Grèce) : Ouvrir la voie à un réseau régional de recharge d'EV

http://medurbantools.com/portfolio_page/electric-mobility-solutions-for-tourists-and-residents/

// Projets de mobilité électrique partagée

Igoumenitsa (Grèce) : remise à neuf du système de vélo en libre-service de la ville

http://medurbantools.com/portfolio_page/bike-sharing-system-in-igoumenitsa-greece/

Split (Croatie) : Partage de vélos et de vélos électriques

http://medurbantools.com/portfolio_page/implementation-of-public-bike-system-in-split/

// Plans de mise en œuvre de la mobilité électrique

Lignes directrices pour la mise en œuvre de l'électromobilité

<https://enernetmob.interreg-med.eu/what-we-achieve/deliverables-database/>

Pour mieux comprendre les tendances et les défis de la mobilité du tourisme urbain, vous trouverez ci-dessous certaines des bonnes pratiques les plus pertinentes issues de l'expérience de la Communauté des Transports Urbains.

Entre autres :

/ http://medurbantools.com/portfolio_page/electric-mobility-solutions-for-tourists-and-residents/

/ http://medurbantools.com/portfolio_page/action-plan-of-sustainable-electro-mobility-plans/

/ <https://enernetmob.interreg-med.eu/no-cache/news-events/news/detail/actualites/e-mobility-in-the-region-of-peloponnese/>
du projet ENERNETMOB

// Suivez-nous //

Website

<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/](https://urban-transport.interreg-med.eu/subscribe-to-our-newsletter/)



Credits:
Les illustrations et images de couvertures ont été fait
par Elena Chiesa
Mise en page de la Note d'orientation #3
par UNIMED - Union des Universités de la
Méditerranée

