



## **Mobilité urbaine et développement durable en Méditerranée**

### **Séminaire technique régional**

Plan Bleu, Sophia Antipolis  
23 et 24 novembre 2009

### **Synthèse des débats**

*Sylvain Houpin, chargé de mission Villes*

Les 23 et 24 Novembre 2009, s'est tenu à Sophia Antipolis un séminaire technique régional organisé par le Plan Bleu sur le thème de la mobilité urbaine et du développement urbain durable en Méditerranée. A cette occasion, les travaux réalisés par le Plan Bleu et notamment son récent programme d'études de cas portant sur six villes méditerranéennes (Tanger, Alger, Tunis, Le Caire, Alep et Istanbul) ont été présentés auprès d'une quarantaine d'experts du pourtour méditerranéen.

Cela a été l'occasion de porter des regards croisés sur les spécificités des situations rencontrées et de nourrir un débat de niveau régional entre experts et praticiens locaux, mais aussi avec l'Agence Française de Développement, la Banque Mondiale et Veolia-Environnement, membres du comité de pilotage de ce programme d'étude.

Le séminaire a été structuré à partir de 4 ateliers portant sur des thématiques à caractère transversal et systémique. Il s'agissait d'aborder les problématiques observées dans les cas étudiés en dépassant le cloisonnement sectoriel des analyses et des réflexions souvent pratiqué en matière de mobilité urbaine.

Cette synthèse des débats fait état pour chacun des ateliers des principaux éléments à retenir des échanges entre intervenants et participants.

- **Atelier 1 : Quelle accessibilité dans les villes méditerranéennes ?**

- *Une prise de conscience progressive des enjeux liés à la mobilité urbaine durable*

Dans l'ensemble des situations étudiées, l'on peut observer la mise en œuvre ou la programmation de projets d'infrastructures et de transports urbains en faveur du développement d'une offre de transports collectifs, tels le métro d'Alger et l'extension du réseau de métro du Caire, les lignes en site propre et à haut niveau de service d'Istanbul, les projets de Tramway au Maroc, en Tunisie.

Ces exemples, fruits de politiques publiques en faveur du développement de transports publics collectifs, illustrent bien la prise de conscience progressive par les pouvoirs publics de l'importance des questions de mobilité urbaine et des enjeux associés, que sont l'attractivité économique, l'accessibilité urbaine, la pollution locale ou la réduction de l'empreinte carbone.

Toutefois, si dans le domaine des transports urbains la prise de conscience est bien amorcée chez les décideurs et les praticiens, elle reste encore faible dans le domaine de l'urbanisme et **les démarches intégrées transport/urbanisme restent rares**: Presque partout l'on peut observer des pratiques très « fonctionnalistes » du développement urbain, notamment par l'importation de produits urbains génériques, largement inspirés des standards internationaux et clairement dépendants de l'automobile au détriment de la fabrication de l'espace public : lotissements, centre commerciaux, villes nouvelles ....

Ces pratiques sont caractérisées par une nette prédominance des logiques opérationnelles sur des logiques territoriales et intégratrices de la part des acteurs publics et privés.

- *La place de la voiture dans les villes en question*

Dans presque toutes les situations étudiées, et ce quel que soit leur niveau de développement, des dynamiques de motorisation de masse et des politiques publiques en faveur de l'équipement des ménages ou du développement des infrastructures routières ont été observées.

Les futures politiques publiques urbaines en Méditerranée devront composer entre, d'une part, la nécessité de réduire la dépendance à la voiture et la maîtrise des dynamiques de motorisation de masse et, d'autre part, les politiques d'ouverture des marchés locaux aux biens d'importation et d'accès au crédit à la consommation pour l'automobile, en réponse aux aspirations des populations des pays en développement envers les modes de consommation des pays plus développés.

Comme le montre l'exemple du Grand Lyon, l'on commence à observer dans certaines villes de la rive Nord une évolution de la répartition modale en faveur des TC associée à un découplage entre niveau de motorisation et usage de la voiture. Toutefois, une plus grande cohérence de l'action publique sur les territoires est encore à rechercher.

Plutôt que la promotion d'une « ville sans voiture », il paraît souhaitable de développer une approche plus pragmatique telle que la **régulation sélective de l'usage de la voiture** alliant selon les situations rencontrées, des mesures incitatives comme le développement de l'offre TC, le renouvellement du parc auto, l'ajustement du réseau routier, et des mesures coercitives, telles que la mise en œuvre de lignes de TC en sites propres, des politiques de stationnement dissuasives ou encore la mise en place de péages urbains....

➤ ***Priorité à la maîtrise de la demande***

Les processus d'urbanisation observés dans les villes du sud et de l'est de la Méditerranée, sont, la plupart du temps, caractérisés par la prédominance de logiques extensives, qui engendrent des dynamiques de développement spontané et non maîtrisé (Istanbul, Tanger...) Bien que très difficilement mesurables, les impacts économiques, sociaux et environnementaux de cet étalement urbain généralisé sont immenses; découplage emploi/habitat, consommation foncière, perte d'attractivité économique, augmentation de la dépendance aux énergies fossiles.

Si l'ensemble de ces aspects n'ont pu être pleinement traités dans les études présentées, il ressort que partout l'offre de transports publics et plus largement les grands réseaux urbains sont dans l'incapacité de suivre le développement de la demande de mobilité dans des villes connaissant de tels rythmes de croissance.

Le Cas du Caire, avec son extrême densité, illustre bien que la promotion d'une plus grande densité urbaine n'est pas suffisante pour espérer traiter des interactions entre déplacement et urbanisation. Les politiques publiques en faveur d'une **maîtrise de l'étalement urbain et de dynamique de renouvellement urbain** doivent être considérées comme une priorité de l'action publique avant des approches par l'offre.

Aux processus de développement extensifs généralement observés, l'on devrait préférer une approche intégrée urbanisme/déplacement, c'est à dire une dynamique de « métropolisation réticulaire », ou l'offre de transports collectifs doit structurer l'urbanisation, par une densification circonscrite autour des grands axes de déplacements.

➤ ***Les modes doux largement ignorés des projets et politiques publiques***

A l'exception notable du Caire, la marche est le mode de déplacement principal des populations urbaines dans la plupart des villes méditerranéennes des rives sud et est.

Pourtant, les modes doux sont, la plupart du temps, absents des préoccupations des pouvoirs publics lors de la conception ou de la mise en œuvre des projets de transports urbains. Tel que cela a été illustré par les présentations de la situation à Lyon ou par défaut au Caire, la marche doit pourtant jouer un rôle central dans les logiques de rabattement vers les grands réseaux collectifs

Dans cette perspective, **le traitement de l'espace public doit être au cœur des approches intégrées urbanisme/transport**, tant en matière d'inter-modalité, d'accessibilité piétonne que de régénération urbaine.

➤ ***Quelles sources de financement pour la ville compacte?***

Malgré une longue et ancienne culture architecturale et urbaine, la volonté d'investir dans la fabrication de la ville et plus largement dans ses services urbains et ses équipements collectifs reste limitée dans les villes méditerranéennes contemporaines

Dans un contexte de faiblesse des moyens des autorités locales, de nouvelles ressources dédiées aux transports collectifs peuvent être envisagées à l'occasion de la conception des projets, telles que la valorisation foncière liée à de nouveaux réseaux de transports ou les ressources publicitaires liées aux équipements urbains....

Toutefois, **ces nouvelles ressources restent difficilement mobilisables pour le financement d'aménagements urbains collectifs qui ne sont pas liés à une infrastructure majeure.**

C'est le cas des services de urbains de proximité (sanitaires publics, éclairage et mobilier urbain), plus généralement des aménagements de l'espace public (espaces verts, squares pour enfants,...) et en particulier pour l'intégration dans l'espace public de dispositifs bâtis en faveur d'une mobilité urbaine plus soutenable comme les arrêts de bus, les cheminements piéton, le stationnement, les pistes cyclables, les sites propres...

➤ *Pour une approche plurimodale des réseaux de transports collectifs*

Dans la plupart des villes étudiées, l'on peut constater une insuffisance de la coordination entre les différents réseaux de transports urbains, qu'il s'agisse de mode de transport, de tarification, d'horaires ou d'espaces de transit (localisation des arrêts, traitements des gares ou pôle d'échanges).

Le développement généralisé de transports spécialisés, scolaire, universitaire, administratif ou privé semble se renforcer au détriment de la constitution d'une offre globale et coordonnée de transports.

A l'exception des systèmes artisanaux, particulièrement réactifs à la demande des usagers, avec par exemple l'apparition de pôles d'échanges informels et spontanés au Caire, les logiques d'exploitation propres des opérateurs institutionnels semblent clairement favorisées au détriment de la mobilité des usagers.

A l'occasion de la mise en œuvre des projets ou de l'élaboration des politiques sectorielles, **les pouvoirs publics privilégient encore trop souvent un mode de transport de masse particulier** (métro, tramway ou routier...) sans accorder suffisamment d'attention aux enjeux d'intégration des différents modes de transports existants.

**La constitution d'un réseau multi modal à l'échelle des agglomérations**, réseau unique ou coordonné par une autorité unique, où chaque mode de transport serait pleinement intégré au regard de ses propres avantages comparatifs, doit être un objectif majeur des politiques publiques de transports urbains.

➤ *Placer l'usager au cœur de la conception des projets et des politiques publiques*

A l'exception d'Istanbul, en l'absence quasi générale de dispositifs d'intégration tarifaire, les limites administratives des institutions locales ou les périmètres d'intervention des opérateurs présents sur le terrain constituent trop souvent un obstacle au déplacement quotidien des populations.

**Une politique de l'offre trop exclusivement centrée sur les contraintes d'exploitation des différents réseaux ne peut répondre de façon satisfaisante aux besoins des populations.** Les bonnes pratiques de politiques publiques en faveur du développement des transports publics (Lyon, Barcelone) sont caractérisées par une très nette préoccupation des pouvoirs publics et des opérateurs de transports envers l'usager.

Dans les villes du sud et de l'est, ces approches dites «client-oriented» devraient s'appliquer aux problématiques de sécurité routière, d'accessibilité piétonne mais aussi de desserte des zones d'emplois.

- **Atelier 2 : Comment prendre en compte les pratiques informelles dans les systèmes urbains méditerranéens ?**

- *Une caractéristique commune aux villes du sud et de l'est de la méditerranée*

Quelle que soit leur dénomination (taxis collectifs, grand taxis, taxis partagés, « Dolmus » à Istanbul), l'on peut observer une grande diversité des dispositifs de transports artisanaux dans les villes du sud et de l'est de la méditerranée.

A l'exception de Tunis, le secteur artisanal représente un segment de marché très important dans l'offre de transports urbains voire même tout à fait être central dans le cas de Tanger, après quelques années de carence totale de l'offre institutionnelle.

Cette caractéristique n'est pas une spécificité des villes méditerranéennes. L'on trouve ce type de modes de transports largement répandus en Afrique et en Amérique du sud. Leur **développement constant s'opère de concert avec les dynamiques d'urbanisation extensives, rapides et spontanées** que l'on peut observer dans ces villes, où l'offre institutionnelle de transports collectifs ne peut suivre l'évolution de la demande.

- *L'importance socio-économique du secteur artisanal*

Les modèles économiques des systèmes artisanaux présents en Méditerranée sont relativement proches dans chacune des villes étudiées. Généralement assis sur des investissements privés (licences d'exploitation et achats des véhicules) ce secteur est un important pourvoyeur d'emplois dans les villes, en matière d'exploitation comme d'entretien des parcs de véhicule.

Aussi, **toute initiative visant à la régulation du secteur dit artisanal présente des enjeux particulièrement importants, tant sur le plan économique que politique** pour les populations directement impliquées comme pour les autorités compétentes.

- *Un bilan environnemental contrasté*

Ces systèmes de transports artisanaux participent de la congestion par une augmentation du trafic routier et de l'aggravation des pollutions locales en raison de la vétusté du parc de véhicules.

Toutefois si cela reste à préciser plus finement par une approche au cas par cas, il faut relever que les différents systèmes artisanaux de transports collectifs peuvent néanmoins présenter **un « bilan carbone » plutôt positif en comparaison des systèmes traditionnels de bus collectifs des lors que l'on y intègre leur niveau de fréquentation effective.**

Le mode de fonctionnement partagé (jusqu'à 5 à 7 passagers par voiture), les itinéraires et arrêts à la demande ont pour conséquences d'optimiser les taux de remplissage de ces systèmes par rapport à des transports « institutionnels » au niveau de service et la fréquentation en constant déclin presque partout.

- *Pour une intégration des systèmes artisanaux*

Généralement abordable sur un trajet simple, mais coûteuse dans le cas de correspondances avec d'autres réseaux (absence d'intégration tarifaire), peu confortable (vétusté des parcs), **l'offre artisanale présente toutefois un bon niveau de service pour l'utilisateur** grâce à des capacités d'adaptation dynamique à la demande.

Peu intégrés aux réflexions des autorités locales en matière de planification des réseaux et de conception des projets, les transports artisanaux assurent néanmoins **une fonction clé dans le rabattement vers des transports de masses institutionnels** et doivent être considérés comme un élément à part entière de l'offre globale dans les villes méditerranéennes.

Une appropriation des outils modernes de gestion de l'offre existants au nord pourrait permettre d'optimiser ce mode de transport collectif sans pour autant se priver de ses avantages.

➤ *Vers une convergence entre le nord et le sud ?*

Dans les villes de la rive nord, le développement récent des systèmes de transports collectifs à la demande, (auto partage et petit collectifs périurbain) répond à une diversification de la demande liée essentiellement à l'étalement urbain et à l'évolution des modes de vies (taille des familles et vieillissement des populations). Leurs modes de fonctionnement ne sont pas très éloignés des transports artisanaux des villes du Sud et de l'est de la méditerranée.

Par ailleurs, avec le développement de nouvelles technologies liées aux énergies non fossiles, voitures électriques et hybrides, le secteur de l'automobile s'est engagé dans de profondes mutations technologiques. Ceci doit amener à réexaminer la pertinence des différents modes de transports urbains utilisés.

Tels que pourraient le laisser penser les exemples du Caire avec le renouvellement du parc de taxis par des véhicules propulsés au Gaz de Ville, ou d'Israël avec le développement expérimental d'un parc de véhicule électriques, **le secteur artisanal, parce que circonscrit à un périmètre donné, pourrait représenter une véritable opportunité de dissémination de ces nouvelles technologies vertes.**

Ces évolutions désormais inéluctables feront très probablement évoluer les schémas classiques de répartition modale et plaident en faveur d'une **réhabilitation des systèmes artisanaux aux yeux des autorités locales** des villes du sud et de l'est de la méditerranée.

• **Atelier 3 : Quels impacts environnementaux pour les villes méditerranéennes ?**

➤ *Des perspectives inquiétantes*

Dans la plupart des situations observées **au sud et à l'est mais aussi dans certaines villes de la rive Nord, l'on retrouve des tendances semblables:**

- Une augmentation de la demande de déplacement fortement liée à l'étalement urbain et au découplage emploi habitat,
- Une congestion généralisée des grands axes de déplacement et, par suite, une diminution des vitesses de circulation, particulièrement marquée au Caire et à Istanbul,
- Des dynamiques de motorisation de masse favorisées par l'ouverture des marchés et la mise en place de crédits à la consommation, particulièrement marquées au sud et à l'est.
- Des insuffisances récurrentes de l'offre de transports collectifs: desserte, niveau de service, vétusté des parcs, défaut d'inter-modalité.

Malgré plusieurs exemples de politiques publiques volontaristes en faveur d'un renouvellement du parc automobile et, par voie de conséquence, d'une diminution des émissions de Gaz à effet de serre (GES), tels les systèmes de Bonus-malus et de primes à la casse en Europe, le renouvellement du parc de taxis au GNV au Caire ou la forte évolution de la conversion de bus/véhicules au GPL-carburant en Turquie et en Algérie, il demeure que **les tendances observées en Méditerranée auront sans aucun doute des conséquences induites particulièrement inquiétantes en termes de consommation d'énergie finale, d'émissions de GES ou de pollution locale.**

➤ *Des caractéristiques géographiques peu favorables*

Hormis le fait que les effets du réchauffement climatique seront vraisemblablement très sensibles en Méditerranée, **la région présente un ensemble de facteurs naturels aggravants spécifiques** favorisant la formation d'ozone (relief et climat sec et chaud et la concentration des particules (proximité de désert au Caire et à Tunis)

➤ *Une congestion des réseaux qui augmente les émissions de GES*

La perspective d'une sortie du cercle vicieux observé : dynamique de motorisation/congestion des réseaux/réduction des vitesses de circulation/déclin des transports collectifs/ motorisation n'est pas encore d'actualité dans la plupart des situations étudiées.

Au Caire et à Istanbul, comme dans les autres villes étudiées, la vétusté des parcs automobiles, des bus et des taxis collectifs, ainsi que **la diminution des vitesses de circulation engendrée par une congestion importante des réseaux routiers sont des facteurs nettement aggravants des émissions de GES.**

Les mauvais rendements à froid et le défaut de performances de moteurs anciens à faible vitesse en sont une des causes. Si des améliorations sont observées un peu partout en raison du renouvellement progressif des parcs de véhicules, notamment par l'adoption de normes européennes à Istanbul, celles-ci restent encore insuffisantes.

Telles que l'illustrent la plupart des situations décrites, **les progrès technologiques ne pourront constituer l'unique levier des politiques publiques pour réduire les émissions de GES du secteur des transports urbains.**

➤ *La santé publique, enjeu majeur de la mobilité urbaine*

Dans presque toutes les situations observées, la décentralisation des activités et industries polluantes a déjà eu lieu et **les transports urbains constituent désormais une des causes principales des émissions de GES et des pollutions locales, par concentration de particules, dans les villes.**

Plus que les passagers des transports collectifs, les passagers des véhicules individuels sont les premiers concernés par l'inhalation des particules dans l'habitacle des automobiles en particulier dans les bouchons.

En Europe, l'on estime que les mesures visant à réduire les concentrations de particules ont permis d'éviter près de 348 000 morts/an, dont près de 40 000 en France. Le coût de la perte d'espérance de vie attribuable à la pollution de l'air a été estimé à près de 16,3 milliards €/an en France où un « Plan particules » a été initié à la suite du Grenelle de l'environnement.

Toutefois, **il est encore très difficile d'établir ce type d'estimations pour les villes du sud et de l'est, et des recherches spécifiques restent à faire pour approfondir ce type d'analyses** (données, indicateurs et méthodologies).

➤ *De nouveaux outils pour la prise en compte de nouveaux enjeux*

Dans les travaux effectués, une grande difficulté d'accès aux données a été constatée: manque de fiabilité des informations, caractère lacunaire voire absence totale.

Lorsque des stations de mesures existent, leur maillage, leur suivi et la diffusion des résultats semblent encore insuffisants et on ne peut que regretter l'absence d'indicateurs de suivi et d'évaluation des impacts sur la santé publique.

Selon l'exemple du dispositif innovant d'observation existant à Marseille et à Nice, **un profond renouvellement des approches méthodologiques pourrait être opéré pour apprécier les impacts socio-environnementaux des transports urbains sur les populations et pour intégrer pleinement ces préoccupations dans les exercices de planification urbaine.**

➤ *Une sensibilisation des décideurs locaux est encore nécessaire*

Si la lutte contre le réchauffement climatique a désormais attiré l'attention des décideurs publics sur les enjeux de la réduction des GES, **la prise de conscience des enjeux de santé publique liés à la qualité de l'air et notamment aux concentrations de particules fines reste encore limitée au sud et à l'est.**

Au delà des approches systémiques réalisées, **une meilleure évaluation des impacts économiques induits reste nécessaire pour une meilleure prise en compte des enjeux liés à la mobilité urbaine** dans la conception des projets et des politiques publiques.

L'estimation précise des impacts économiques de l'importation d'énergie fossile pour l'automobile ou le coût de la non-action face à des dynamiques non durables (étalement urbain, motorisation de masse et dégradation de la qualité de l'air) peuvent être des éléments déterminants dans la prise de décision publique.

• **Atelier 4 : Quelle ingénierie pour les villes méditerranéennes ?**

➤ *L'absence d'une véritable maîtrise d'ouvrage urbaine*

Les modes de gouvernance des vastes territoires urbanisés des rives sud et est, mais aussi parfois de la rive nord, ne semblent pas en mesure de répondre aux exigences d'une gestion urbaine durable.

Sur le plan territorial : à l'exception d'Alep et d'Istanbul qui ont fait l'objet d'ajustements institutionnels profonds par une fusion des communes urbaines au sein d'une entité métropolitaine, **l'étalement urbain déborde des frontières administratives officielles et déconnecte toujours un peu plus l'organisation administrative du territoire de son fonctionnement réel.**

Sur le plan institutionnel : à l'exception relative d'Istanbul, les villes étudiées sont caractérisées par **un rôle encore prépondérant de l'Etat, une grande centralisation administrative et une absence d'autonomie des échelons intermédiaires**, dans un contexte régional de faiblesse du débat démocratique et de pluralisme politique limité.

Sur le plan technique : la faible attractivité de la fonction publique et la grande dispersion de l'ingénierie urbaine dans de multiples institutions publiques ou privées, engendre **un affaiblissement des capacités d'ingénierie avec pour conséquences une prédominance des logiques opérationnelles** et une faible régulation du secteur privé artisanal ou industriel.

➤ *Cloisonnements sectoriels et concurrences institutionnelles*

Lorsque les décisions remontent au plus haut niveau, les rivalités institutionnelles peuvent être exacerbées. Ces rivalités sont la plupart du temps renforcées par des confrontations de cultures professionnelles distinctes (transports/urbanisme) et peuvent engendrer **de véritables effets de concurrence entre institutions sur les territoires.**

La répartition des compétences souvent confuse peut induire une certaine incohérence de l'action publique. **La création assez systématique d'agences publiques autonomes dédiées à la mise en œuvre d'un projet territorial ne conforte pas la structure administrative conventionnelle,** et ne facilite pas l'optimisation des ressources humaines disponibles.

**Si des instances de coordination sont bien mises en place, la plupart du temps, elles ne sont pas dotées de pouvoirs de tutelle suffisants pour exercer leur fonction d'arbitrage.**

➤ *Un déficit de continuité de l'action publique*

L'absence de véritable gouvernance locale susceptible d'assurer la coordination des acteurs institutionnels locaux et centraux se traduit sur les territoires par **des grandes contradictions entre les politiques publiques mises en œuvre.** Les multiples opportunités de projet générées par le contexte économique récent (bulle immobilière et investissements étrangers massifs) n'ont fait que renforcer l'incohérence de l'action des pouvoirs publics dans la plupart des situations observées.

Issues des civilisations urbaines les plus anciennes du monde, nombre des villes méditerranéennes étudiées sont désormais caractérisées par **un déficit de mémoire des praticiens et professionnels de la ville** quant à l'évolution des territoires, leur fonctionnement et les exercices antérieurs de planification urbaine.

**La capitalisation de la connaissance doit être une préoccupation forte des institutions techniques** afin de permettre une pleine compréhension des dynamiques en cours et d'assurer la continuité de l'action publique.

➤ *Une faible prise en compte des spécificités locales*

**Les fortes aspirations des populations et des décideurs pour des modes de consommation « mondialisée »** conduisent à la transposition de produits, de méthodes et de pratiques exogènes, tant en matière d'urbanisme que de transports. L'on trouve désormais au Caire comme à Las Vegas, pyramides, centres commerciaux, golfs et lotissements...

L'origine des investisseurs en matière de grands projets urbains, mais aussi **la constante influence de l'expertise internationale sur l'ingénierie locale rendent plus difficile la prise en compte des contextes locaux.**

**Le développement d'une expertise spécifiquement méditerranéenne, en matière de recherche, d'enseignement supérieur ou de formation continue, est une nécessité pour la mise en œuvre d'initiatives locales et de solutions spécifiques.** Cela pourrait conduire par exemple à la création d'institutions techniques dédiées à la ville méditerranéenne, et notamment en matière de transports urbains selon des modèles existants dans certains pays du nord (l'exemple de l'INRETS français a été évoqué). Le renforcement des coopérations en Méditerranée devrait permettre d'y contribuer activement.

## • Conclusions du séminaire et perspectives

Sur la base d'un constat partagé sur les nombreuses similitudes des situations présentées, trois idées clés ont été retenues afin d'être portées auprès des décideurs publics méditerranéens en matière de transports urbains : Connaissance, Concept et Coordination, « 3C » pour les villes méditerranéennes:

- **Améliorer la connaissance et les instruments de suivi des dynamiques urbaines...**
  - Pour la prise en compte des nouvelles échelles territoriales : échelle de fonctionnement de vastes territoires urbanisés hétérogènes interdépendants et administrés par une diversité d'entités administratives.
  - Pour la prise en compte des facteurs de durabilité du développement urbain : impacts environnementaux et intégration/insertion sociale.
  - Par le développement de nouveaux outils de suivi et d'évaluation : Mesure des impacts (ex: congestion)/ indicateurs (ex: accessibilité)/ modélisation (ex : qualité de l'air)/impacts économiques: appréciation du cout de la non-action.
  - Par le renforcement de l'expertise technique locale : recherche formation et coopération,
  - Pour un croisement de cultures professionnelles
  
- **Renouveler les concepts et modèles urbains ...**
  - Pour des approches pragmatiques et adaptées aux spécificités locales plutôt que par la simple transposition de produits urbains génériques et standardisés.
  - Pour des modèles urbains moins dépendants de la route et de l'automobile où urbanisme et réseaux de transports collectifs sont intimement liés selon une logique de métropolisation réticulaire,
  - Pour une réhabilitation du rôle de l'espace public tant en matière d'urbanisme que de transports afin de favoriser l'intégration des modes doux/et l'émergence de pôles intermodaux,
  - Pour une pleine intégration des transports artisanaux dans l'offre globale,
  - Pour des approches par l'usage plus que par l'offre.
  
- **Améliorer la coordination entre acteurs du développement urbain...**
  - Pour des approches plus systémiques que sectorielles. On ne fait pas la ville à partir des réseaux, mais on ne fait pas non plus la ville sans réseaux.
  - Pour des approches intégrés et spécifiques.par une véritable territorialisation des politiques publiques.
  - Pour une planification stratégique plus effective par l'émergence d'une maîtrise d'ouvrage urbaine forte.

Face aux défis majeurs que vont devoir affronter les villes méditerranéennes, en matière de démographie comme en matière d'adaptation au changement climatique, il conviendrait de privilégier une approche intégrée et systémique du développement urbain :

- Raisonnée à partir des usages et non des systèmes;
- Articulant diversification de l'offre de transport et maîtrise de la demande de mobilité ;
- Résolue à une véritable maîtrise des dynamiques de croissance et de développement.