

SEMINAIRE REGIONAL SUR LES DEPLACEMENTS URBAINS EN MEDITERRANEE

QUALITE DE VIE ET COMPETITIVITE DES VILLES : UN DEFI POUR LES POURVOIR PUBLICS

22 & 23 JANVIER 2008 – SKHIRAT - MAROC

PROBLEMATIQUE GENERALE

En Afrique du Nord et au Moyen-Orient, l'explosion et l'étalement de l'urbanisation entraînent une forte demande de déplacement au sein des villes. Ce besoin croissant de mobilité passe actuellement par un développement inquiétant de la motorisation, en particulier de la voiture, qui induit des niveaux importants de congestion, freinant le développement économique, générant de fortes pollutions et coûtant chère en énergie, souvent importée. Par ailleurs la multiplication de dispositifs informels ou artisanaux, de taxis de tailles diverses, l'essoufflement, voire l'effondrement, de régies ou de sociétés privées accroissent les difficultés et renforcent l'exclusion de ceux qui ne sont pas desservis ou qui n'ont pas les moyens de payer le moindre transport. Les décideurs (Etats et autorités locales) sont donc confrontés à des situations complexes, qui les conduisent à mener des politiques ambitieuses, tant techniques que financières, de déplacements urbains, en particulier en terme d'infrastructures de transport public (métro au Caire ou à Alger, projet de tramway à Rabat, etc...).

La maîtrise des déplacements urbains est devenue un enjeu capital, d'autant plus nécessaire à l'heure de la lutte contre le réchauffement climatique, engendré en grande partie par les activités humaines et leurs déplacements. Elle permettra en outre de contrôler l'étalement des villes, de stabiliser la demande en énergie et donc de préserver l'environnement. Les gouvernements centraux et les autorités locales se mobilisent et multiplient les initiatives. Les institutions internationales et les associations d'aide au développement apportent leur concours à ces efforts, relayés de plus en plus par la coopération décentralisée.

Pendant, les décideurs et professionnels en charge des questions de mobilité urbaine manquent souvent de perspective. Les réseaux locaux sur ces thèmes sont quasiment inexistantes alors que des initiatives innovantes sont engagées dans certains pays. Les occasions de pouvoir échanger sur leurs expériences et partager leurs connaissances sont également beaucoup trop rares dans la région.

OBJECTIFS DU SEMINAIRE

L'objectif de ce séminaire est de **développer un échange ouvert et constructif sur la conception de nouvelles approches de la mobilité urbaine dans les villes méditerranéennes susceptibles de répondre aux défis du développement durable : qualité de vie et compétitivité des villes**. Ce sera l'occasion pour les décideurs, hautes autorités nationales, et les élus locaux en charge des enjeux urbains, plus particulièrement des déplacements urbains, de se rencontrer, de partager leurs expériences, de confronter leurs points de vue, enfin de trouver des références pour orienter leur action.

Dans cette optique une première version d'un guide de recommandations sera présentée et débattue en conclusion de ce séminaire.

STRUCTURE DU SEMINAIRE

Les villes du pourtour méditerranéen et plus particulièrement des pays du Maghreb sont confrontées à un délabrement des réseaux de transport existants dû en particulier à des problèmes de gestion, de répartition des responsabilités et de financement. Ceci a des conséquences sur la qualité de vie et la compétitivité des villes.

Thème :

Compte tenu de ce contexte, le séminaire approfondira les questions d'**organisation, planification et financement des déplacements urbains**.

Les sessions du séminaire seront organisées autour de quatre sous thèmes :

- L'organisation institutionnelle, la planification, la participation des citoyens...
- Les enjeux économiques, le financement (public, privé, PPP), la tarification...
- Les modes de déplacements pour un service de qualité (bus, tramway, métro,...)
- La gestion de la circulation et la politique de stationnement

Un état des lieux des déplacements urbains dans les pays du pourtour méditerranéen sera fait en introduction au séminaire. Des études de cas et des analyses à la fois théoriques et de terrain seront ensuite présentées par des experts. Ces études de cas porteront non seulement sur les villes du pourtour méditerranéen mais également sur des retours d'expérience de villes d'Europe et d'Amérique du Sud.

Date, durée, lieu et langues de travail :

Ce séminaire de **deux jours** aura lieu, à l'**invitation du gouvernement marocain**, les **22 et 23 Janvier 2008**, au Maroc, à **Skhirat**, à quelques kilomètres au sud de Rabat.

Les langues utilisées seront le français, l'anglais et l'arabe avec traduction simultanée dans chacune des langues.

Public :

Le séminaire est à **destination des décideurs, professionnels, hauts fonctionnaires centraux et locaux, élus, et responsables des transports urbains**.

Outre les acteurs marocains, il est attendu 60 à 70 participants en provenance des pays du Maghreb (Algérie, Tunisie), du Moyen Orient (Egypte, Liban, Syrie, Jordanie, Iran, Yémen,...) et des pays européens.

PREPARATION

Afin de préparer au mieux les sujets des ateliers tenus lors du séminaire, plusieurs inputs ont été identifiés :

- | | |
|---|---|
| ▪ Une enquête globale sur la situation , notamment institutionnelle et financière, des déplacements urbains dans les pays du Moyen Orient et d'Afrique du Nord | <i>Banque Mondiale /
Ville de Marseille</i> |
| ▪ Des études de cas sur les déplacements urbains et périurbains porteront sur certaines villes principales et secondaires du pourtour méditerranéen. Trois études seront engagées en 2007 dans les agglomérations: Tunis, Alexandrie et Istanbul | <i>Plan Bleu</i> |
| ▪ Des visites techniques sur des cas pratiques (Tunis, Barcelone,...) ont été organisées à la demande du gouvernement marocain. | <i>Banque Mondiale /
Medcités</i> |
| ▪ Un guide de recommandations présentera sur la base des notes thématiques par ateliers des éléments concrets d'exécution complétés par des exemples internationaux existants. | <i>CODATU /
Banque Mondiale</i> |
| ▪ Un séminaire restreint de recherche a par ailleurs été organisé par l'Inrets, à Aix-en-Provence en juin 2007, sur le transport artisanal en Méditerranée. | <i>INRETS</i> |
| ▪ Une visioconférence a été organisée, le 15 juin 2007, en partenariat avec l'Agence Universitaire de la Francophonie (AUF), et a permis notamment des rencontres et des échanges entre chercheurs, universitaires et acteurs sur le thème de la gestion démocratique des mobilités urbaines | <i>Banque Mondiale /
AUF</i> |

SITUATION DES DEPLACEMENTS URBAINS EN MEDITERRANEE (EST ET SUD)

1 Diagnostic des déplacements urbains

Selon le Plan Bleu, la population urbaine des pays du sud et de l'est de la Méditerranée qui est estimée aujourd'hui à 165 millions d'habitants, devrait croître d'environ 4 millions d'habitants par an, soit une augmentation moyenne annuelle de près de 2,5%. Le taux d'urbanisation passerait de 64% en 2004 à près de 75% en 2025. Au total, à l'horizon de 2025 la population urbaine de cette région du monde devrait augmenter d'environ 80 millions d'habitants.

A cet accroissement démographique se conjugue un étalement spatial généralisé résultant parfois d'extensions illégales, mais également d'une forme d'habitat à l'horizontal induisant des densités très contrastées entre centre et périphéries. (Le Caire s'étire sur 46 km du Nord et au sud, et sur 35 kms d'est en ouest, Istanbul sur près de 100 kms). De plus la mobilité urbaine devient métropolitaine impliquant des villes proches dans un même espace de déplacements quotidiens. Ainsi, les limites de l'agglomération centrale ne sont plus aujourd'hui pertinentes pour aborder les questions de mobilité urbaine. Ces changements d'échelles territoriales qui caractérisent le phénomène de métropolisation impliquent des difficultés supplémentaires dans la gestion de la mobilité urbaine notamment sur le plan institutionnel.

Une mobilité urbaine plutôt faible mais croissante

Le niveau de mobilité paraît relativement faible dans la plupart des grandes villes au sud ou à l'est de la Méditerranée, par comparaison avec les villes nord-méditerranéennes ou avec d'autres régions du monde. On enregistre autour de l'an 2000 des taux dans la fourchette de déplacements par personne et par jour. Mais on est dans une dynamique d'augmentation de la mobilité individuelle, liée à plusieurs facteurs parmi lesquels la croissance économique semble déterminante.

La marche à pied reste le mode de déplacement dominant avec une part allant de 30% à 50% des déplacements recensés dans les enquêtes. Au-delà de son rôle naturel de mode de déplacement de proximité elle est parfois mobilisée pour des déplacements de plus longue distance, jouant un rôle de substitut aux transports collectifs lorsque l'offre de ces derniers est défectueuse ou lorsque le pouvoir d'achat de certains groupes défavorisés est insuffisant pour couvrir les tarifs de transport public.

La bicyclette est pratiquement absente comme mode de déplacement, contrairement à ce qu'on observe dans d'autres régions du monde. En revanche on trouve des villes où l'usage de deux roues motorisés est présent (Sfax en Tunisie, villes marocaines...) quoiqu'en régression.

Des taux de motorisation relativement faibles et contrastés

Les taux de motorisation (nombre de voitures particulières pour 1000 habitants) dans les pays du sud et de l'est de la Méditerranée sont dans l'ensemble relativement faibles, comparés à ceux d'autres régions du monde, avec des situations légèrement différentes selon les villes, mais évoluant rapidement. Beyrouth fait ainsi exception, avec un taux très élevé. Cependant il demeure inférieur à ceux des pays les plus développés (taux de 488 à Marseille en 1997) ou de certaines villes d'Europe de l'Est.

On observe une dynamique de forte croissance de la motorisation dans la plupart des villes, en raison des politiques de libéralisation des importations, de la croissance des revenus, et de l'aspiration des classes moyennes à accéder à l'automobile.

Un déclin de l'usage des transports collectifs ...au profit de l'automobile

Dans les villes méditerranéennes, l'usage de la voiture particulière s'accroît au point d'atteindre ou dépasser dans certains cas les 50% de répartition modale. Si les transports collectifs dominent encore dans la plupart des villes leur suprématie semble peu à peu menacée, notamment à Alger, Casablanca, Tunis et Téhéran. Par ailleurs, Beyrouth paraît atypique de ce point de vue avec un poids de la voiture particulière représentant de près des deux tiers des déplacements urbains.

Il semble en effet que l'offre de transports collectifs, en particulier l'offre institutionnelle, n'arrive pas à suivre l'incessant développement de la demande. Le faible niveau de service des systèmes de transports collectifs urbains qui en résulte se traduit par

- des surcharges de véhicules, peu compatibles avec des critères de confort ;
- des temps longs et aléatoires d'attente, menaçant la fiabilité des horaires d'activité, notamment pour le travail ;
- et finalement des temps longs de déplacement pesant sur la fatigue et la qualité de vie.

Ces défauts des transports institutionnels conduisent les usagers à rechercher d'autres modes, soit des transports artisanaux plus adaptés, soit des modes individuels pour ceux qui en ont les moyens.

Un poids significatif des transports collectifs artisanaux

Parmi les transports collectifs on a vu apparaître et se développer depuis plusieurs décennies des transports artisanaux exploitant selon les cas des taxis collectifs (grands taxis au Maroc), des minibus ou microbus (shared taxis du Caire, microbus de Damas, fourgons dans les villes algériennes, services à Beyrouth...). Ces transports occupent finalement une place très significative dans l'offre de transports collectifs avec des parcs de plusieurs milliers de véhicules dans chaque agglomération et ils assurent une part importante des déplacements motorisés. Tunis fait figure d'exception, les minibus (louages) n'étant mobilisés que pour l'interurbain.

Leur succès vient de leur adaptabilité pour satisfaire les besoins des usagers mais ils participent aussi à la congestion et à la pollution dans les zones urbaines denses et leur coût pèse dans le budget des ménages.

Un maintien ou un développement des transports spécialisés de ramassage des employés

La difficulté des transports publics à prendre en charge la demande croissante a conduit au développement de modes et services alternatifs. Ainsi l'on peut constater le développement d'une multitude d'opérateurs privés pour le transport spécialisé des travailleurs et étudiants, et ce au détriment de l'offre publique.

Une congestion croissante des réseaux de voirie urbaine

Le réseau routier urbain présente de nombreux problèmes en termes de capacités, de structuration et de gestion des intersections. Ce qui a été diagnostiqué sur une ville marocaine peut s'appliquer à la plupart :

- Capacité insuffisante d'axes clefs de la voirie primaire urbaine.(congestion aux heures de pointe)
- Manque de voies de contournement (usage abusif de pénétrantes)
- Absence de structuration du réseau (manque de hiérarchisation des axes)
- Une mauvaise gestion de la circulation dans les centres urbains (exploitation déficiente des intersections, insuffisance des cheminements et de la signalisation)
- Absence de politique de stationnement

Les autorités en charge des déplacements urbains : rôle prépondérant des Etats et éclatement des responsabilités

La Méditerranée reste une région fortement centralisée où les Etats jouent un rôle prépondérant, dans la planification, l'organisation et le financement des transports urbains tant par l'intermédiaire de l'échelon central qu'à des niveaux déconcentrés. Lorsque ces compétences sont décentralisées auprès d'autorités locales, la répartition des responsabilités semble rester souvent confuse.

Dans la plupart des pays, les institutions locales et/ou nationales en charge des transports urbains souffrent d'un défaut de compétences. Leurs effectifs sont insuffisants tant sur le plan quantitatif que qualitatif, au regard de l'ampleur des enjeux à traiter. Peu d'institutions sont dédiées à l'organisation et à la gestion de systèmes de transports, mais de nouvelles initiatives sont en gestation dans plusieurs pays avec la perspective de nouvelles autorités organisatrices : réforme de 2004 en Tunisie introduisant le principe de ces autorités, dans un cadre restant très maîtrisé par l'Etat ; projet de réforme au Maroc avec des Autorités organisatrices et de gestion des transports ; projet à l'examen depuis plusieurs années en Algérie...

Cet éclatement institutionnel explique qu'on ait une connaissance insuffisante de la mobilité urbaine et que les outils de planification soient peu opérationnels. Mais la réalisation récente d'enquêtes-ménages : Alger, Casablanca, Le Caire, et plus anciennes (Istanbul, Tunis) indique que des efforts de connaissance sont initiés mais doivent être poursuivis car ces enquêtes ne sont pas toujours suffisamment exploitées, elles demeurent peu accessibles... et elles doivent être relayées par un suivi continu et une actualisation des données, comme cela a été fait à Tunis à l'occasion du Plan Directeur de Transport et du projet RFR...

Les systèmes de transport collectif sont eux-mêmes en mutation ou en crise. Le partage de l'offre de transport entre entreprises publiques et privées se fait au bénéfice du secteur public (Algérie, Tunisie, Egypte, Iran), le secteur privé étant en fait représenté surtout par l'artisanal. Le Maroc se distingue avec la mobilisation d'entreprises privées au sein de Partenariats Public Privé.

Les politiques de tarification appliquées au secteur public sont structurellement déficitaires en raison du souci classique d'atténuation du poids important des dépenses de déplacements dans le budget des ménages. Mais on aboutit ainsi à un sous financement du secteur des transports et déplacements urbains qui explique en partie la crise de l'offre.

On constate en effet l'absence de sources de financement dédiées aux déplacements urbains. Les ressources financières des communes sont trop faibles et ce sont les Etats qui contribuent directement au financement des entreprises publiques de transport urbain, tant pour les investissements que plus ou moins directement pour le fonctionnement des opérateurs, par des systèmes de compensations, en particulier pour les tarifs réduits accordés à certaines catégories d'usagers.

Un investissement contrasté dans les transports de masse

Pour palier la situation difficile des transports urbains la modernisation de l'offre tend à se polariser sur des réalisations de prestige avec de nombreux projets d'investissement dans la plupart des villes méditerranéennes, aux côtés des quelques réalisations effectives. Toutefois, les conditions de leur mise en œuvre, leurs capacités à répondre aux besoins et à résoudre les dysfonctionnements existants ne semble pas toujours réunis.

Des initiatives de politique publique encore en faveur de l'automobile...

Les politiques suivies en matière de déplacement urbain dans les villes semblent favoriser le développement de l'usage des modes individuels à travers les nombreuses réalisations ou projets d'infrastructure routière et autoroutière. Ces investissements sont parfois relayés par d'autres initiatives de politiques publiques tendant à favoriser l'équipement des ménages en voitures.

Mais des mesures de limitation du trafic automobile ont aussi été mises en place à l'échelle de certaines villes. Il faut citer Tunis avec son plan de circulation de 1987 interdisant la traversée du centre-ville en automobile, qui a perdu de sa force aujourd'hui ; Téhéran avec son péage urbain introduit dans le centre et sa mesure de limitation du trafic par une gestion alternée des plaques d'immatriculation.

2 Les principaux enjeux de la mobilité urbaine : un défi pour les pouvoirs publics

Maîtriser le coût élevé des dysfonctionnements pour la collectivité

Les conséquences des conditions actuellement insatisfaisantes de déplacement dans les villes du sud et de l'est de la méditerranée sont déjà nombreuses:

- La perte de temps des automobilistes et usagers des transports en commun et son impact sur la productivité des territoires ;
- La pollution atmosphérique et son impact en matière de santé publique ;
- Le poids de la facture énergétique et son impact sur la balance commerciale des pays, notamment le Maroc, la Tunisie et la plupart des pays du Machrek importateurs de pétrole.

L'accès des populations aux services et aux activités économiques tend à être réduit et les indicateurs disponibles suggèrent que les nombreux accidents, la pollution atmosphérique, et les autres nuisances sont en constante progression dans les villes.

Les coûts pour la collectivité sont vraisemblablement très élevés mais des analyses plus conséquentes doivent être menées. Ces dysfonctionnements impactent la compétitivité et l'attractivité des villes méditerranéennes. De plus, si les conséquences sociales sont plus difficilement mesurables, elles n'en sont pas moins conséquentes.

On est confronté à un risque d'accentuation de ces coûts collectifs en l'absence d'une politique vigoureuse, si l'on tient compte en effet de la combinaison des trois facteurs tendanciel :

- hausse du taux de mobilité individuelle,
- allongement des distances de déplacements en raison de l'extension urbaine,
- accroissement de la population des villes, certes ralenti par la transition démographique mais encore soutenue,

Faire face aux nouvelles contraintes de l'environnement et de l'énergie

Il convient d'intégrer de nouveaux paramètres contextuels liés aux évolutions économiques mondiales et aux objectifs d'un développement durable :

- Absorber une hausse durable du coût du pétrole (et la raréfaction du pétrole devrait imposer des politiques économes en énergie) ;
- Préserver l'environnement local des villes en réduisant les polluants nuisibles à la santé ainsi que le bruit de la circulation.
- Limiter les émissions de gaz à effet de serre, responsables du changement climatique

Avoir des institutions efficaces pour appliquer une stratégie maîtrisée de mobilité urbaine

La mise en place d'institutions efficaces en charge de la gestion des systèmes de transports collectifs et de la circulation urbaine est l'un des enjeux majeurs qui ressort du diagnostic de la situation. En raison des mutations rapides actuelles et futures des villes, il convient d'anticiper sur la ville de demain dans son nouvel environnement pour concevoir des solutions durables, ce que seule permet une démarche adaptée de planification stratégique. Ces deux questions très liées seront débattues à l'atelier 1, le 22 janvier après midi..

Trouver la bonne place pour chaque mode de déplacement

Afin d'accroître la qualité de vie et la compétitivité des villes méditerranéennes l'enjeu est l'amélioration d'une accessibilité généralisée qui passe par un équilibre des rôles de chaque mode de déplacement. Il s'agit aussi de donner une image positive d'efficacité et de convivialité des villes méditerranéennes lors des comparaisons internationales, auxquelles sont attachés les décideurs politiques.

Pour redynamiser l'offre de transports collectifs il faut parvenir à mettre en place dans les grandes agglomérations des systèmes multimodaux combinant des lignes structurantes de transport de masse, un réseau efficace d'autobus et une offre complémentaire maîtrisée de minibus et/ou de taxis collectifs C'est l'objet de **l'atelier 2 le 22 janvier après-midi**.

Assurer des systèmes pérennes

Pour parvenir à des transports collectifs de qualité, mais aussi pour assurer un transport public réellement accessible à tous, notamment aux groupes de faibles revenus, la question du financement des transports collectifs est déterminante.

L'atelier 3, le 23 janvier au matin, débattrà de diverses propositions pour s'approcher de solutions pérennes de financement.

Avoir une vision générale de la gestion de la circulation

Les politiques d'aménagement ne tiennent pas suffisamment compte de la réalité de la marche à pied notamment lors de la mise en place des grandes infrastructures routières ou dans la réalisation des zones périphériques d'urbanisation. Les piétons sont les premières victimes des accidents routiers ainsi que de la pollution émise par les véhicules routiers. Il y a un enjeu à favoriser ces déplacements doux, qui contribuent à la qualité et à l'animation de la vie urbaine. La maîtrise de l'usage de l'automobile est un enjeu essentiel et complexe car il s'agit à la fois de limiter les coûts et externalités négatives de ce mode mais aussi de faire bénéficier les populations urbaines des avantages de la dynamique de motorisation individuelle pour les déplacements où elle s'avère efficace et conforme aux aspirations de niveau de vie. Ce thème est traité dans **l'atelier 4, le 23 janvier au matin**.

INITIATEURS DU SEMINAIRE

CODATU, association internationale, a pour objectif de promouvoir les actions d'animation et d'échanges scientifiques, techniques, économiques et sociaux dans le domaine des systèmes de déplacements et de leurs relations avec le développement urbain. Afin de favoriser les échanges d'expériences entre les pays émergents, en développement et les pays industrialisés, CODATU organise environ tous les deux ans des conférences internationales dans le monde entier et pour des bailleurs de fonds internationaux des séminaires en France et à l'étranger : elle participe ainsi au développement des transports en commun dans le monde.

L'idée de monter un séminaire sur les déplacements urbains en Méditerranée est évoquée par CODATU depuis plusieurs années. Le contexte indiqué ci-dessus apparaît comme éminemment favorable à la réalisation d'un tel séminaire.

Par ailleurs, le gouvernement marocain a décidé de lancer une nouvelle stratégie pour les déplacements urbains et de mettre en place ou de restructurer dans ses villes un système de transports urbains performant et adapté à l'utilisateur. Dès 2007, il a mis en place un fonds de soutien aux transports de 20 M € dont les ¾ sont attribués au transport public urbain. Il a par ailleurs sollicité la Banque Mondiale pour l'assister dans ce programme. Des villes européennes, notamment françaises, s'engagent dans des coopérations avec des villes marocaines pour leur apporter leur concours technique, voire matériel.

Le gouvernement marocain (Ministère de l'Intérieur/DGCL) a ainsi proposé à CODATU de tenir la première conférence sur les déplacements urbains en Méditerranée, fin 2007, au Maroc et désire voir cet événement comme le véritable point de départ de sa nouvelle politique.

La Banque Mondiale a quant à elle augmenté depuis quelques années de manière significative ses interventions sur le pourtour méditerranéen. Elle a d'ailleurs décidé d'ouvrir un bureau à Marseille, à proximité du Moyen Orient et de l'Afrique du Nord. Soutenue notamment par la France pour porter un programme de renforcement des capacités des autorités locales en terme de gouvernance et de développement locaux et urbains, l'agence de la Banque Mondiale à Marseille (KNA MENA) a décidé de soutenir l'initiative de CODATU. En matière de déplacements urbains, la Banque Mondiale (en particulier sa vice présidence pour le Moyen Orient et l'Afrique du Nord) soutient divers projets et mène par exemple le programme, précité, d'assistance technique au gouvernement marocain pour lancer une nouvelle politique des déplacements urbains.

Par ailleurs, la Banque Mondiale s'investit tout particulièrement sur la thématique des déplacements en milieu urbain. Elle a publié à ce titre en 2002 un ouvrage de référence sur la question : Villes en Mouvement.

Le Plan Bleu, centre d'études systémiques et prospectives du PNUE/PAM (Programme des Nations Unies pour l'Environnement/Plan d'Action pour la Méditerranée), au service des 21 pays du pourtour méditerranéen, a publié en 2005 un important rapport sur les perspectives en matière d'environnement et de développement et retenu dans son cadre d'intervention stratégique 2007-2015 d'accorder une attention particulière aux problématiques de transport et de mobilité urbaine en Méditerranée au regard notamment de leurs liens avec le changement climatique. Dans ce cadre, le Plan Bleu conduit un programme spécifique en matière de déplacements urbains et périurbains sur la période 2007/2010, fondé sur des études de cas dont les résultats seront débattus lors d'une conférence méditerranéenne programmée en 2009.

La ville de Marseille anime conjointement avec la Banque Mondiale (KNA MENA) un réseau de villes euroméditerranéennes mobilisées sur le développement urbain : **réseau « Europe-MENA »**. Dès l'origine (2004) une majorité de maires et représentants locaux avaient considéré que l'un des thèmes prioritaires devraient être les déplacements urbains et un séminaire devait être organisé à destination des autorités locales du Maghreb, voire du Moyen Orient. C'est donc très naturellement que la ville et le réseau seront associés à ce projet de séminaire international.

MedCités est un réseau des villes côtières méditerranéennes créée en 1991 à l'initiative du METAP, pour le renforcement des actions décentralisées comprenant une assistance technique comme meilleur moyen de promouvoir la conscience des problèmes environnementaux urbains, et de faire de ces actions un véhicule donnant le pouvoir aux municipalités en ce qui concerne la gestion des thèmes d'environnement urbain. Après, MedCités a étendu ses activités de l'environnement local initial au champ du développement soutenable local plus large. Le réseau a développé récemment projets de coopération en mobilité urbaine à Sousse, Tetuan, Tripoli (Liban), Larnaka et Limassol. Actuellement, le réseau a comme membres 23 villes de l'arche méditerranéenne. La présidence est exercée par Rome et le secrétariat général par Barcelone.

CONTACTS

Ministère de l'Intérieur du Maroc (DGCL/DPE)

M. N'Gadi
+212.37.21.58.54
ngadimed@yahoo.fr



Direction Générale des
Collectivités Locales - Maroc

Banque Mondiale KNA-MENA

M. Pipien
+33.4.91.99.24.47
gpipien@worldbank.org

M. Jovignot
+33.4.91.99.24.60
ajovignot@worldbank.org

<http://www.worldbank.org/wbi/knamena>



LA BANQUE MONDIALE



KNA-MENA
Centre pour le savoir et la mise en réseau à
destination du Moyen-Orient et l'Afrique du Nord
Moving Forward Together

CODATU

Mme Lafon
+33.4.78.62.23.09
codatu.lafon@wanadoo.fr

M. Godard
+33.4.42.59.09.17
godard@inrets.fr

<http://www.codatu.org>



PNUE/Plan Bleu

Mme Laria
+33.4.92.38.71.46
slaria@planbleu.org

<http://www.planbleu.org>



Ville de Marseille / Réseau EuropeMena

Mme Rey
+33.4.91.14.68.92
frey@mairie-marseille.fr

<http://www.euromedina.org>



MedCités

M. Parpal
+34.932.234.169
desurb@amb.cat

M. Jodar
+34.933.150.167
g.jodar@forma-plan.com

<http://www.medcities.org>

