

Tiré à part

www.archibat.tn

Archibat

Revue maghrébine d'aménagement de l'espace et de la construction





UN ATELIER POUR PENSER LE GRAND TUNIS

Par Bernard Valero, Ambassadeur, Directeur Général de l'AVITEM

En ce début de 21^{ème} siècle, la Méditerranée doit relever des défis urbains et territoriaux majeurs : sa croissance démographique et son urbanisation littorale, son insertion dans la mondialisation, sa transition écologique, sa cohésion sociale et territoriale et la massification des flux notamment migratoires. Les métropoles sont les principales concernées par ces dynamiques. Au fil des actions et projets menés depuis sa création en 2012, deux évidences se sont imposées à l'Agence Villes et Territoires Méditerranéens durables (AVITEM) : d'abord, celle de la nécessité d'encourager la coopération entre Méditerranéens car ces problèmes leur sont communs. Agir de manière collective, permet donc de trouver plus rapidement des solutions conjointes. Ensuite, l'importance stratégique que revêt la capacité des femmes et hommes pour décider et mettre en œuvre des politiques adaptées aux grands enjeux et à l'écoute des populations. L'objectif est d'autant plus important qu'il se situe dans une Méditerranée en pleine mutation marquée par une dynamique de la décentralisation institutionnelle et une demande de démocratisation des citoyens.



© Avitem

Lac Sud de Tunis

Des ateliers itinérants en métropoles

Pour comprendre et agir sur ces évolutions complexes depuis 2014, l'AVITEM organise et anime des ateliers métropolitains « du projet à l'action » à destination des cadres publics et privés de l'aménagement du pourtour méditerranéen. Conçus en partenariat avec l'Agence Française de Développement (AFD), l'Agence de coopération allemande (GIZ) et le Centre pour l'Intégration en Méditerranée, Banque Mondiale, (CMI), ils prennent chaque année la forme de trois semaines d'immersion dans trois métropoles rythmées par des conférences, visites de terrain, ateliers participatifs, tables rondes publiques et débats avec les élus à partir d'une synthèse de la semaine. Ces séminaires permettent aux auditeurs de découvrir les pratiques des territoires d'accueil qui sont autant de réponses possibles face aux enjeux territoriaux actuels, de comprendre l'évolution et les perspectives de chaque contexte, de rencontrer des cadres et experts locaux. Ils offrent une approche originale de la construction des territoires : revisiter les stratégies de

développement à l'échelle métropolitaine, privilégier le transversal au silo et la stratégie à la planification, relier la vision au projet et à l'action.

Un séminaire organisé dans le Grand Tunis

Pour la seconde année consécutive, un séminaire s'est déroulé sur le territoire du Grand Tunis du 23 au 28 septembre 2018. Différentes raisons ont motivé ce choix. D'abord, l'évolution profonde de la gouvernance territoriale et démocratique que connaît aujourd'hui la Tunisie, comme l'ont souligné les élections municipales de mai 2018. En second lieu, le cadre ambitieux et le contexte chargé de sens du Grand Tunis qui s'inscrit dans une histoire longue mais qui aujourd'hui reconstruit son projet. Enfin, l'engagement exemplaire des acteurs publics et privés de ce territoire qui ont accueilli le séminaire avec une extrême générosité, désireux de jouer un rôle décisif dans le développement de la région capitale¹.

1 - A ce titre, l'AVITEM, l'AFD, la GIZ et le CMI tiennent à remercier les élus mais également les experts locaux qui ont permis la réussite de ce séminaire : Jellal Abdelkafi, architecte, paysagiste ; Slim Abdelwahed, Directeur des Grands Projets à la Transtu ; Mongi Arfaoui, Directeur de l'Urbanisme au MEHAT ; Sami Battikh, Bureau de MedPorts, Président-Directeur Général de l'OMMP ; Jalel Ben Amor, Directeur de l'Urbanisme à la SPLT ; Nazek Ben Jannet, Directrice Exécutive de la Fédération Nationale des Villes Tunisiennes ; Anne Bourdy, Directrice Adjointe de l'Institut Français de Tunisie ; Inès Dahmouni Mimita, Architecte - urbaniste ; Brahim Gafsi, Directeur Exploitation et Développement de l'OMMP ; Mokhtar Hammami, Président de l'Instance de Prospective et Appui à la Décentralisation ; Amina Jegham, Sous-directrice de la Direction de l'Urbanisme au MEHAT ; Fatma Jomni, Directrice Générale à l'AUGT ; Hatem Kahloun, enseignant/chercheur ; Aya Khiari, Directrice des Réseaux et Partenariats de l'ITES ; Mathieu Martin, Chargé d'études au SYSTRA ; Karray Moslem, Ingénieur Principal à l'AUGT ; Hana Rakem, Chargée de Mission à l'Institut Français de Tunisie ; Souad Sassi, Attachée du Maire de Tunis et en charge des relations extérieures ; Lobna Sfaïhi Jaraya, Directrice technique de l'aménagement de La Soukra ; Amel Souissi Talbi, Directrice d'Archibat ; Rafaa Tabib, Expert Conseiller en géopolitique à l'ITES ; Sami Yassine Turki, urbaniste, expert CILG, et professeur ; Imed Zammit, Directeur Général de l'Institut Méditerranéen de Formation aux Métiers Maritimes.

MÉTROPOLES MÉDITERRANÉENNES, DES SINGULARITÉS PAR LE PROJET

Par Marie Baduel, Directrice stratégie AVITEM

Il n'existe pas un modèle unique de la ville méditerranéenne. Pour autant, très tôt, la Méditerranée a porté un modèle de ville spécifique marqué par la mixité des fonctions, la compacité et la densité urbaines, le brassage culturel et ethnique, opposé à celui de l'étalement et de la ségrégation urbaines. Aujourd'hui, certaines permanences, matérielles ou immatérielles édifient un espace de partage de ressources patrimoniales, géographiques, climatiques, sociologiques, architecturales, urbaines, paysagères, lesquelles différencient les villes méditerranéennes des autres villes du monde. Pour autant, le seul partage patrimonial ne suffira pas à perpétuer une pensée originale et féconde sur la façon d'habiter ensemble et durablement cet espace de voisinage. Comment ces villes, désormais métropoles, vont-elles devenir des vecteurs de la spécificité de l'espace méditerranéen en réinventant sa contemporanéité ? Certains héritages sont mis à mal par les pratiques récentes de la fabrique urbaine. La mixité sociale est remplacée par une ville mosaïque entre quartiers réservés aux classes supérieures et ville informelle sous-équipée. Le rapport ville nature se détériore sous la poussée d'une ville diffuse installée au coup par coup sur des espaces agricoles ou environnementaux. La littoralisation de l'urbanisation ainsi que sa diffusion dans les lits des rivières remettent fondamentalement en cause les systèmes ancestraux de protection face aux risques naturels. L'économie locale est en concurrence directe avec les importations en provenance de pays à bas coûts de main-d'œuvre détruisant des pans de production. Et dans le même temps, de nouvelles dynamiques de projets repérés dans l'ensemble des métropoles méditerranéennes attestent de l'énergie des populations, de l'investissement des nouveaux élus à prendre leurs responsabilités dans une attitude ouverte d'écoute et de dialogues, des nouvelles opportunités de croissance, notamment sur des marchés à impacts positifs en terme environnemental, des solutions originales pour concilier un habitat contemporain et une nature préservée. Pour l'AVITEM, produire grâce



© Avitem

Présentation de Tanger Med

aux ateliers métropolitains une meilleure connaissance de ces projets, concourir à leur mise en synergie, analyser et partager ces références avec un réseau de professionnels, c'est participer modestement à ce renouveau des métropoles méditerranéennes. Les ateliers métropolitains investissent la notion de projet, selon trois registres :
- Prendre place au sein du « marché mondial des territoires » devient un enjeu décisif. Reconfigurations portuaires, grandes opérations de mutations urbaines ou urbanisme évènementiel en sont les principaux moteurs entre matériel et immatériel, permanent et éphémère.
- Réinventer l'éco-cité méditerranéenne. L'approche est spatiale, en alternative au processus de littoralisation, dans une nouvelle combinaison entre ville et nature, littoral et arrière-pays. Elle est aussi productive, interrogeant les modèles énergétiques, agro-alimentaires ou encore de la promotion immobilière dans leur intégration à un système local de production, distribution, consommation. Elle est enfin servicielle eu égard aux objectifs de cohésions sociale et territoriale de la ville durable.
- Donner à voir le passage des projets à la synthèse. L'intégration de l'ensemble des approches thématiques et le questionnement de leur mise en synergie est une phase essentielle de l'exercice. Elle permet de partager des visions prospectives des devenir métropolitains ainsi que leurs modes de gouvernance entre élus, acteurs et société civile. Une table ronde s'est tenue le 26 septembre 2018 à l'Institut Français de Tunisie. La modération de la rencontre a été assurée par Madame Marie Baduel, Directrice Stratégie Avitem.

LE MOT DES PARTENAIRES



« Nous vivons aujourd'hui un moment très émouvant en Tunisie : l'éclosion d'un débat démocratique métropolitain. Ce dynamisme montre que les différentes communes du Grand Tunis ont bien compris qu'elles partageaient un même territoire et des habitants qui jouent quotidiennement avec leurs frontières administratives. La semaine de séminaire a mis en valeur ces dynamiques qui illustrent l'une des grandes forces de la démocratie locale : la capacité de gérer des projets stratégiques et porteurs d'une vision commune de manière transversale en associant de nombreux acteurs du territoire ».

Jérémie Daussin-Charpentier, Directeur Adjoint de l'Agence AFD de Tunis



« Le CMI, à travers son programme urbain, promeut l'échange de connaissances et d'expériences autour d'enjeux d'inclusions sociale et territoriale et de renforcement des capacités des gouvernements centraux et locaux. L'atelier organisé sur le Grand Tunis s'inscrit parfaitement dans ces objectifs : la croissance urbaine a amené à une mutation rapide de communes périphériques comme La Soukra, soulevant des enjeux importants en termes de mobilité à l'échelle de l'agglomération, de logement et de mise à niveau des infrastructures de base, qui ont pu être discutés et comparés avec d'autres contextes ».

Blanca Moreno-Dodson, Manager du Centre pour l'Intégration en Méditerranée



« Le programme GIZ CoMun travaille depuis plusieurs années, à renforcer les capacités techniques et institutionnelles pour le développement et la gestion urbaine à l'écoute des citoyens, tout en encourageant les réseaux de coopération municipale permettant le dialogue et les échanges d'expériences. Le défi urgent des métropoles est une bonne base pour créer un groupe de travail transfrontalier avec des participants qui puissent échanger leurs expériences, renforcer leurs compétences professionnelles et encourager la coopération en Méditerranée ».

Meinolf Spiekermann, Directeur du programme GIZ CoMun.

Le Centre pour l'intégration en méditerranée a récemment produit, en partenariat avec les membres de l'Urban Hub, groupe de travail rassemblant des organisations et bailleurs de fonds internationaux actifs dans le développement des villes en Méditerranée (il rassemble les organisations suivantes : l'AFD, Codatu, l'Avitem, Cities Alliance, la BEI, GIZ, MedCités, UCLG-MEWA, le Bureau d'ONU-HABITAT pour les Etats Arabes, et la Banque Mondiale), un recueil de 14 expériences de projets de développement urbain et de transport au sud et à l'est de la Méditerranée. Ce document met en évidence certaines initiatives dont on peut s'inspirer, ou au contraire, dont on peut comprendre les limites afin de ne pas les reproduire, et notamment le fait que :

- Dans les opérations d'aménagement, le relogement ou recasement sur place des habitants affectés par un projet, est un moyen d'éviter un accroissement des inégalités territoriales. Ainsi le projet d'écocité de Zénata, situé dans la périphérie du Grand Casablanca et actuellement en cours de réalisation (avec l'appui de l'AFD, de la BEI et de l'Union Européenne), doit permettre à terme la réinstallation sur place de près de 45.000 habitants, la plupart bidonvillois. Cette approche se démarque du programme Villes Sans Bidonvilles, opération de grande ampleur menée par le gouvernement marocain depuis 2004 pour résorber l'habitat insalubre, qui a pu engendrer une dégradation des conditions de vie des ménages du fait de l'isolement de certains sites de réinstallation et ce, alors même que leur accès aux services de base s'en trouvait amélioré.
- L'amélioration des systèmes de transport passe non seulement par le développement de modes de déplacement collectifs efficaces, qu'illustrent par exemple les projets de BHNS à Amman, de métro au Caire, ou de Tramway à Rabat-Salé et à Casablanca (mis en œuvre avec le soutien des bailleurs AFD et BEI), mais également par une meilleure articulation de l'ensemble des modes de transport à l'échelle

de l'agglomération. Dans ce domaine, la municipalité d'Istanbul a, par le biais de son opérateur BELBIM, mis en place dès 2003 une intégration tarifaire qui permet de combiner avec une seule carte de transport (Istanbulkart) l'utilisation de bus, métros et tramways. BELBIM travaille également à l'extension d'Istanbulkart aux modes de transport informels de l'agglomération tels que les dolmus (minibus).

- Les approches territoriales ou « intégrées » sont à privilégier par rapport aux approches sectorielles : à titre d'exemple, le projet INDH-Inmae mis en œuvre par la Lyonnaise des Eaux de Casablanca (Lydec) au Maroc avec un soutien partiel de bailleurs de fonds dont la Banque Mondiale et l'AIMF ont eu un succès certain dans la mesure où il a permis le raccordement de près de 45.000 ménages du Grand Casablanca (chiffres à fin 2017) à des services d'eau, d'assainissement et d'électricité. Cependant, pour assurer un véritable rattrapage de ces quartiers d'habitat non règlementaires, INDH-Inmae devrait être mené en parallèle, d'autres interventions, mise en place d'équipements sociocollectifs, de l'éclairage public, de commerces et services privés, d'espaces verts, de l'entretien des voiries et du ramassage des ordures, qui manquent encore cruellement.

Ces quelques exemples montrent que, concernant les projets de développement urbain et de transport, un certain nombre d'enseignements peuvent être tirés. Le CMI, au travers de son Urban Hub, concourt modestement à identifier et partager ces enseignements afin (i) d'informer l'action future des gouvernements et bailleurs de fonds et, ce faisant, (ii) de permettre une meilleure coordination des interventions des organisations qui promeuvent un développement territorial intégré en Méditerranée. ■

Blanca Moreno-Dodson,

Manager du Centre pour l'Intégration en Méditerranée

Le projet métropolitain a des implications à très long terme, coûteuses, multisectorielles, mobilité, attractivité économique, cohérence territoriale et sociale, environnement et souvent décisives pour les générations à venir. Cette complexité de l'approche projet nécessite une gouvernance participative, multi-acteurs, et surtout flexible pour s'adapter à la nature des projets. Pas de planification figée à long terme, mais un processus de décision qui suppose une permanence du débat.

Quelles organisations démocratiques peuvent associer toutes les parties prenantes du projet. Les institutions et administrations étatiques, les collectivités locales, les acteurs économiques, ainsi que les organisations de la société civile et offrir un espace de coordination et de décisions légitimes et pérennes ?

La voie institutionnelle de la création d'une nouvelle autorité métropolitaine n'est pas toujours opportune. Un échelon supplémentaire dans un paysage institutionnel en recomposition avec la décentralisation, peut provoquer de nouvelles concurrences entre collectivités locales, et alourdir les fonctionnements politiques et administratifs. S'il s'agit de gérer un processus de concertation, multi acteurs, interdisciplinaire et participatif, alors comme le montre le cas de Hambourg, une structure légère d'ingénierie et d'animation au service de l'écosystème d'acteurs métropolitains peut apparaître plus efficace. La libre association, la volonté de coopérer au cas par cas, sont alors les moteurs de la coopération métropolitaine pour engager des métropoles par le projet ! ■

Meinolf Spiekermann, Directeur du Programme GIZ CoMun



Tunis



Tirana



Tétouan



Table ronde à l'Institut Français de Tunisie

LES PORTS EN MÉDITERRANÉE : UNE NOUVELLE PAGE DE L'HISTOIRE URBAINE, PATRIMONIALE ET TERRITORIALE

Par Marie Baduel, Directrice Stratégie AVITEM et Amine Benaïssa, Architecte - urbaniste, Professeur IUP

Les intervenants de la table ronde :

Sami Battikh, PDG de l'Office de la Marine Marchande et des Ports de Tunisie et Vice-président du réseau MED PORT ; Amine Benaïssa, Architecte Urbaniste ; Alberto Cappato, Directeur du Port Antique de Gênes ; Inès Dahmouni Mimita, Architecte tunisienne, spécialiste des ports.
Modération : Par Marie Baduel, Directrice Stratégie AVITEM

Le paysage portuaire évolue structurellement sous la double influence de l'évolution mondiale de transport de marchandises et des processus d'obsolescence des ports. Les nouvelles puissances asiatiques et la course à l'optimisation des flux, induisent une nouvelle géographie portuaire recentrée sur quelques hubs, Gibraltar-Suez-Panama, à partir desquels les marchandises arrivées par de gigantesques porte-conteneurs, sont ventilées dans un réseau de ports secondaires. Deux impacts territoriaux immédiats sont relevés. Dans les centres-villes, les ports très contraints dans leur expansion et leur fonctionnement saisissent des opportunités de reconversion vers des activités urbaines. Concomitamment, la montée en puissance des activités de transbordement provoque un mouvement de desserrement des ports par rapport aux villes et se traduit par la construction de nouveaux ports en eaux profondes, avec pour certains une vision stratégique de connexion à un hinterland industrialo logistique.

Dans ce contexte, le débat d'une nouvelle page de l'histoire urbaine entre villes et ports, s'ouvre autour de trois questionnements successifs : les ports, moteurs de la refondation urbaine ? L'évolution portuaire aux croisements des échelles territoriales, notamment métropolitaines pose-t-elle de nouveaux défis ? Ports et développement durable, quelle équation possible ?

Renouer avec le pacte fondateur ville port

À l'origine le port était ville et la ville port. À partir du XIX^{ème} siècle, les ports « dérobés à la ville » s'isolent pour optimiser leur fonctionnement. Aujourd'hui, trop contraints en termes d'espaces, insuffisamment profonds pour autoriser l'accueil de porte-conteneurs, les ports de centre-ville se reconvertissent en nouveaux quartiers urbains de grande

qualité, souvent autour des gares maritimes, ferries et croisiéristes : Hambourg, Marseille, Tanger, Gênes, etc. L'aménagement devient un enjeu essentiel de l'activité portuaire qui contribue à son équilibre économique.

Le port Antique de Gênes est un exemple abouti de cette mutation grâce à une décision courageuse d'ouvrir le port à la ville et au talent de l'architecte génois Renzo Piano, explique son PDG Alberto Cappato. Société de concession terre mer jusqu'en 2050, cette structure mixte finance tout le fonctionnement du port antique. Gestionnaire d'espaces commerciaux, d'activités économiques ou propriétaire de structures culturelles comme l'aquarium, les recettes sont reversées pour moitié à la municipalité, déduction faite des investissements. Il s'est créée ainsi un cercle vertueux qui incite à réinvestir au maximum, entraînant ainsi des équipements démonstrateurs des innovations technologiques et sociales. Outre l'aspect financier, l'ouverture du port intensifie son rapport au citoyen et à un écosystème portuaire constitué d'acteurs aux horizons multiples.

Pour le Port de Tunis, la situation est plus difficile. Son fonctionnement fut stoppé en 2002, laissant une friche de 100 hectares sur le rivage lagunaire. Réelle opportunité de transformation de la ville de Tunis, en continuité directe avec le centre-ville malgré une coupure autoroutière, l'opération de reconversion est confiée à une société étrangère. Plus de quinze ans après, le site à l'abandon s'est dégradé. Pour Inès Dahmouni Mimita, Architecte - urbaniste, le port de Tunis ne doit plus être le terminal mais au contraire une prolongation de la ville et un nouveau centre. Dès lors, il ne peut s'agir d'un projet pensé par l'extérieur et en circuit fermé, comme l'évoque certaines images, mais d'un morceau de ville, fruit d'une concertation multi acteurs. Une centralité, pièce d'un archipel portuaire Tunis-Radès-La Goulette et plus loin Bizerte et Enfidha, qui participera à la projection du grand Tunis au rang des grandes métropoles méditerranéennes. Pour Amine Benaïssa, Architecte - urbaniste, il y a urgence de réinvestir les lieux. Un urbanisme de transition, fait de propositions de loisirs aux citoyens, juste pour « donner envie d'avoir envie », sans engager l'avenir.



Port de Tanger ville



Conteneurs à Radès



Port de La Goulette

Nouvelle matrice ville port au croisement des échelles territoriales mondiales, méditerranéennes et locales

Le développement de la conteneurisation et la course au gigantisme des bateaux est une seconde dimension de la restructuration portuaire. Les porte-conteneurs divisent les coûts d’acheminement des marchandises par deux. Pour les territoires méditerranéens, la captation de ces flux de marchandises devient un enjeu majeur qui suppose des investissements colossaux pour équiper de nouveaux ports en eaux profondes, moins contraints par les contextes urbains et donc plus éloignés des centres-villes. La ville française de Fos en est un exemple relativement ancien. Le succès de ces investissements n’est pourtant pas garanti, en atteste la fragilité des ports de transbordement soumis à de fortes concurrence.

Tanger l’a compris récemment en réalisant un nouveau port Tanger Med en eaux profondes. Deux paris gagnés, un à gagner. Le premier est celui du renforcement du hub de Gibraltar, à court terme 6 millions de conteneurs seront traités à Tanger Med avec une croissance rapide et continue. Le second est la capillarité entre le port et les zones franches industrielles et logistiques de l’hinterland qui accueillent désormais plus de quatre cent entreprises, dont Renault. Il reste l’optimisation des retombées territoriales, qui est un processus plus lent qui devra impacter structurellement l’attractivité, la durabilité et la cohésion sociale et territoriale de cet espace organisé à l’échelle métropolitaine voire régionale du nord Maroc.

Pour M. Samir Battikh, la Tunisie peut être le troisième hub du sud de la Méditerranée entre Port-Saïd et Tanger-Med. Les ports historiques de la Tunisie doivent être supplantés par un réseau de ports en eaux profondes de 4ème génération. Enfidha sera le premier avec une perspective de 5 millions de conteneurs et 56.000 emplois et une capacité d’extension quasi sans limite. Bien entendu, les Chinois ont fait des propositions d’investissement, mais la Tunisie entend conserver une certaine autonomie par rapport à la route de la soie. L’engagement d’un transporteur de renommée mondiale et l’organisation des circulations sur un hinterland de 200 kms de circonférence, couvrant la Tunisie et une partie de l’Algérie, pourraient être les deux conditions de réussite de ce projet.

L’approche de M. Cappato se fonde sur une logique d’alliances entre les ports nationaux et internationaux. Gênes n’a plus de capacité d’extension, alors faut-il envisager des travaux à plusieurs milliards d’euros pour ouvrir la voie aux bateaux de plus de 20.000 conteneurs et aux milliers de camions ? A cette course au gigantisme, dont on peut prévoir les limites, le Port de Gênes substitue une stratégie de spécialisation complémentarité entre les différents ports du nord de l’Italie, Gênes-La Spezia-Savourne. Plus globalement à l’échelle de la Méditerranée, Alberto Cappato met en débat la notion européenne des « autoroutes de la mer » pour imaginer une desserte de port à port, Tunis venant desservir le Port de Gênes.

Ines Dahmouni Mimita propose une nouvelle matrice de la relation ville port pour une évaluation de la performance. Cette matrice est fondée sur le croisement des trois fondements de l’activité portuaire à savoir l’économie, la connectivité et les responsabilités environnementale et sociétale avec les quatre échelles d’influences à savoir l’échelle Internationale (commerce mondial), l’échelle régionale (méditerranéenne), l’échelle nationale et l’échelle locale.

Les nouvelles dimensions du système portuaire posent les questions suivantes :

- Quelle économie peut porter le port ? Sûrement, une économie diversifiée, de celle des flux et de la logistique à plus ou moins grandes distances à celle de l’économie circulaire à dimension locale en passant par cette nouvelle économie mondialisée actionnée dans le cadre des grandes opérations urbaines, liée à la culture, à l’immobilier haut de gamme, au commerce et services à valeur ajoutée.
- Avec quels réseaux est-il ancré dans le territoire ? Matériels et immatériels, multimodaux...
- Et enfin avec quelles responsabilités sociétale et environnementale ?

Ports et développement durable, quelle équation possible ?

L’équation ports et développement durable est encore difficile. Les citoyens y sont de plus en plus sensibles et dénoncent des pollutions, air, marine, sol et le manque de visibilité sur les retombées en

termes d’emplois. Les réglementations et les projets en cours laissent envisager une évolution positive en terme environnemental et les emplois portuaires mutent au profit d’une grande diversité et palette de compétences. Mais comment accélérer cette mutation ?

Pour Alberto Cappato, les ports doivent électrifier intensément. Dans le cas de la plaisance, les résultats de l’équipement du port de Gênes a été immédiat en intensifiant la demande y compris sur le créneau des mégas yachts. Pour les ferries, la question demeure. Les bateaux sont anciens, naviguent avec des carburants très pollués et les raccorder à l’électricité suppose pour les ports de créer de petites centrales électriques. La solution environnementale des ports passe en partie par la transition énergétique, productions locales de nouvelles énergies, modernisation des bateaux et utilisation du gaz, économie circulaire. Comme le souligne Samir Battikh les ports 4ème génération seront mieux équipés, notamment en termes de traitement des eaux usées mais l’impact environnemental négatif des ports en eaux profondes est réel.

En synthèse, trois orientations pour conforter la place de la Méditerranée dans le réseau mondial des ports

La première : renforcer l’axe Europe-Afrique du Nord-Afrique subsaharienne. L’économie mondiale fragilise le Pacte Atlantique au profit du Pacifique et par là même, affaiblit la Méditerranée qui passait d’une position centrale à marginale. L’intégration portuaire méditerranéenne et le développement de l’axe Europe-Afrique du Nord et Afrique subsaharienne est encore à construire, à partir de stratégies et de projets communs. Dès lors les rives nord et sud de la Méditerranée doivent pouvoir travailler dans la main autour de projets pour conforter l’ensemble du réseau portuaire plutôt que d’exacerber la concurrence intra régionale.

La seconde: refonder la relation ville-territoire-port. Les opérations urbaines de transformation des espaces portuaires en milieu urbain peuvent être de natures différentes, avec des impacts plus ou moins significatifs sur les dynamiques portuaire et urbaine. Idéalement, ces

projets doivent renforcer l’attractivité urbaine, apports de tourisme par les ports de nautisme et de croisières, projets culturels et de loisirs, offre urbaine diversifiée. Les autorités portuaires deviennent alors aménageurs de la ville, promoteurs d’usages innovants nouvelles énergies, maîtrise énergétique, mobilité douce, mais également médiateurs culturels et animateurs d’écosystèmes d’acteurs pour que la recherche et l’entrepreneuriat continuent à investir la question portuaire et maritime. En complément, des ports en eaux profondes se créent hors des contextes urbains, mais en relation directe avec les nouveaux territoires métropolitains ou régionaux. Leur réussite tient à leur prise directe avec les grandes routes maritimes, à l’efficacité de leurs prestations mais également à la qualité de leur capillarité avec l’hinterland qui suppose une réorganisation des bassins d’emplois, de nouveaux espaces d’activités économiques industrielo-logistiques, et une adaptation des réseaux matériels et immatériels, le tout à la grande échelle territoriale.

La troisième : accélérer la mutation vers des ports écoresponsables. Les ports n’ont pas encore suffisamment pris la mesure de leurs responsabilités sociétale et environnementale, et pourtant les citoyens exerceront de fortes pressions. Transparence et actions sont attendues. Là encore, la coordination méditerranéenne est nécessaire pour que la mise à niveau des équipements se fassent de concert.

Pas de projet sans gouvernance ! Ces différentes évolutions supposent localement des lieux de coordinations stratégiques, et plus globalement des espaces d’échanges et de prospective méditerranéenne. L’association MedPort, récemment créée, doit jouer un rôle important en ce sens. A moyen terme, cette association doit pouvoir s’ouvrir à d’autres acteurs que les autorités portuaires, pour intégrer chercheurs et acteurs territoriaux, y compris la Commission européenne qui sûrement aura un rôle à jouer dans cette structuration méditerranéenne des activités maritimes et portuaires.

LE GRAND TUNIS, UNE MÉTROPOLE EN PASSE DE CONSTRUIRE SON PROJET

Restitution aux élus du Grand Tunis de la synthèse du séminaire

Par les auditeurs² du séminaire sous la coordination de Coline Ulusakarya,
Chargée de Mission AVITEM

En clôture de l’atelier métropolitain organisé sur le territoire du Grand Tunis par l’AVITEM, l’AFD, la GIZ et le CMI, une rencontre avec l’ensemble des Maires de la métropole a été organisée le vendredi 28 septembre 2018. Souad Ben Abderrahim, Maire de Tunis et Présidente de la Fédération Nationale des Villes Tunisiennes (FNVT), a ainsi convié les nouveaux élus du Grand Tunis à l’Hôtel de Ville pour prendre connaissance des résultats de la semaine de travaux issus du partage entre une vingtaine d’auditeurs cadres du pourtour méditerranéen en dialogue avec les acteurs locaux.

Ils ont répondu massivement. La séance a initié un espace de débat entre les élus, du Grand Tunis dans la perspective d’une coopération métropolitaine, qui s’est poursuivi tard dans la soirée. Madame le Maire a souligné que cette initiative correspondait à une nouvelle approche de l’aménagement du territoire qui s’appuie sur une véritable concertation avec l’ensemble des acteurs d’une même région métropolitaine : citoyens, secteur privé, services déconcentrés de l’Etat, élus locaux... La FNVT entend ainsi dynamiser la vie locale et encourager la coopération intercommunale pour permettre un développement local harmonieux. Cet article restitue les quelques éléments d’analyse que les participants de l’atelier métropolitain ont très modestement construit durant leur séjour et restitué lors de cet événement.

Le Grand Tunis en mutation

Au cours de son histoire, l’agglomération tunisoise s’est étendue, sur les territoires des gouvernorats de Tunis, Ariana, Ben Arous et Manouba. Ils représentent aujourd’hui 24 % de la population tunisienne, soit environ 2.800.000 habitants. D’une configuration spatiale monocentrique, le Grand Tunis se réorganise selon un modèle en archipels, avec l’émergence de nouvelles centralités au sein des quatre gouvernorats et plus largement en s’intégrant à un système de villes à l’échelle de la région du sud-est tunisien : pôle de compétitivité industrielo-technologique de Bizerte, futur port en eaux profondes d’Enfidha... Si le développement du centre est restreint par les caractéristiques géographiques des lacs et par un manque d’attractivité résidentielle, l’urbanisation avance à rythme soutenu en périphérie sous l’influence conjointe de grands projets publics et privés ainsi que d’une diffusion informelle de la ville qui en constitue près de 50 %. Ainsi risque-t-on de vivre la disparition des derniers terrains agricoles ainsi que les espaces vierges du littoral et des Berges du Lac.

Redessinés à l’échelle du grand territoire, les nouveaux flux invitent à réorganiser un système de mobilité facilitant les connexions entre les différentes composantes de l’archipel urbain. Le modèle actuel construit en étoile à partir d’un centre déjà engorgé au niveau de la boucle centrale, place de Barcelone, station République et station Bab El Khadra, anticipe encore trop peu ces mutations qui induisent pourtant une augmentation des déplacements entre périphéries. Alors



Clôture de l'atelier métropolitain organisé à l'Hôtel de Ville de Tunis

que le transport individuel est marqué par une congestion quotidienne avec un taux de motorisation à la croissance plus rapide que celui du maillage routier malgré de nombreux travaux engagés, l’attractivité du transport collectif connaît une baisse significative due à la saturation du service et la difficulté du secteur public à réaliser les projets d’intervention nécessaires. En 1977, les déplacements motorisés, polluants et accessibles aux plus privilégiés des Tunisois, représentaient seulement 30 % de la mobilité urbaine ; ce chiffre est monté jusqu’à 80 % aujourd’hui. Pour Yassine Turki, urbaniste, expert CILG et professeur, « inverser les tendances en matière de mobilité est un défi urgent alors que le Grand Tunis était autrefois un exemple en matière de partage modal » pour proposer un service accessible à tous les Tunisois et plus respectueux de l’environnement.

Si le Grand Tunis bénéficie d’un positionnement avantageux sur le pourtour méditerranéen, la métropole peine encore à capter les différents flux matériels et immatériels sillonnant l’axe Europe-Afrique sur lequel elle constitue pourtant un nœud central. En réaction, de grands projets urbains sont engagés pour stimuler son attractivité : aménagement des berges du lac accueillant services haut de gamme et sièges de multinationales, reconfiguration du système portuaire avec la perspective de délocalisation du port en eaux profondes à Enfidha qui questionne la réorganisation du bassin d’emploi en centre-ville... Pour les auditeurs de l’atelier métropolitain, la mise à niveau du Grand Tunis aux normes internationales doit aussi passer par une meilleure articulation entre ces grands projets et leurs retombées en termes de cohésion sociale et territoriale pour permettre aux habitants de bénéficier et de participer de l’effet d’entraînement de la métropole. Le développement d’une offre de services répondant aux besoins des Tunisois, mobilité, logement, emploi, confirmera l’attractivité internationale du Grand Tunis. Pour ce faire, l’investissement peut se doubler d’un accompagnement à la créativité et à la production citoyenne : autoconstruction pour requalifier la ville informelle, systèmes d’économie sociale et solidaire...

Inscrire le développement dans une vision stratégique et un processus d’action

Alors que le développement du Grand Tunis a pris la forme d’un processus d’addition entre une multitude d’opérations peu connectées les unes aux autres, façonner une vision partagée du territoire à la

grande échelle est un chantier politique essentiel pour organiser la cohérence entre les différents projets et passer ainsi de l’addition à la synthèse. Les auditeurs du séminaire proposent l’élaboration d’un tel plan stratégique afin de créer les conditions d’accompagnement des mutations territoriales au-delà des simples politiques de rattrapage.

A la planification traditionnelle, qui crée un décalage constant entre intentions planifiées et réalité du terrain, serait préférée une projection à géométrie variable plus dynamique, facilitant l’appropriation par l’ensemble des acteurs publics et privés, la transversalité entre les secteurs impliqués et les montages financiers et opérationnels innovants. La vision prospective Tunis 2050, en cours d’élaboration par le Ministère de l’Equipement, de l’Habitat et de l’Aménagement du Territoire, pourrait faire émerger un tel processus.

Mais la perspective d’une vision stratégique ne doit pas bloquer l’action. Dès à présent, la transformation du Grand Tunis est engagée par quelques grandes opérations urbaines susceptibles de jouer un effet de levier en engageant une nouvelle dynamique métropolitaine. En fédérant énergies et investissements, ces grandes opérations ont la capacité d’activer les connexions, de faciliter la coordination entre les différents acteurs, échelles et secteurs du territoire, tout en expérimentant de nouveaux modes d’action adaptés au contexte tunisois. Des espaces d’innovation qui pourraient inspirer d’autres projets à l’échelle métropolitaine.

Le projet de réaménagement de la place de Barcelone et de son pôle d’échange multimodal « porte en lui la possibilité d’améliorer la qualité de vie quotidienne des Tunisois » pour Slim Abdelwahed, Directeur des Grands Projets à la Transtu. Qualité du service de transports en commun et aménagement d’une place centrale de Tunis sont les deux enjeux de cette opération. Alors que la transformation de la place de Barcelone constitue la dernière étape du grand projet d’aménagement de la boucle centrale au budget estimé de 98 millions d’euros, ce temps de latence représente une opportunité pour tester des installations et des usages temporaires qui se grefferaient aux interventions plus lourdes sur les infrastructures. Un travail avec des collectifs associatifs pourrait être engagé sur la mobilité douce par le développement de pistes cyclables et sur l’aménagement paysager avec des pépinières urbaines. En parallèle, une consultation internationale est proposée par l’atelier métropolitain pour comprendre les solutions d’articulation entre le futur réseau de transport et le projet urbain.

Le système lagunaire du Grand Tunis s’impose comme un axe de restructuration de la métropole capitale. Aujourd’hui, le niveau de valorisation des lacs et sebkhas est très inégal. Le lac nord est investi par la Société de Promotion des Lacs de Tunis, partenariat public/privé qui a permis de porter dans le long terme une opération d’assainissement exceptionnelle du lac désormais brevetée et, plus récemment, une extension urbaine rapide sur 1.300 hectares. L’enjeu pour la finalisation de ce projet est la création d’un espace d’expérimentation de nouvelles formes d’urbanisation et d’architecture pour qualifier cette extension du centre-ville de Tunis, intégrant notamment des services de smart city.

La sebkha Sejoumi est, elle, l’objet de réhabilitation par le Ministère de l’Equipement, de l’Habitat et de l’Aménagement du Territoire. Le diagnostic est grave : un espace fortement pollué soumis au risque d’inondation auquel sont exposés les 500.000 habitants installés sur

les berges. Les solutions sont complexes entre des actes techniques de réduction des risques et de gestion environnementale, une capacité de production urbaine aux fonctions diversifiées et un accompagnement social pour assurer, à terme, une réelle mixité sociale.

Troisième étape de cette restructuration lagunaire, la connexion entre le centre-ville de Tunis et l’ancien port de minerais. Actuellement, le quartier de la Petite Sicile se voit fragmenté en petits lots occupés par des commerces de mécanique ; l’axe autoroutier reliant le nord au sud de la métropole entrave la circulation des piétons ; l’aménagement du lac sud, où était implanté l’ancien port, n’a jamais été lancé et laisse cet espace dans un état très dégradé. Selon Inès Dahmouni Mimita, architecte spécialiste des ports, « la mutation de ce territoire reste donc à imaginer pour reconnecter le centre-ville au bord de mer » en jouant sur la réhabilitation environnementale et urbaine et la mise en valeur du patrimoine portuaire.

Quelle gouvernance pour le Grand Tunis ?

L’élaboration d’une vision prospective du développement du Grand Tunis tout comme la mise en œuvre de grandes opérations urbaines pose nécessairement la question du modèle de gouvernance adapté au contexte tunisois. Selon Yassine Turki, « Tunis ne pourra plus continuer à naviguer sans pilote » : une réflexion sur les plateformes et outils pertinents pour diriger les projets à l’échelle métropolitaine doit désormais être menée. L’histoire longue du Grand Tunis peut être une source d’inspiration. Jellal Abdelkafi, architecte, paysagiste et urbaniste, rappelle que de 1974 à 1995, le District du Grand Tunis a représenté une incroyable innovation en proposant une structure interministérielle et interinstitutionnelle en capacité de concevoir des projets à l’échelle des quatre gouvernorats.

Aujourd’hui, le cadre de la décentralisation offre de nouvelles possibilités : le code des collectivités octroie des compétences élargies aux communes. Mais au-delà de l’adoption d’un texte, il s’agit pour Mokhtar Hammami, Président de l’Instance de Prospective et Appui à la Décentralisation « d’un processus long et culturel, qui questionne le positionnement de l’Etat, les relations interinstitutionnelles et les défis de mise en œuvre opérationnelle notamment liés aux ressources financières et humaines des communes ». L’enjeu pour les équipes issues des élections récentes est en effet de taille : réunir un consensus politique en consolidant la confiance populaire pour porter ces dynamiques. Il s’agit donc d’inclure dans le système de gouvernance partagée, les services techniques des communes, universitaires, acteurs privés et membres de la société civile dont il faut souligner la disponibilité, l’expertise et la volonté d’implication dans le devenir de leur territoire.

L’atelier métropolitain a bénéficié d’une grande mobilisation des nouveaux élus, extrêmement ouverts au débat, impliqués dans l’action et conscients des enjeux d’interterritorialité. Ils ont souligné la nécessité de travailler en intercommunalité, en parallèle de la décentralisation en favorisant un système institutionnel souple, lieux de construction des projets communs et de suivi dans le temps. Ils ont insisté sur la nécessité d’engager l’action par quelques projets prioritaires qui feront consensus comme la mobilité douce. En concluant le débat avec les élus, Madame le Maire de Tunis donne l’assurance qu’à l’avenir, elle organisera personnellement ces rencontres en rendez-vous réguliers, étape politique de cette nouvelle plateforme de gouvernance. ■

2 - Mohamed Abdelhakim El Alami, Bureau d’études IFED ; Yousmi Abdelmounin, Conseil Régional de Souss-Massa ; Raoua Alaoui, MEHAT ; Zineb Alaoui M’Hammedi, Agence pour l’Aménagement de la Vallée du Bouregreg ; Amal Barka Kefi, ARRU ; Abir Ben Jannet Essai, ARRU ; Cyrine Ben Mlouka, Réseau des Femmes Leaders Maghrébines ; Omar Bennouna, GIZ Maroc ; Eya Ben Sassi, SPLT ; Abderrazek Chiha, MEHAT ; Aicha Djeghar, Université de Constantine ; Abderrahmane El Fa Groud, Conseil Régional de l’Oriental ; Amel Fehri, Mairie de Tunis ; Faycal Fekih Said, MEHAT ; Kamel Gomri, Mairie de Tunis ; Touria Grabzi, Direction Générale des Collectivités Locales du Maroc ; Achref Khammassi, SPLT ; William Kutz, Université de Cambridge ; Narjes Riahi, Mairie de Tunis ; Jamel Rouis, MEHAT ; Moncef Soudani, MEHAT ; Khaoula Tobij Rhayem, MEHAT.



INTERVIEW DE M^{me} SOUAD ABDERRAHIM, MAIRE DE TUNIS

La situation urbaine de nos villes n'a cessé de se détériorer durant les dernières années. Quel bilan dressez-vous de la lecture de la situation de votre commune au moment de votre entrée en fonction ? Quelles priorités envisagez-vous ?

La Commune de Tunis, comme d'ailleurs les autres communes du pays, a souffert d'une très longue période transitoire. Après la Révolution, une délégation spéciale a été nommée en avril 2011 pour la période d'une année dans l'attente de l'organisation des élections municipales pour assurer une meilleure gouvernance de la Ville.

Les élections municipales n'ayant eu lieu qu'en mai 2018, les Délégués Spéciaux n'ont pas bénéficié du soutien politique que confèrent des élections au suffrage universel, ce soutien qui permet à un Maire d'affirmer son leadership politique au niveau local, national et international. Les services centraux ont donc tout naturellement eu tendance à s'immiscer dans les affaires de la ville et, à cet égard, la commune a perdu la police municipale, organe de contrôle qui assure le respect de la réglementation locale puisqu'elle a été rattachée au Ministère de l'intérieur.

Cette situation pénible, il faut bien le reconnaître, a eu pour conséquence très concrète l'augmentation du phénomène de la construction anarchique, du commerce anarchique, du non respect des règles et procédures affectant énormément la commune. De même, alors qu'un nombre très important d'ouvriers étaient recrutés dans le cadre de l'opération de titularisation de tous les agents occasionnels, ce qui est une mesure sociale très importante, les hauts cadres partis en retraite n'ont pas été remplacés. Chacun comprendra la conséquence de cette situation pour la bonne gouvernance des services...

Ma priorité est donc de renforcer l'administration par la récupération de l'organe de la police municipale et le recrutement d'un nombre adéquat de cadres qualifiés. Notre stratégie est multi sectorielle. Elle concerne la bonne gouvernance et la lutte contre la corruption, la sensibilisation de la société civile et des agents municipaux à ce combat, le renforcement des capacités d'intervention des services municipaux, la réalisation de projets importants que ce soit par nos ressources propres, dans le cadre de la coopération décentralisée ou dans le cadre du partenariat public/privé. Et je compte lancer une campagne de sensibilisation citoyenne pour susciter l'adhésion de la population à cette stratégie.

Les besoins en infrastructures et en services locaux de proximité sont substantiels. L'esthétique urbaine, la qualité architecturale des bâtiments, l'aménagement des espaces extérieurs sauront-ils trouver une place dans les politiques communales en Tunisie ? Comment envisagez-vous de traiter ces questions dans votre commune ?

Il est certain que les besoins sont multiples et que les demandes des citoyens sont pressantes mais je reste optimiste. D'abord grâce à la légitimité du Conseil actuel qui lui permet de prendre des décisions et de les concrétiser. Ensuite en raison de ma ferme volonté de rassembler le plus largement nos concitoyens autour de mon projet car je ne veux exclure qui que ce soit. Je compte travailler de près avec les différents ministères et institutions concernés pour que Tunis s'affirme davantage dans le Maghreb, l'espace méditerranéen et le Monde en général. Tunis est une ville millénaire, une ville qui a la chance d'avoir une histoire qui a marqué l'Histoire du Monde, elle est la capitale de notre pays.

Partout où je vais, je constate l'affection, l'intérêt que l'on nous porte, l'espoir que nous suscitions. Car ne vous y trompez pas, il est des villes, ailleurs, qui attendent de nous, de notre modèle, des villes qui rêvent de s'identifier à notre démarche. Cette situation tant historique qu'actuelle nous y oblige. Et je puis vous assurer que la volonté de restaurer notre rayonnement est un souci partagé par tous les concernés et ce du simple citoyen jusqu'au Président du Gouvernement en passant par les différents partis et les différentes institutions. J'ai la volonté de relever ces défis. J'ai la volonté de rassembler et de coordonner et ma patience sera là pour m'aider dans cette tâche. Car je pense que cette voie est la clé de la réussite.

Vous êtes nouvellement élue, en responsabilité du devenir non seulement de votre commune, mais de celui de la capitale de la Tunisie, le Grand Tunis. Ce futur doit répondre à des enjeux divers, l'internationalisation du territoire, sa construction métropolitaine à l'échelle des flux des personnes et des marchandises et jusqu'au très local, celui des services aux populations, de la gestion urbaine de proximité. Comment voyez-vous les grands enjeux du Grand Tunis ? Comment organiser ce processus métropolitain ?

Afin de faire face à des problèmes complexes tels que la gestion des déchets, le transport, la circulation et le stationnement, l'évolution urbaine, la dynamisation économique, il est nécessaire d'avoir une vision globale qui associe les communes du Grand Tunis. J'ai pris l'initiative de réunir mes collègues à deux reprises pour les initier à l'intercommunalité. Mais aussi, j'œuvre à la tête de la Fédération Nationale des Villes Tunisiennes pour en faire l'association faîtière de toutes les communes tunisiennes et d'aboutir ensemble à des mécanismes de coordination, de collaboration et de planification entre communes d'une même région. Ceci ne passera pas nécessairement par la création de structures supplémentaires qui risquent d'alourdir davantage l'intervention locale. Néanmoins, c'est une question à l'ordre du jour et la première assemblée générale de la FNVT prévue pour début décembre sera l'occasion d'en discuter davantage et d'arrêter ensemble les mécanismes adéquats.

Au-delà du cadre réglementaire, être Maire aujourd'hui, c'est quelles missions exactement ?

La mission du Maire est la mission la plus sympathique et la plus complexe à la fois. C'est une mission qui permet le contact direct avec les citoyens, les servir, partager leurs moments de bonheur lors des naissances, des mariages, des constructions des maisons, d'inauguration de jardins publics, d'organisation d'événements culturels, d'encadrements des enfants et des jeunes. Il lui appartient de favoriser les conditions nécessaires pour que sa ville attire toujours plus d'entreprises pourvoyeuses d'emplois.

Mais c'est aussi une mission très difficile car elle réclame la préservation du lien social. Être Maire c'est avoir la capacité de rassembler et non de diviser. Un Maire ne doit pas être clivant. Il ne doit pas gouverner par et pour la division. Il doit savoir apporter des réponses aux attentes des différents citoyens qu'elles soient dans certains cas utopiques ou contradictoires. Un Maire doit donc être un médiateur, habité par l'esprit de négociation et, surtout, il doit être animé par l'esprit de bienveillance. Ce sentiment qui est l'expression de notre culture tunisienne. ■

Propos recueillis par Archibat

L'«ATELIER MÉTROPOLITAIN» DES HAUTES ÉTUDES URBAINES ET TERRITORIALES EN MÉDITERRANÉE

En 2019, l'AVITEM co-produit le sixième cycle de séminaires avec l'Agence Française de Développement, l'Agence de Coopération Allemande pour le développement - GIZ, programme CoMun d'appui aux communes et le Centre pour l'intégration de Méditerranée

L'objectif principal du Groupement d'Intérêt Public (GIP) est de mettre en place un dispositif d'échange d'expérience, d'expertise, de formation et de coopération permettant de promouvoir des démarches intégrées et exemplaires de développement urbain et territorial entre les acteurs français et les pays de l'Union pour la Méditerranée.

Il répond à une évolution des pays méditerranéens vers une plus grande territorialisation des politiques publiques qu'il s'agit d'accompagner afin de dépasser les logiques sectorielles qui prévalent aujourd'hui dans les politiques publiques pour s'engager dans de véritables démarches intégrées et de long terme d'aménagement territorial et urbain associant les différentes échelles de l'action publique.

www.avitem.org

Opérant pour le compte du Ministère fédéral de la Coopération économique et du Développement (BMZ), la GIZ est l'agence principale de la coopération internationale allemande pour le développement.

Elle soutient le développement urbain et la gestion urbaine dans la région méditerranéenne à travers des nombreux projets, notamment dans des domaines thématiques suivantes :

- Villes et environnement : changement climatiques et villes, gestion des déchets, etc.
- Décentralisation et développement municipal
- Démocratie locale

www.giz.de

Banque publique et solidaire, l'Agence Française de Développement (AFD) est l'acteur central de la politique de développement française.

L'AFD s'engage sur des projets qui améliorent concrètement le quotidien des populations, dans les pays en développement, émergents et l'Outre-mer. Intervenant dans plus de 100 pays et dans de nombreux secteurs - développement urbain, énergie, santé, biodiversité, eau, numérique, formation -, elle accompagne la transition vers un monde plus sûr, plus juste et plus durable, un monde en commun.

www.afd.fr

Le Centre pour l'Intégration en Méditerranée (CMI) est une plateforme réunissant agences de développement, Etats, autorités locales et société civile de l'ensemble du pourtour méditerranéen dans le but d'échanger des connaissances, de discuter des politiques publiques et d'identifier des solutions aux défis qui se posent dans la région.

Les membres du CMI sont : l'Autorité Palestinienne, l'Egypte, la France, la Grèce, l'Italie, la Jordanie, le Liban, le Maroc, la Tunisie, le Service Européen pour l'Action Extérieure (observateur), la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, la Ville de Marseille, la Banque européenne d'investissement et la Banque mondiale.

www.cmimarseille.org

LES ATELIERS MÉTROPOLITAINS CONTINUENT

Le deuxième séminaire sur le Grand Tunis laisse à présent place à la troisième semaine qui bouclera le cycle 2018 des Hautes Etudes Urbaines et Territoriales à Tirana, du 9 au 14 décembre prochain. A travers la découverte de la capitale albanaise, les auditeurs quitteront la région maghrébine pour poursuivre leur immersion dans une métropole située, cette fois-ci, à l'est du pourtour méditerranéen. De la même manière que pour le Grand Tunis, cette promotion de cadres de l'aménagement suivra conférences, ateliers, visites de terrains et débats autour de la question du projet au sein d'un territoire en pleine métropolisation.

Un séminaire c'est



Une cérémonie d'inauguration

Elle ouvre de manière officielle le séminaire, en présence d'élus et de personnalités politiques. A cette occasion, l'AVITEM et ses partenaires présentent les thématiques qui seront abordées durant la semaine.



Des conférences

Elles sont tenues par des professionnels et des experts de haut niveau pour apporter des éclairages et permettre de mieux comprendre le contexte et les logiques territoriales.



Des visites de terrain

Elles sont le moyen privilégié pour appréhender et observer de manière concrète et sensible le territoire et ses logiques métropolitaines.



Un partage d'expertise dans un réseau international

Vous intégrez les réseaux mis en commun par l'AViTeM, l'AFD, la GIZ et le CMI, et découvrez également les réseaux locaux en recontrant les acteurs de la métropole dans laquelle vous êtes immergés.



Des ateliers

Ils proposent aux auditeurs de travailler en groupes sur certains volets du séminaire, à partir de cas pratiques ou de documents cartographiques. L'objectif de ces séances est de porter et d'échanger ensemble des expériences et des réflexions pour réaliser des productions collectives.



Une table ronde

Elle se déroule en présence de spécialistes, d'importantes personnalités et se tient ouverte au public, les moments de table-ronde viennent ponctuer la semaine et invitent à débattre autour des thématiques de la semaine.



Des remises de travaux collectifs

Pour clôturer la semaine et dans le cadre d'une synthèse finale, les auditeurs restituent les travaux qu'ils ont produits collectivement et partagent les enseignements tirés, de leurs remarques et suggestions avec les élus du territoire concerné.

VOUS AUSSI, DEVEZ-VOUS AUDITEURS

Venez rejoindre notre « Atelier métropolitain » des Hautes Etudes Urbaines et Territoriales ! Au programme du cycle 2019, 3 destinations pour chaque semaine : l'aire métropolitaine de Beyrouth, la métropole Nice Côte d'Azur et une métropole marocaine.

Téléchargez votre candidature sur le site de l'AVITEM
Dépôt jusqu'au 15 décembre 2018

www.avitem.org

