

لأجل مدن
مستدامة و شاملة

SymbioCity
Tunisie



COMMUNE
DE MAHDIA

Mahdia durable!

STRATÉGIE D'ESPACES PUBLICS DE MAHDIA

Table des matières

1.	Preface	5
2.	Introduction	6
	SymbioCity	6
	Les priorités pour le développement urbain durable	6
	Buts de la stratégie	7
	Structure d'organisation de projet	8
	La participation des mahdois dans le processus	9
3.	Espaces publics durables, c'est...	10
	Une définition de l'espace public	10
	Une définition locale de durabilité des espaces publics à Mahdia	12
4.	La situation actuelle des espace publics à Mahdia	14
	Une richesse d'espaces publics – mal répartie dans la ville	14
	Accessibilité pour tous à l'espace public	14
	Un espace public mauvais état	14
	Le sentiment de sécurité dans l'espace public	15
	Le réseau de voies et la mobilité urbaine	15
	La sécurité routière	19
	Le marché hebdomadaire: »souk el jomaa«	19
	La gestion de ressources d'eau	19
5.	Les objectifs pour les espaces publics de Mahdia	22
6.	Plan d'action	24
7.	Annexe: le projet pilote	29
	Le site	30
	Processus de participation	30
	1. La mobilisation des usagers	30
	2. Les outils d'animation	30
	Solutions por l'intérêt collectif et propositions de projets	32



Exploitation de l'avant-cour de la mosquée par des jeunes et des enfants.

1 Preface

Par nos orientations, nous engageons l'avenir de notre ville. Au travers de cette Stratégie d'Espaces Publics, le Conseil municipal de la ville de Mahdia relève le défi de la durabilité urbaine.

Chacun le sait, les crises économique et sanitaire actuelles, ainsi que les contraintes qui pèsent sur les communes rendent la tâche d'autant plus complexe. Et Mahdia n'est pas un îlot hors du Monde! Le service municipal n'a de sens que dans la proximité avec les habitants; agents et élus le savent très bien.

Dans le cadre du projet SymbioCity, le groupe de travail constitué de six agents municipaux et de deux élus ont montré un dévouement et une abnégation dans l'espoir de voir les choses changer. Un diagnostic de la ville et une réflexion stratégique des espaces publics ont été menées successivement tout au long de ces deux dernières années. Par cette occasion, je voudrais adresser mes remerciements à tout le groupe pour la

qualité de leur travail et de leur investissement, aux encadrants en la personne de Mme Chiraz Gafsia, Mme Emma Lundborg et Mr Daniel Andersson et à SKL International sans qui rien n'aurait pu être fait.

En effet, c'est grâce à l'engagement de tous, à la participation active de la société civile, au soutien du conseil municipal, qu'il nous sera possible de réunir les fonds nécessaires qui nous permettront de réaliser le projet pilote sur le site choisi par le groupe de travail.

Que cet ouvrage le premier de ce genre à Mahdia, qui témoigne de notre souci de préserver l'avenir de notre territoire et de notre vision stratégique des espaces publics, contribue à un aménagement urbain durable et responsable de la ville de Mahdia.

FAIZA BOUBAKKER BELKHIR
Mairesse de la ville de Mahdia
Novembre 2020

2 Introduction

SymbioCity

SymbioCity est le nom d'une approche suédoise pour le développement urbain durable. Créé en 2008, le programme a pour but d'inspirer des communes de l'expertise suédoise pour le développement durable des villes et est appliqué de façon contextualisée. L'approche est mise en oeuvre par SKL International qui est la section internationale de SALAR (Association Suédoise des Autorités Locales et des Régions).

L'approche de SymbioCity vise à améliorer la qualité de vie des citoyens dans les villes en créant des synergies entre les différents systèmes urbains et en intégrant les aspects économiques, environnementaux et socioculturels. Pour y parvenir, SymbioCity promeut des processus participatifs et prend en considération l'opinion, les apports et les expériences des citoyens, du secteur privé et de la société civile. En apportant une attention particulière à l'égalité des sexes et à l'amélioration des populations marginalisées/désavantagées. SymbioCity entend réduire la pauvreté et améliorer les conditions de vie pour tous. Contrairement à la planification et au développement en silos, la procédure encourage les échanges entre les secteurs ainsi que l'implication de diverses disciplines et des parties prenantes locales, afin d'obtenir des synergies et des solutions intégrées, permettant une meilleure utilisation des ressources et atouts locaux.

Suite à un appel à candidature lancé en avril-mai 2018 par SKL International en partenariat avec la FNCT (Fédération Nationale des Communes Tunisiennes) pour intégrer des villes tunisiennes au projet SymbioCity, la ville de Mahdia a été l'une des deux villes sélectionnées. Un accord de coopération a été signé en septembre 2018 entre le Ministère des Affaires Locales et de l'Environnement, la commune, la FNCT et SKL International pour une période de deux ans durant laquelle le processus de SymbioCity a été suivi par la commune de Mahdia afin de mettre en oeuvre une vision urbaine stratégique innovante et durable.



Les priorités pour le développement urbain durable

La Révision de durabilité Urbaine (RDU) réalisée par le groupe de travail en première étape de ce processus (Cf. le document RDU: Mahdia durable!), a permis de mettre en exergue les principaux défis urbains à relever. Ainsi donc, la gestion des déchets, de l'eau pluviale, de la mobilité et l'accès à un espace public apportant une meilleure qualité de vie, ont été au centre des analyses. Mais d'autres problèmes se sont avérés également importants tels que le développement de la ville en sa périphérie par des constructions de logements non planifiées, ou du fait de l'existence des anciennes carrières. Une stratégie urbaine intégrée est inévitable afin de donner à la ville de Mahdia un développement durable nécessaire à son devenir. Une stratégie pour les espaces publics est l'une des étapes prioritaires pour préserver la ville et lui donner les outils pour un développement futur structuré, cohérent, égalitaire et durable.



Buts de la stratégie

La planification urbaine durable constitue une des priorités du conseil municipal de la ville de Mahdia. Les espaces publics occupent une place importante dans la vie de la ville et ils sont au cœur de la planification. L'élaboration d'une stratégie des espaces publics servira d'outil de référence à toute action d'entretien et/ou de création. Elle permettra ainsi de garantir une planification urbaine respectant les principes de la durabilité.

Afin de mettre en place cet outil de référence, il a été nécessaire d'analyser:

1. Le potentiel foncier: la ville de Mahdia est riche en espaces publics. Ses placettes, rues et ruelles, parcs et points verts constituent une richesse à valoriser. La réalisation d'un inventaire des espaces publics a permis de mesurer ce potentiel et d'identifier des manques.
2. L'usage des espaces publics existants: les mahdois, toutes catégories sociales confondues, veulent ac-

céder et profiter des espaces publics. Cependant certaines catégories sont parfois en minorité. Ainsi parfois la pratique féminine de certains espaces est réduite, ce qui pose la question de l'égalité des genres dans l'usage de la ville. Mais il y a également la question de l'accès aux personnes à mobilité réduite qui se pose.

3. La dégradation des espaces publics: les communes et les différents acteurs de la ville rencontrent des difficultés dans la conception, la gestion et l'entretien du fait du manque de moyens techniques, humains et financiers.

Ces raisons ont poussé le groupe de travail SymbioCity de la ville de Mahdia à formuler une stratégie visant, d'une part, à améliorer les espaces publics existants et d'autre part à en créer de nouveaux dans une démarche urbaine intégrée et durable afin de satisfaire un besoin croissant d'accéder à un espace public de qualité.

L'élaboration de cette stratégie est utile pour aider à atteindre les buts suivants:

1. Organiser et créer une harmonie entre les divers démarches de création ou d'aménagement des espaces publics.
2. Donner une vision prospective des espaces publics en établissant un document transversal apportant une vision globale des espaces publics. Ce document permettra de donner une orientation à suivre, applicable à tout espace créé ou à réaménager.
3. Faciliter la compréhension et la lecture des objectifs à atteindre pour l'amélioration des espaces publics et la durabilité de la ville à travers un document destiné à l'ensemble des acteurs ainsi que les conseils municipaux.
4. Répartir plus équitablement la surface d'aménagement: cet objectif vise l'utilisation des espaces publics et leurs répartitions selon les nécessités des habitants de la ville et la réalité des besoins des usagers.
5. Améliorer et harmoniser les différents plans et divers documents de la ville et son territoire, concernant l'usage des espaces publics, la mobilité et la ville durable. La stratégie contribuera à réaliser une mise à jour des documents tel que par exemple le PAU à partir d'une démarche durable et des propositions cohérentes avec la réalité des besoins et la durabilité urbaine.

Structure d'organisation de projet

La structure d'organisation du projet SymbioCity est constituée de:

Comité de pilotage

Est constitué du conseil municipal, un représentant de SKL International, Paul Dixelius, et aussi d'un représentant de la FNCT. Son rôle est d'agir comme organe de supervision et de soutien formel à la mise en oeuvre, gérer le processus de manière stratégique et prendre des décisions importantes.

Groupe de travail, administration municipale:

Monsieur Mohamed Boussoffara
Monsieur Zouhair Baklouti
Madame Leila Ammari
Madame Samia Nasr Khouaja
Monsieur Hatem Sfar
Madame Imene Ammar

Élus

Madame Abir Beji
Madame Lobna Zouari

Le rôle du groupe de travail (constitué de différents domaines de compétence tels que: environnementaliste, paysagiste, enseignante – chercheuse, architecte et chefs de services municipaux), est de mener à bien toutes les phases de ce projet à travers la mise en oeuvre de ses différentes étapes; organiser des ateliers participatifs; fournir les informations nécessaires; rédiger un plan d'actions stratégiques; communiquer avec les différentes parties prenantes.

Le projet SymbioCity dépend de son appropriation locale. C'est la ville et le groupe de travail qui en est responsable bien qu'il soit encadré notamment par deux architectes urbanistes de SKL International.

Équipe d'architectes-urbanistes, SKL International

Monsieur Daniel Andersson

Architecte urbaniste et Facilitateur de SymbioCity

Madame Chiraz Gafsia

Architecte urbaniste et coordinatrice locale de SymbioCity

Madame Emma Lundborg

Architecte paysagiste, ville de Stockholm

Ont été sollicitées pour contribuer à cet ouvrage

Madame Rim Mathlouti

Expertise et levée de fond

Madame Sabah Zorgui

Architecte-paysagiste

Monsieur Tarek Hancha

Architecte



Rue dans la médina: les piétons y ont la priorité, les arbres offrent de l'ombre et l'architecture contribue à une atmosphère agréable

La participation des mahdois dans le processus

La stratégie des espaces publics est un processus qui concerne tous les habitants et usagers mahdois. Ces derniers ont donc été sollicités dès les premières étapes du processus SymbioCity, en vue de réaliser une analyse à l'échelle globale de la ville. Le groupe de travail a organisé et animé le 24 avril 2019, un premier atelier sur la qualité de vie qu'offrent les espaces publics de la ville de Mahdia et notamment sur la perception qu'ils en ont. L'atelier a compté 24 participants dont 18 femmes. Le groupe de travail a ainsi pu faire une première évaluation sur les espaces publics en général à partir des faiblesses et des menaces ainsi que des atouts et des opportunités formulés par les participants à l'atelier. Ainsi par exemple, la majorité des participants considéraient l'espace public à Mahdia comme ayant un faible pouvoir de captation touristique et d'attractivité pour la population riveraine. Pour expliquer ce ressenti, plusieurs facteurs ont été évoqués et formulés comme suit: le manque d'aménagement et d'entretien: *«la majorité des espaces verts et placettes ne bénéficient pas d'une infrastructure*

de qualité pour accueillir les passants (bancs, végétation, poubelles, toilette public, lumière...)»; Le manque de sécurité et d'accessibilité: *«incivilité et délinquance sur la voie publique»*; le manque d'animation et d'identité locale: *«un espace public devrait être approprié et contribue à la fierté des habitants»*.

Les dernières étapes du processus ont également fait l'objet d'une importante implication des citoyens en vue d'une analyse à plus petite échelle pour identifier spécifiquement le futur projet pilote autour de la thématique des établissements scolaires. En effet, une fois le site choisi, le groupe de travail a organisé et animé des ateliers avec les usagers directs (femmes, hommes, enfants, commerçants...) des écoles primaires Hiboun et Habib Bourguiba et leurs quartiers. Des ateliers ont d'abord permis de réaliser un diagnostic et une analyse détaillés des enjeux et défis du site puis, d'autres ateliers, ont quant à eux permis de penser des solutions adéquates répondants à ces enjeux et défis mais aussi à la réalité des besoins identifiés.



Avenue du 2 Mars 1934: bien que l'avenue soit dominée par les voitures, il y a aussi de la place pour des arbres et un large trottoir qui est utilisé pour des activités commerciales et sociales.

3 Espaces publics durables, c'est...

Une définition de l'espace public

Les rues, les avenues, les trottoirs, les places et placettes, les parcs, les terrains de jeux, la plage et autres espaces publics représentent les principaux lieux de rencontre dans une ville. C'est là où les résidents comme les visiteurs, hommes et femmes, jeunes et moins jeunes peuvent se croiser, se rencontrer et se retrouver. Il s'agit ainsi d'un lieu d'échanges, de débats et de confrontation des classes sociales. C'est un lieu de rassemblement, d'expression et de visibilité pour les minorités comme pour la majorité. C'est d'ailleurs l'ensemble des lieux qui sont accessibles de manière gratuite et égale à tous, qui sont considérés comme des espaces publics. Ils ont également pour fonction de relier et rapprocher les différentes parties de la ville et de permettre aux citoyens d'accéder aux logements, à l'éducation, aux emplois, aux loisirs, à la santé et aux services commerciaux. La commune se doit d'être le garant de ces lieux. Elle les gère et les entretient. L'espace public fournit aussi une partie importante des services écosystémiques de la ville, y compris la gestion des eaux de surface, la purification de l'air ainsi que l'ombre des arbres de la rue.

D'autres lieux, qui font partie du tissu urbain ne font pas par définition partie de l'espace public. Dans la ville de Mahdia il y a par exemple, d'une part, les écoles et ses cours, les opulents jardins hôteliers de la zone touristique, la gare, le port de pêche et la plupart des carrières. Dans ces cas, les différents propriétaires peuvent restreindre l'accès et décider eux-mêmes de l'usage de ces lieux. Et, d'autre part, il y a une série d'usages privatisés de l'espace public, souvent commerciaux, tels que les terrasses des cafés et restaurants dans les trottoirs et les placettes, le souk hebdomadaire, les parkings de voitures privés dans la rue et l'occupation de la plage par des transats dans la zone touristique. Cet usage rend généralement service au public, mais doit être cadré par la municipalité pour trouver un équilibre avec d'autres intérêts et usages de l'espace. La municipalité doit également pouvoir trouver des opportunités offrant les moyens de financer des services.

Suite au développement démocratique en Tunisie, l'opportunité de réinventer l'espace public, s'est imposée. Un espace public urbain doit être accessible à tous les citoyens et citoyennes sans distinction. Les modes

de production et les usages de l'espace public en Tunisie ont pendant longtemps été limités par des cadres politiques autoritaires et de contrôle et parfois par des usages genrés tel que par exemple les cafés et leurs terrasses. Rendre l'espace public physique accessible à l'ensemble d'une population, notamment celles qui en sont exclues, nécessite un travail orienté et spécifique.

Tout espace aménagé et aménageable est rendu accessible à toutes et à tous, si les enjeux et les besoins sont pris en considération et pensés durablement.



Des enfants jouant à la marelle dans une rue.

Rues et Avenues

La rue est un des espaces publics les plus importants de la ville. L'aménagement de la rue en surfaces de trafic motorisé, espace piéton, pistes cyclables, stationnement et aires d'implantations d'arbres et d'éclairage public, définira la qualité de vie de la ville.

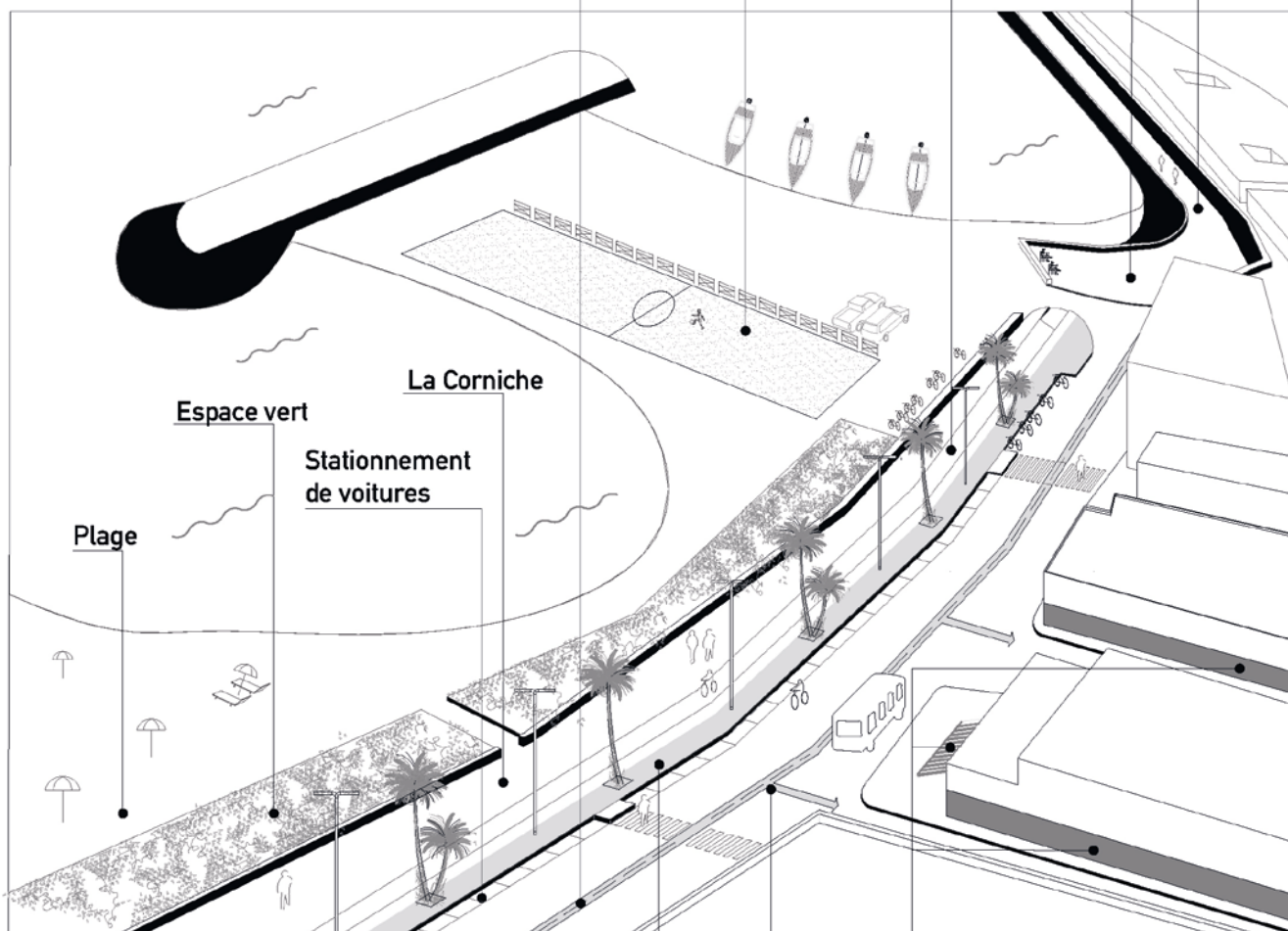
Espace partagé

Pour piétons et cyclistes

Espace piéton

Terrains de quartier

Placettes



Aire d'implantation d'arbres, éclairage public, panneaux de signalisation etc

Un réseau continu

Les espaces publics forment un réseau continu et lient toutes les fonctions de la ville.

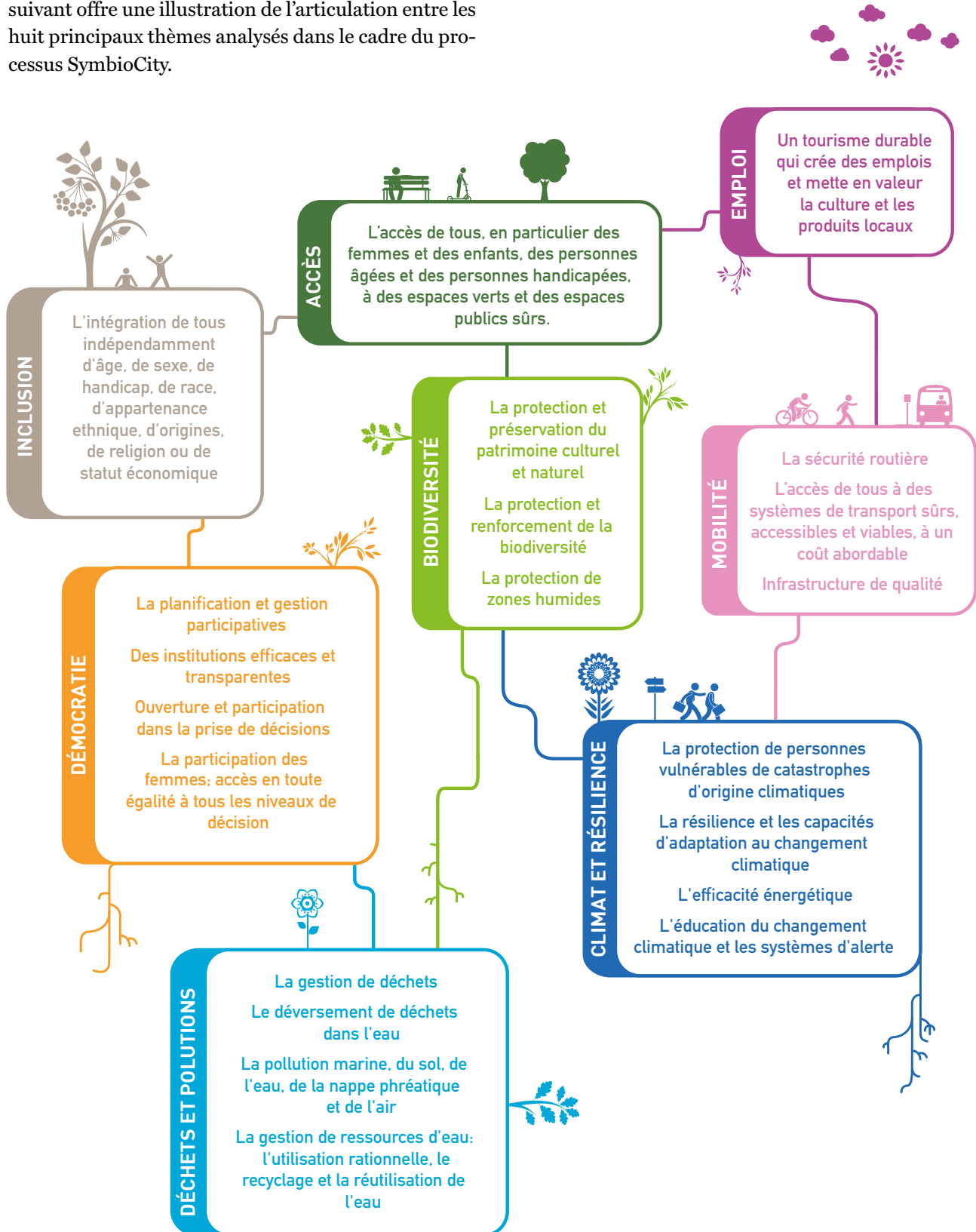
Les bords de l'espace public

Les bâtiments et murs qui limitent l'espace public ont un impact important sur son usage surtout le RDC, avec entrées, fenêtres, bannes, boutiques ou restaurants affectant la sécurité et la dynamique sociale de l'espace public.

Exemples d'espaces publics à Mahdia

Une définition locale de durabilité des espaces publics à Mahdia

L'action sur les espaces publics contribue à la durabilité. La durabilité est le résultat d'une articulation complexe mais nécessaire entre des thèmes clés. Le schéma suivant offre une illustration de l'articulation entre les huit principaux thèmes analysés dans le cadre du processus SymbioCity.





La plage de Mahdia est un espace public important, non seulement pour le tourisme, mais également pour les activités sociales et sportives quotidiennes des mahdois.

4 La situation actuelle des espaces publics à Mahdia

Une richesse d'espaces publics – mal répartie dans la ville

La ville de Mahdia est dotée d'espaces publics à caractère divers. D'une part, il y a les espaces naturels tels que les plages sableuses et rocheuses offrant à la ville des paysages singuliers et, d'autre part, les espaces à valeur patrimoniale tels que le cimetière marin lieu de rencontre entre les habitants notamment lors des fêtes religieuses. Mais il y a également des lieux comme la corniche qui s'étend sur 5 Km de la médina à la zone touristique. Elle est l'un des espaces publics préférés des citoyens du fait de son accessibilité, ses installations estivales, ses espaces verts et de loisirs. Cette corniche permet d'admirer la mer et d'accéder aux plages. Les hôtels occupent une partie très importante de ces plages. Il faut noter que ces dernières sont caractérisées par une propreté qui est absente dans des plages publiques bien que plus accessibles aux mahdois. Aussi, nous pouvons mentionner l'existence du parc de la jeunesse et de l'enfance également situé dans la zone touristique. Ce lieu apprécié des familles mahdoises, subit malheureusement depuis quelques années une certaine détérioration. Ainsi donc, il existe des espaces publics notables concentrés dans la vieille ville ou dans la zone touristique. Ceux là font régulièrement l'objet d'une attention particulière des pouvoirs publics. A l'inverse, les quelques rares espaces situés dans d'autres lieux de la ville sont négligés et de qualité insatisfaisante. Ainsi par exemple dans les quartiers populaires comme ceux de la cité de Borj Arif, la cité Essalem et la cité Tahar Sfar ou dans des quartiers plus anciens comme ceux de Hiboune, Zouila, Rodha, Zeganna et l'Akouèche. En effet, par exemple, dans ces quartiers la qualité et l'étroitesse de certaines rues ne favorise ni la mobilité piétonne ni la sécurité et fluidité de la circulation automobile. Ainsi donc le manque d'espaces publics marque la ville de Mahdia en général mais ces quartiers cités précédemment plus particulièrement. Pourtant plusieurs points verts sont prévus dans le plan d'aménagement urbain de la ville mais n'ont pas été réalisés faute de moyens humains et financiers et faute de foncier. La municipalité n'a pu mettre en oeuvre la réalisation d'espaces verts adéquats sur les terrains prévus à cet effet et sont devenus des dépotoirs, gâchant la vie des citoyens.

Accessibilité pour tous à l'espace public

Le sens donné à la notion d'espace public est large mais l'un des plus aisément identifiable par tous et toutes est assurément la rue. Lieu de rencontre et de circulation, celle-ci est supposée être inclusive et accessible à toutes et à tous. Les analyses et les observations réalisées de la rue mahdoise, ont permis de constater que ce n'était pas forcément le cas. En effet, aujourd'hui, encombrement et dégradation caractérisent trop ces lieux. La qualité y est souvent défaillante et ne favorise pas, par exemple, la circulation piétonne, la pratique de la mobilité douce telle que le vélo et ne sont pas accessibles aux personnes à mobilité réduite et vulnérables. Les raisons à cela s'avèrent multiples. Ainsi par exemple, l'absence ou la mauvaise coordination entre la commune et les concessionnaires publics (STEG, ONAS, SONEDE). Les interventions sont réalisées sans plans communs et sans coordinations des interventions et des calendriers. De ce fait, chaque acteur participe à la «dégradation» des interventions mise en oeuvre par le précédent. Notons également que les plans urbains ne sont pas réalisés en prenant en considération la réalité des besoins des citoyens et citoyennes. Par ailleurs, les données utilisées sont souvent obsolètes et non mises à jour. De plus, les moyens de la municipalité sont limités et ne favorisent pas une gestion urbaine locale adéquate, l'entretien de l'existant et le contrôle de l'application des chartes et règlements d'urbanisme.

Un espace public en mauvais état

L'aménagement et entretien

L'absence d'entretien crée une importante insatisfaction chez les citoyens et citoyennes. Entre incivilité et choix non durable des aménagements, les espaces publics existants sont rapidement et régulièrement dégradés. Ceci pose la question des choix opérés dans la conception, les modes d'entretien et les moyens existants à cet effet. Nous constatons que les choix initiaux de conception et d'aménagement ne prennent pas en considération l'environnement. Les matériaux et les modes constructifs ne sont pas fait pour être adaptés aux usages et aux spécificités environnementales et cli-

matiques locales comme le manque d'eau par exemple. L'entretien (le remplacement de mobilier urbain, l'acquisition de nouveaux matériaux, l'arrosage...) demande des ressources financières et humaines importantes souvent difficiles à maintenir sur le moyen ou long terme. Les cahiers des charges ne prennent pas assez en compte cette réalité et de ce fait les conceptions ne sont ni adaptées ni durables.



Un exemple d'entretien négligé d'un jardin à Taher Sfar

Mauvaise conception des espaces publics

La dégradation, le sentiment d'insécurité ainsi que l'absence de durabilité des espaces publics sont dû, nous l'avons évoqué, à une conception inadéquate. Il faut préciser qu'auparavant (c'est-à-dire durant la longue période précédant la changement de régime de 2011), ces espaces publics n'étaient pas toujours considérés comme une priorité et étaient principalement pensés en terme quantitatif plutôt que qualitatif. De plus, en dépit de l'existence de terrains dédiés à l'aménagement d'espaces publics, ils étaient considérés comme superflus, notamment dans les lieux socialement et économiquement moins favorisés. Ainsi peu de moyen était investis et les compétences requises dans les bureaux d'étude ou à la municipalité manquaient.

Ainsi donc, l'espace public est soumis à des interventions multiples, trop souvent pensés isolément. Intervenir sans logique d'ensemble, c'est donc générer des espaces encombrés, morcelés et peu lisibles. Pour



Dans beaucoup de rues mahdoises, la chaussée est plus large que nécessaire et pourrait être transformée en parc ou placette.

les collectivités, c'est aussi créer des espaces urbains plus difficiles à gérer dans le temps et donc plus coûteux. Ces constats ont conduit des services à se doter d'outils visant à mieux coordonner les multiples interventions sur l'espace public notamment à travers des guides de conception ou des chartes d'aménagement.

Le sentiment de sécurité dans l'espace public

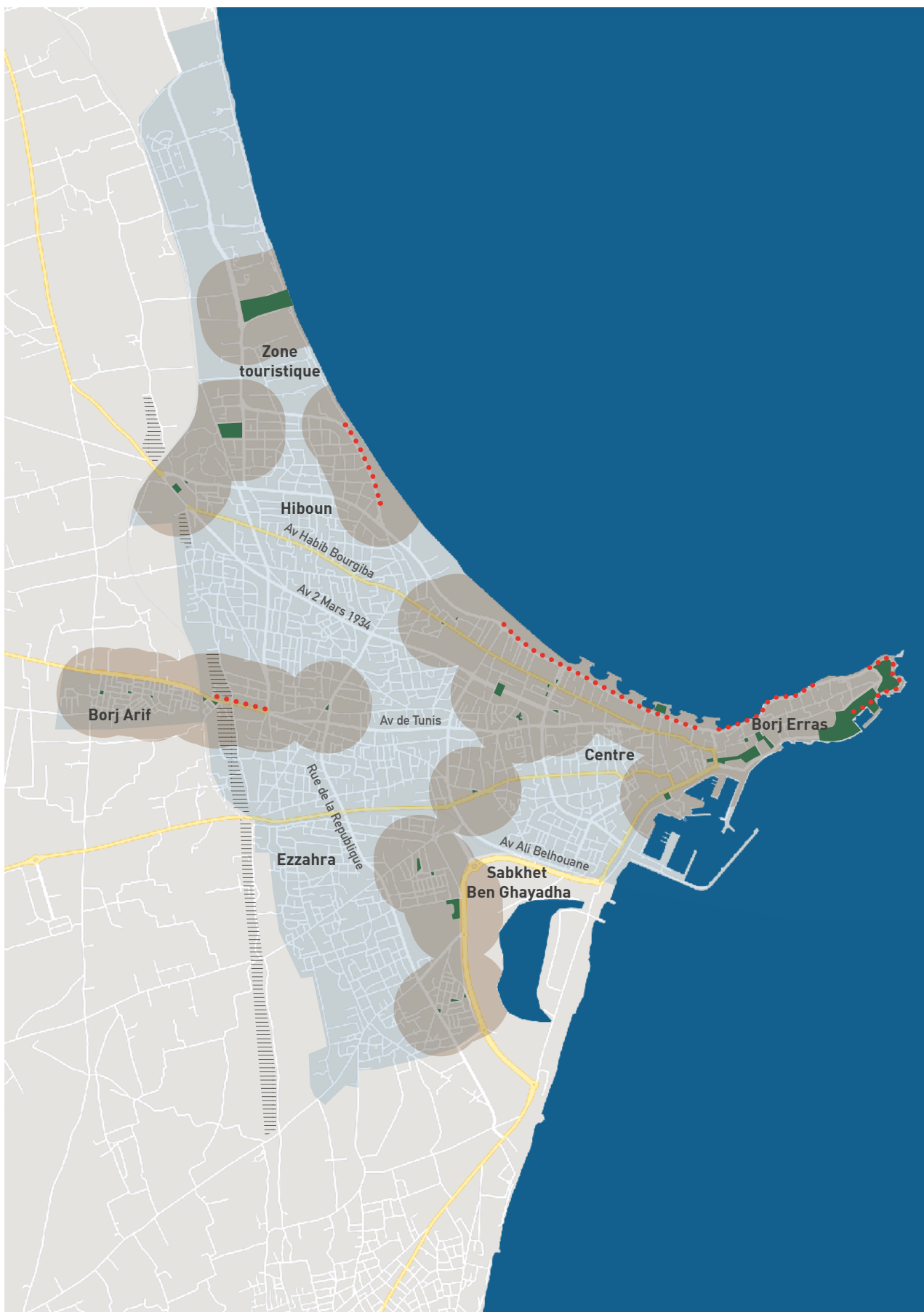
L'échelle de la ville de Mahdia est telle qu'elle favorise une certaine proximité et qualité des relations entre les habitants. En effet, presque tout le monde se connaît dit-on, et cela participe à diminuer les problèmes sociaux et le taux de criminalité. La délinquance juvénile est relativement peu importante.

Par ailleurs, bien qu'aucune étude scientifique n'a été réalisée afin de mesurer la problématique de genre dans l'espace public à Mahdia, il est communément admis, par les hommes comme les femmes, que la sécurité de ces dernières n'est pas un problème spécifique existant. Il y a un sentiment prédominant de sécurité et d'égalité d'accès et d'usage de la ville. Les ateliers participatifs mis en oeuvre dans le cadre de ce processus confirment également cette tendance bien qu'il semble que l'égalité des sexes est encore un sujet réel en débat. Cette réalité trouverait son origine dans le mode de vie traditionnel et la culture locale et nationale. Cependant, prendre en considération l'égalité des genres dans la planification de la ville est un besoin qui n'est pas exclue.

Le réseau de voies et la mobilité urbaine

La fonction première de la voirie est de rendre possible la mobilité entre différentes parties de la ville et du territoire. Elle relie les quartiers de la ville et permet aux citoyens d'accéder aux différentes fonctions urbaines. Cette accessibilité devrait être offerte dans des conditions égales pour les différents moyens de transports





Légende: Espaces publics principaux

- Parcs et places
- Promenades vertes

- Accès aux espaces publics principaux à moins de 300 m

– piétons, vélos, automobiles, transports en communs et camions de livraisons de marchandises – ce qui n’est pas le cas aujourd’hui. La priorité étant donnée aux véhicules individuels, les formes de mobilité douce ne sont pas favorisées à Mahdia. On note la présence de beaucoup d’espace perdu, des trottoirs inexistantes ou mal entretenus et envahis par les commerçants paralysant les piétons, les obligeant à emprunter la chaussée. Ainsi, il y a une absence de pistes cyclables et d’autres infrastructures pour le vélo comme le stationnement ou les équipements publics (pour l’entretien, les réparations ou les pompes de gonflage). Les trottoirs se caractérisent aussi par l’absence de rampes pour handicapés, un problème qui marque négativement la mobilité des personnes à mobilité réduite dans la ville.

La répartition de l’espace des voies est en partie due au fait qu’ils ont été construits à une époque différente, lorsque d’autres orientations politiques prévalaient dans la planification urbaine. Les problèmes liés à la circulation automobile tels que l’impact climatique, les pollutions et les accidents n’étaient pas si évidents. Cependant, la voiture reste la norme lorsqu’une rue doit être conçue et parfois les chartes de voirie et de trottoirs existantes ne sont pas respectées. Très souvent, l’asphalte de la chaussée est permis pour remplir presque tout l’espace entre les façades – par habitude plutôt qu’étant le résultat d’une priorisation consciente entre différentes fonctions nécessaires. Ce phénomène s’observe à Mahdia aussi bien là où les rues offrent beaucoup d’espace comme à l’Avenue du 2 mars 1934 ou lorsqu’il y a très peu d’espace tel qu’à certains niveaux de l’Avenue Cap d’Afrique au nord de la médina.

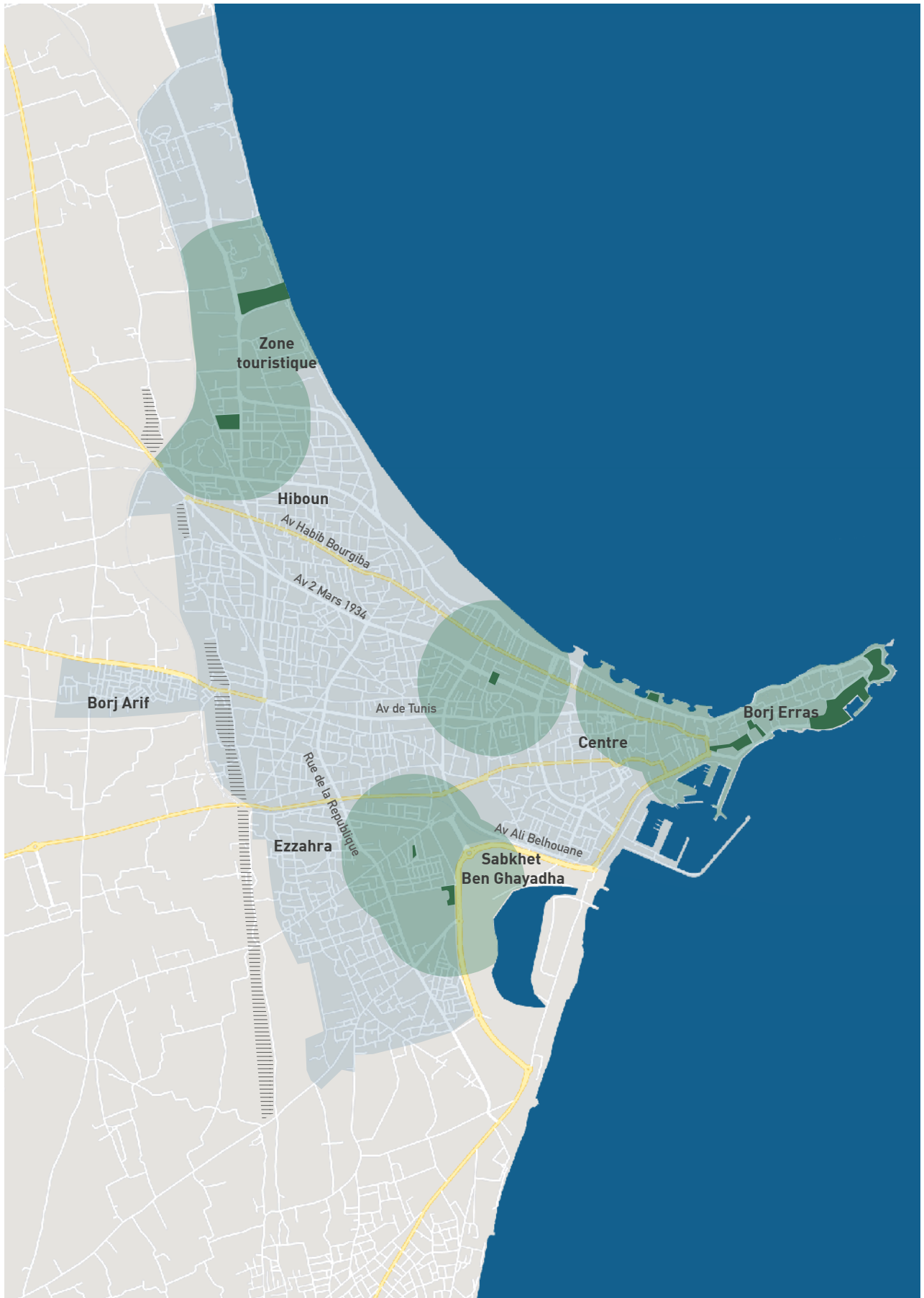
Un grand potentiel de développement durable existe pour la réorganisation des rues existantes, mais aussi pour l’application de nouveaux principes de conception pour les futures nouvelles rues. Outre l’espace nécessaire pour les modes de transport durables et le séjour (détente, loisir, attente...), les rues et autres espaces publics devront également fournir une superficie suffisante pour les services écosystémiques de la ville comme la gestion des eaux de surface, la purification de l’air et l’ombre des arbres. Une partie importante de ce réseau routier existant, même dans le centre de Mahdia, est géré et entretenu par l’État. Cela limite parfois la marge de manœuvre de la municipalité car l’amélioration de l’espace public dans ces avenues nécessite le consentement de l’État.

Il manque des études récentes sur la distribution modale à Mahdia, ainsi que sur la variation des flux de trafic au cours de la semaine et de l’année. Quelques observations générales peuvent pourtant être faites.


Grâce à sa topographie plate, son étendue géographique limitée et son climat agréable, Mahdia dispose de très bonnes conditions pour développer la mobilité douce. Dans les rues, on observe de plus en plus l’usage du vélo pour les loisirs, le déplacement quotidien ou pour des activités économiques. Cependant, il n’est pas encore pratiqué comme moyen de transport égale à d’autres. L’une des spécificités mahdoises est l’usage de la mobylette, notamment chez les femmes. Le transport public est très faible avec une seule ligne de bus desservant la ville privant certains quartiers de tout type de transport public. Le métro en voie ferrée séparée dessert des parties de la ville avec des stations à Sidi Massaoud à Lakouache et au centre-ville. La capacité de circulation est en général satisfaisante pendant la plupart de l’année sauf pendant la saison estivale. Le problème de la fluidité de la circulation existe même dans les voies les plus larges de la ville, notamment pendant l’été avec l’arrivée d’un nombre important d’estivants. Une mauvaise gestion des déchets s’ajoute à ce flux d’arrivants et fait apparaître plusieurs points noirs constituant des sources de nuisance visuelle et olfactive dans les rues et ruelles, la corniche et même sur la plage.




La priorité donnée à la voiture à l’Avenue Cap d’Afrique et l’Avenue Ali Belhouane



Légende: Parcs et places moyennes et grandes

 Parcs et places

 Accès aux parcs et places moyennes et grandes à moins de 500 m

La sécurité routière

La sécurité routière dans les rues de Mahdia est associée à un certain nombre d'enjeux et défis à relever. Ces derniers sont apparus clairement lors des analyses et des activités participatives menés dans le cadre du projet pilote autour des écoles à Hiboun, mais sont également valables pour de nombreuses autres parties de la ville.

La circulation et la sécurité des déplacements autour des écoles de Hiboun Bourguiba et El Fatah ne sont pas assurées. Les enfants traversent des voies dépourvus de signalisation appropriée. Les entrées des écoles n'offrent aucun aménagement permettant aux parents d'attendre dans de bonnes conditions avant de récupérer leurs enfants à l'heure de la sortie. L'entrée principale de l'école El Fatah donne sur la voie Rue Rakada. Celle-ci a une largeur de 8-10 mètres, est à double sens et n'est pas équipée d'infrastructure telle que des trottoirs aux normes réglementaires. Un enfant est d'ailleurs malheureusement décédé, percuté par une voiture lors de la sortie de l'école.

Le marché hebdomadaire: «souk el jomaa»

Mahdia abrite un marché hebdomadaire qui a lieu tous les jeudis et vendredis au centre ville, entre Place 1er Mai et Place de l'Environnement. Il fait indéniablement partie de l'identité de Mahdia. Il est essentiel à la vie de la ville et offre d'importants atouts pour la dynamique de l'économie locale. Cependant, son emplacement, sa gestion et son organisation n'est pas sans conséquences négatives et ces questions font aujourd'hui l'objet d'un vif et délicat débat.

Ce marché constitue une attraction certaine, tant pour l'ambiance qui y règne que pour la variété de la marchandise vendus, des fruits et des légumes, aux fripes en passant par les objets anciens. Plus précisément, ce marché du vendredi (dit souk el jomaa) tient à la fois de marché et de foire. En effet, à l'entrée de la médina (connue sous le nom de «skifa el kahla»), l'on y trouve des femmes vendant des produits de l'artisanat et des habits traditionnels mahdois. Ces marchés sont très fréquentés par toutes les classes sociales de la ville et de la région. Par ailleurs, il attire également l'attention des touristes qui y voient une belle ambiance. Cependant, ces souks ont aussi leurs inconvénients. En effet, situés au coeur de la ville, son emplacement et ses activités génèrent de nombreux problèmes de nuisance liés à l'encombrement de la circulation, à l'hygiène, et à la protection de l'environnement. Le débordement des vendeurs à l'extérieur du marché au

niveau des rues adjacentes, de certaines habitations et même des espaces verts, suscitent la colère d'un certain nombre de riverains, commerçants et passants. En fin de journée par exemple, après le départ des marchands, les rues offrent un spectacle désolant de déchets. De ce fait, le nécessaire transfert du marché vers un emplacement qui serait plus adapté est l'idée qui circule comme étant l'unique solution adéquat. A ce jour, cette solution n'a pas été appliquée notamment du fait de l'épineuse question du foncier manquant et les coûts importants associés à la construction d'une telle installation.

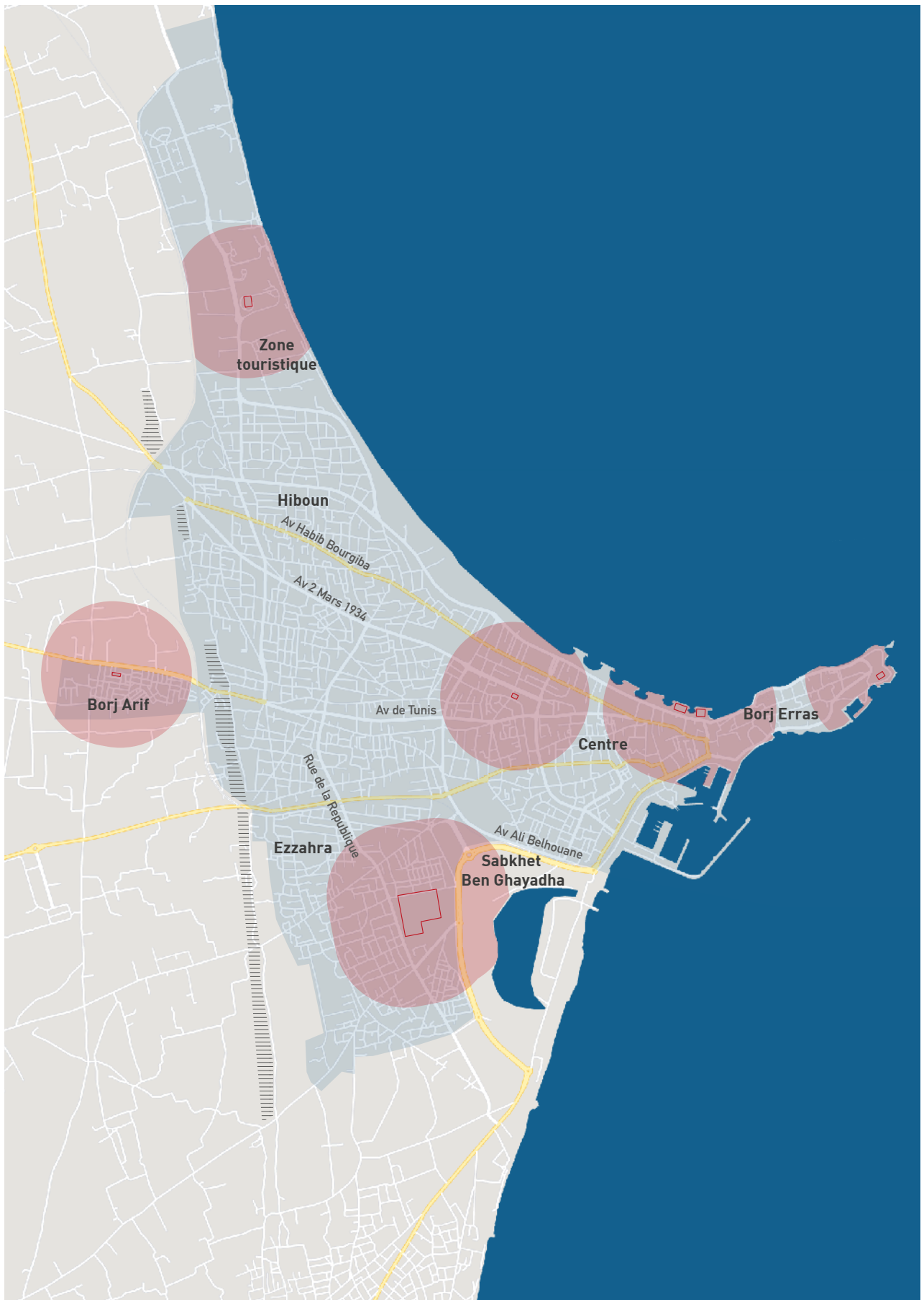
Pour ces raisons, le sujet de ce marché à plusieurs fois été débattu lors des ateliers de réflexion avec le groupe de travail et les ateliers participatifs durant le processus SymbioCity. Le marché a toute sa place dans l'analyse des espaces publics et nécessiterait donc un travail à part entière qui devra être d'intégrer comme thématique de la stratégie globale de la ville (Cf. plan d'actions plus bas.)

La gestion des ressources d'eau

La ville de Mahdia est couverte partiellement par un réseau de gestion des eaux pluviales. Les principaux axes routiers sont servis par ce réseau qui participe à faciliter la collecte et le déversement de ces eaux directement dans la mer ou dans une lagune (Sabkhet Ben Ghayadha). Ces eaux qui contiennent tous types de polluants surtout plastique, terre végétale, déchets ménagers finissent directement dans la mer et participe à sa pollution.

La ville ne bénéficie pas de ces eaux qui sont conduites directement dans la mer. Il faudrait trouver des solutions autres que celle utilisées actuellement. Ces eaux peuvent servir dans d'autres domaines comme l'irrigation des espaces verts. En effet, plusieurs de ces derniers se trouvent, actuellement, dans un mauvais état faute de ressources en eau. Ce problème explique la tendance à privilégier une végétation moins exigeante en eau dans la conception de ces espaces. Un besoin accru de valoriser ces eaux s'impose mais il faudrait tout d'abord garantir une eau «propre» pour pouvoir réfléchir à la réutiliser.

À l'ouest vers l'intérieur de Mahdia, la presqu'île est fermée par une ligne de crête qui culmine à 39,5 m à l'entrée nord de la ville. Cette ligne de crête limite à l'ouest, le bassin versant aisément urbanisable par gravitation. Ce site est sous l'influence d'un climat méditerranéen,



Légende:
Installations sportives



Installations sportives
et terrains de quartier



Accès aux installations sportives et
terrains de quartier à moins de 500 m

doux et avec une pluviométrie moyenne de 350 mm/an (488 à Tunis ou 800 mm à Rome) qui reste relativement faible notamment en été avec 4 % seulement des précipitations annuelles .

Toutefois, les études d'eaux pluviales à Mahdia doivent obligatoirement prendre en considération l'intensité, la durée, et la fréquence de la pluie tombée avec le maximum des précipitations pour le mois d'octobre et décembre et aussi la période de retour (5 ans, 10 ans et 20 ans).

Le système de drainage dans la ville est assuré essentiellement par des caniveaux assurant l'acheminement des apports superficiellement vers des collecteurs enterrés et des buses dont beaucoup nécessitent non seulement un redimensionnement mais aussi un curage périodique.

Les réseaux d'eaux pluviales récemment exécutés sont ceux des Avenues Eljounhouria (3ème rocade), Ali Belhouane (2ème rocade) et Farhat Hached. Ces réseaux comprennent des conduites et des dalots de diverses dimensions qui ont adopté les périodes de retour décennale et vingtennale.

À noter aussi que le canal d'eau pluviale situé à Errodha est en cours d'aménagement par l'ARRU (Agence de réhabilitation et de réaménagement urbain) et que les travaux de la route RR 191 (Avenues: Environnement, Tunis, Andalous, Béchir Sfar) dont l'évacuation des eaux pluviales représente une composante majeure seront bientôt exécutés.



La mer est un élément toujours présent à Mahdia. C'est une ressource importante à protéger de la pollution.

5 Les objectifs pour les espaces publics de Mahdia

Les ODD les plus pertinents pour la ville de Mahdia



Le groupe de travail a formulé un certain nombre d'objectifs à atteindre pour le bon développement des espaces publics de la ville et dans une direction plus durable. Ces objectifs ont été formulés sur la base de la définition locale de la durabilité (chapitre 3 de ce document), de l'analyse ci-dessus, des différents ateliers menés avec des représentants du public lors du travail pour la *Révision de Durabilité Urbaine* et de la *Stratégie des Espaces Publics*. Le groupe de travail a également étudié les Objectifs de Développement Durable – formulés par l'ONU et tous les pays du monde conjointement – pour les intégrer dans les objectifs formulés pour les espaces publics de Mahdia. Les ODD les plus pertinents pour Mahdia se trouvent surtout dans les cibles des objectifs 11 (villes et communautés durables), 6 (eau propre et assainissement) et 14 (vie aquatique), mais aussi dans les objectifs 3, 10, 13 et 16.

Objectifs pour les espaces publics de Mahdia

- Améliorer l'accès aux espaces de rencontre et d'animation
- Favoriser la mixité de l'usage des espaces publics
- Réduire la sédentarité
- Valoriser l'identité locale
- Améliorer la propreté de la ville
- Améliorer l'état des espaces publics
- Améliorer la qualité de l'air
- Diminuer les effets négatifs des véhicules
- Améliorer les conditions pour l'usage de vélo
- Augmenter la conscience environnementale
- Améliorer l'accessibilité dans l'espace public
- Sécuriser la mobilité des enfants et des groupes vulnérables
- Augmenter le nombre d'espaces publics
- Fluidifier la circulation pendant la saison estivale
- Augmenter les opportunités d'emploi
- Augmenter l'activité économique de la ville pendant la saison basse



Le Parc Cap Afrique offre des expériences spectaculaires. Ici, des mahdois de différents âges jouent au foot au crépuscule.

6 Plan d'action:

Les actions suivantes ont été identifiées pour atteindre les objectifs de la stratégie. Ils sont classés selon des thèmes clé et en des termes différents:

2021

Court terme:
2-5 ans

Moyen terme:
5-10 ans

Long terme:
10- ans

Plages:

Mise en oeuvre du Plan d'Occupation des Plages (POP).

Rédaction d'un cahier des charges pour les occupations temporaires du Plan d'Occupation des Plages (POP).

Installation des équipements sur la plage (tels que des toilettes publics, aménagement de passages accessibles pour les personnes à mobilité réduite, mobiliers urbains, buvettes, parasols, et poubelles).

L'espace public des rues et avenues:

Réflexion sur la qualité urbaine de l'Avenue de Tunis. Processus participatif d'identification des défis, des enjeux et des solutions. Le but est d'améliorer la mobilité, augmenter la végétation, améliorer la gestion des eaux pluviales et diminuer les inondations.

Journée sans voiture à Hiboun:
Organisation d'un événement d'urbanisme tactique autour de l'usage du vélo à proximité des établissements scolaires sur le site du projet pilote Symbiocity).

Actions pour la mise à niveau de la qualité urbaine de l'Avenue de Tunis.

Création d'une piste cyclable dans le circuit touristique.

Mettre en place des passages sécurisés et accessibles à tous pour traverser le chemin de fer vers le Collège Pilote.

Projet Pilote SymbioCity: améliorer la circulation pour la protection des enfants et les entrées des établissements scolaires.

Mettre en place une étude du Plan de Circulation de la ville en collaboration avec l'ANME et la GIZ.

Actions pour la mise à niveau de la qualité urbaine de l'Avenue du 2 mars 1934.

Afin de faire connaître le patrimoine et sa richesse aux jeunes mahdois et aux visiteurs, rendre Borj Erras zone piétonne pour améliorer la durabilité par une circulation douce, mais aussi pour favoriser l'économie locale et le travail des artisans.

2021

Court terme:
2-5 ans

Moyen terme:
5-10 ans

Long terme:
10- ans

Aménagement et entretien des espaces publics:

Plan d'Aménagement Urbain:

Le PAU est en cours de révision. La première phase a été validée par le conseil et la deuxième phase doit être entamée après validation de la commission nationale. Le PAU prévoit de nouveaux parcs dans les zones d'expansion à l'ouest de la ville et nouvelle réflexion sur la mobilité et la croissance démographique.

Création et aménagement d'un parc botanique.

Intégration du port de pêche dans la ville

Réaménager quelques espaces publics dans certains quartiers défavorisés. Par exemple un espace vert à Borj Arif (quartier à forte densité où les espaces verts ne sont pas valorisés). Ce projet serait réalisé en partenariat avec Vitalait.

Améliorer la fonctionnalité de la place de la Mosquée de Hiboun en l'aménageant en une placette organisée de divers mobiliers urbains, espaces végétaux, poubelles et luminaires.

Réaménagement de la Cité Salem avec un jardin de quartier et des équipements de jeux d'enfants. Réalisation dans le cadre d'un partenariat pour le projet Tadeem (USAid).

Réaménagement d'un parc de la Faculté avec une buvette, placette et espace de jeux. Réalisation dans le cadre d'un partenariat pour le projet Tadeem (USAid).

Dans le cadre du Plan Annuel d'Investissements (PAI), réaménagement des espaces verts dans :
- La cité Taher Sfar
- La cité Sidi Messaoud
- Le cimetière Marin
(Les sites ont été choisis par les citoyens dans le cadre d'ateliers participatifs organisés dans les arrondissements.)

Nouveaux équipements et plan d'entretien pour la Place de l'environnement.

Réflexion en vue de mettre en place un plan vert de la ville de Mahdia et ainsi améliorer les plantations et l'irrigation.

Maitrise de l'énergie et éclairage public
Après audit de la consommation générale énergétique de la municipalité, mise en place d'un plan d'action pour sa gestion et la maîtrise de la consommation énergétique de la commune. Des actions telles que l'installation d'éclairage public avec LED et photovoltaïque seront par exemple réalisées. Ce projet sera mis en œuvre en partenariat avec la GIZ et Tadeem.

2021

Court terme:
2-5 ans

Moyen terme:
5-10 ans

Long terme:
10- ans

Souk:

Souk: Mise en place d'ateliers participatifs (avec la société civile, les usagers et les commerçants) de réflexion sur la gestion de déchets du marché.

Souk: Mise en oeuvre d'actions pour la gestion durable des déchets issus du souk hebdomadaire.

Nouveau souk hebdomadaire

Eaux pluviales:

Mise en place et rénovation d'un système souterrain pour la Gestion des eaux pluviales: protection des quartiers des inondations (avenue de Tunis et Quartier Andalous) avec Ministère de l'Équipement.

Restauration des citernes fatimides et mise en place d'un système de pompage, afin d'exploiter les eaux pluviales collectées dans l'irrigation des espaces verts.

Gestion et entretien:

Poursuite de la mise en place des Comités de Pilotage pour le suivi des projets communaux, par exemple avec le Plan Communal de Gestion de Déchets (PCGD).

Accroître et diversifier les coopérations internationales dans le domaine de la conception et de la gestion des espaces publics.

Création d'une agence intercommunale (communes limitrophes) de gestion des déchets et des espaces verts pour une meilleure gouvernance.

Signature de conventions avec les différents acteurs publics de la ville, afin de faciliter l'intervention de la commune. Ainsi par exemple afin de faciliter et permettre une intervention au niveau du terrain de sport dans le cadre du projet pilote SymbioCity)

Formation des agents de la commune pour améliorer l'entretien et le nettoyage de la commune et de ses espaces publics.

2021

Court terme:
2-5 ans

Moyen terme:
5-10 ans

Long terme:
10- ans

De nouvelles méthodes de participation:

Implication de la société civile dans le processus participatif et la prise de décisions en favorisant, par exemple, la signature de conventions de partenariat avec les associations actives et en mesure d'apporter des ressources humaines et un savoir faire technique pour la bonne mise en oeuvre et le suivi de projet.

Coopération avec les associations qui défendent des valeurs humaines inclusives afin de favoriser et améliorer l'accessibilité des espaces publics aux femmes, filles et aux enfants.

Établir une stratégie de communication innovante avec les associations, élèves et groupes vulnérables afin d'améliorer la transparence et consolider les échanges et la confiance.

Implication des citoyens et mise en place de concours d'idées afin de mettre en valeur les compétences et la créativité dans la conception de projets et l'amélioration de leur gestion.

Atelier de sensibilisation dans les écoles sur l'environnement et la mobilité urbaine afin de favoriser l'avènement d'attitude civique responsable et innovante.

④ Possible de créer un grand "endroit" pr leân plural sous-sol? (étant de l'entree?)

Innovant
* le but de l'absorption de l'eau

③ place à aménager

ÉLOUÉ!

Couper le mur → pour faire une terrasse & augmenter la visibilité

gardenie

espace pr laisser les enfants

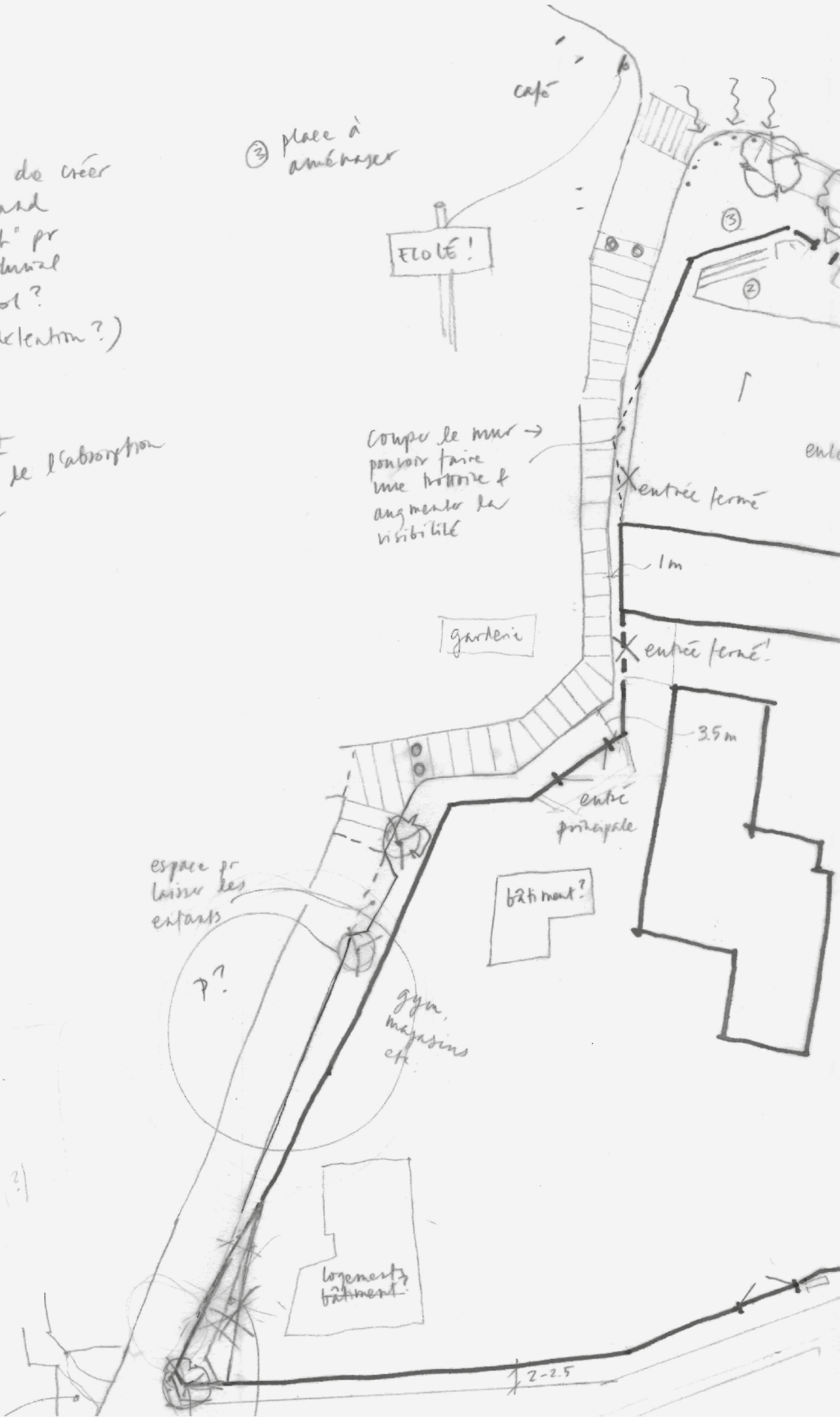
??

gym, magasins etc.

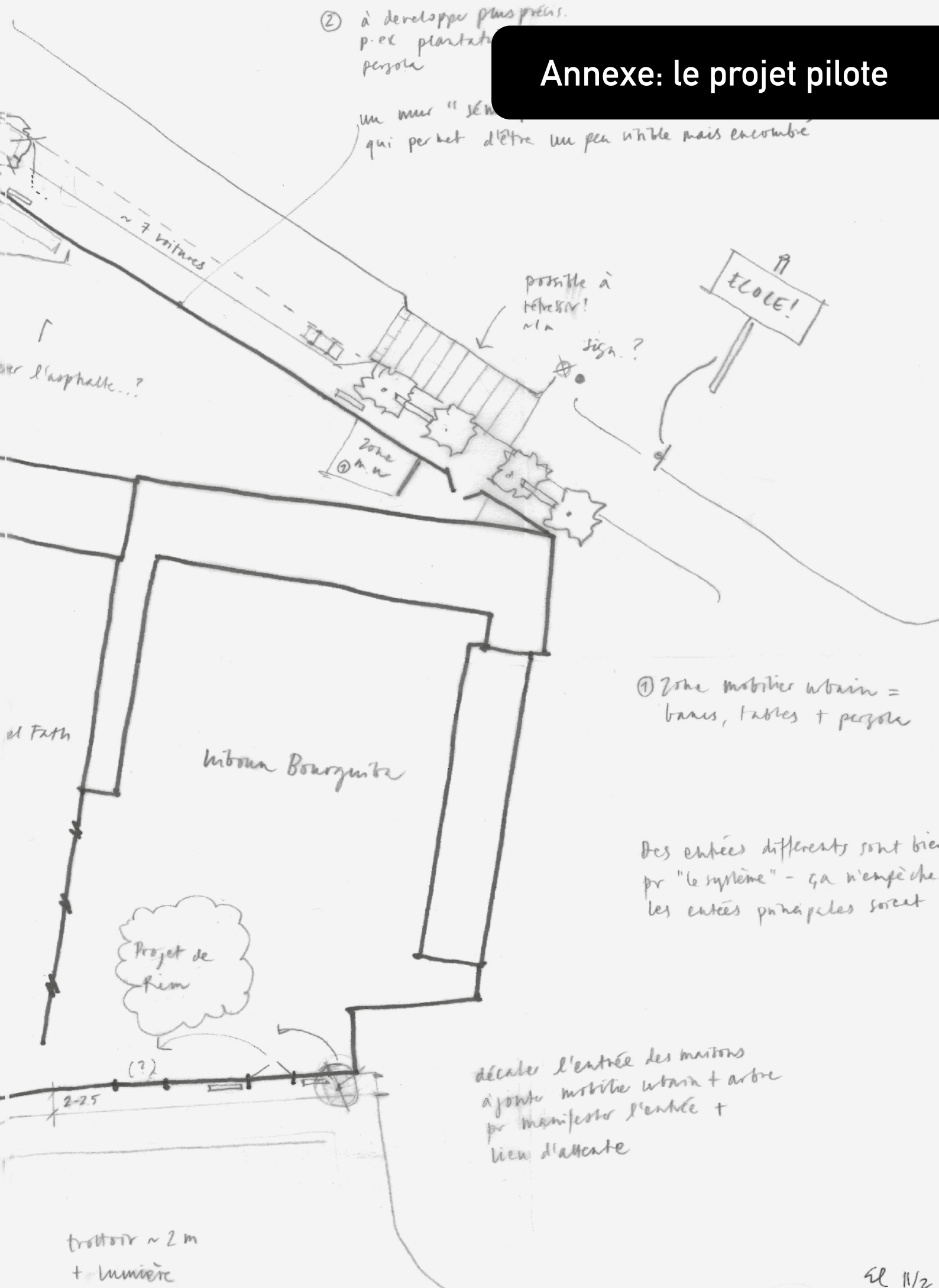
bâtiment?

logements bâtiment.

2-2.5



Annexe: le projet pilote



② à développer plus précis.
p.ec plantati
persone

un mur "sé" qui permet d'être un peu utile mais encombré

possible à
réviser!
n/a

sign.?

Ecole!

Zone
M.N.

l'asphalte...?

el Fath

Librairie Bourguiba

Projet de Rien

(?)

2-2.5

trottoir ~ 2 m
+ lumière

① Zone mobilier urbain =
banes, tables + persone

Des entrées différents sont bien
pr "le système" - ça n'empêche
les entrées principales soient

décaler l'entrée des maisons
à jointe mobilier urbain + arbre
pr manifester l'entrée +
lien d'attente

Le site

Le groupe de travail a été initié à l'observation de terrain sur des problématiques des espaces publics en vue de réaliser un choix de site comme lieu pertinent pour réaliser un projet pilote et dans le sens d'une planification stratégique globale des espaces publics. Le choix du site a donc été réalisé par le groupe de travail suite à une succession d'ateliers analytiques et de visites de terrain.

Sur la base d'une sélection de quatre sites analysés et visités, celui où sont situés les écoles primaires Hiboun Bourguiba et Al Fateh a été retenu pour être celui du projet pilote. Les écoles sont situées sur l'avenue Bourguiba, un axe non touristique et structurant la ville du centre ville à Hiboun. Hiboun est un quartier qui se développe vers la périphérie de la ville et l'analyse montre un déficit dans l'accès aux espaces publics. Les entrées principales des écoles sont situées sur l'avenue ou à proximité. Les trottoirs sont problématiques et aucun espace n'existe pour l'attente ou le repos. Il manque aussi de passages sécurisés pour les piétons et de graves accidents impliquant des enfants se sont produits. La cour de l'école comprend des installations sportives qui sont utilisées de manière informelle le soir et le week-end. Ceux-ci pourraient être développés pour mieux répondre aux besoins locaux. C'est un site évolutif et essentiel à la durabilité de la ville car il est l'axe principal structurant et répondant aux besoins de l'ensemble des Mahdois. Il caractérise les questions liées aux espaces publics en synergie avec la mobilité, la sécurité routière, l'environnement, la mixité sociale et le développement de la ville en sa périphérie. Les établissements scolaires sont au coeur de la problématique d'éducation et de sensibilisation des plus jeunes à ces questions



Avenue Habib Bourguiba devant les deux écoles Hiboun Bourguiba et Al Fateh

Processus de participation

Des ateliers participatifs sur la notion des espaces publics ont été animés dans deux écoles mitoyennes Hiboun Bourguiba et Al Fateh. Elles sont situées sur l'avenue Habib Bourguiba, la Rue Rakada ainsi que la Rue Mahmoud Matri.

La méthodologie de travail a été inspirée du «Guide de conception participative des espaces publics» de l'ARRU. Ce guide, libre d'accès, a été conçu et publié en 2017. Il est destiné aux communes et aux différents acteurs de la ville désireux de s'inspirer d'une méthode élaborée en contexte tunisien et afin de mener des ateliers participatifs sur des questions urbaines en général et sur les espaces publics plus en particulier.

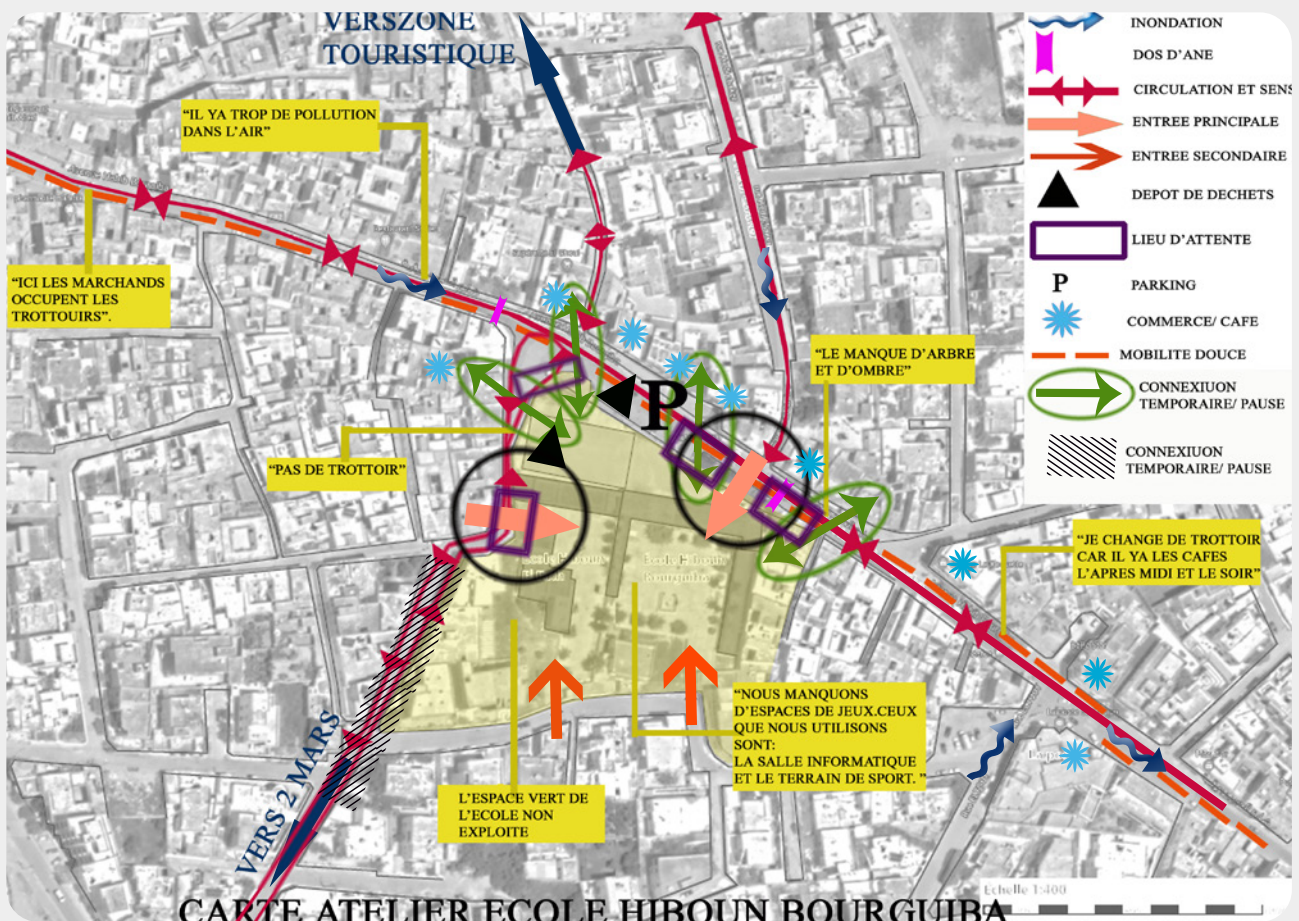
1. La mobilisation des usagers:

Des riverains et des commerçants du quartier ont été, à partir d'une approche de terrain de porte-à-porte, informés des intentions et incités à venir donner leur point de vue dans une salle de l'arrondissement de Hiboun (choisie pour sa proximité avec le site et ainsi faciliter l'accès).

Les écoliers et écolières ainsi que leurs parents ont été invités à participer dans une salle de classe. La mobilisation a été réalisée selon deux approches: l'une directement chez les commerçants et les riverains et l'autre grâce à l'implication de la direction des écoles afin de solliciter des élèves et d'inviter des parents d'élèves. Ce sont surtout les mères qui ont été incitées à se joindre aux ateliers car l'obtention de leur paroles est plus complexes à obtenir que celle des hommes.



L'entrée de l'une des écoles sur la rue Rakada



2. Les outils d'animation:

Etape 1 le diagnostic du site:

Atelier de réflexion globale autour d'une image satellite / Plan de travail au 1/400 format A0.

Etape 2 les solutions et le projet:

Atelier de réflexion locale autour d'une image satellite / Plan zoomé au 1/200 et avec des modules urbains préparés à l'échelle en vue d'être disposer sur le plan (par exemple: des arbres, du mobilier urbain, des trottoirs, des routes, des pistes cyclables, des terrains de sport....), par les participants et les aider à se projeter et imaginer ce qu'ils voudraient.

Suite à cette mobilisation et la préparation des outils, les ateliers ont été animés en deux étapes:

1. Le premier temps a eu pour objectif de réaliser une analyse d'usages et d'identifier des problèmes. Au siège de l'arrondissement, le travail a été animé autour d'une table de travail mixte afin de confronter les visions et les points de vue. A l'école, les ateliers de travail ont été organisés en publics spécifiques avec une table constituée de femmes/mères, une table d'écoliers et une table d'écolières

afin d'écouter les besoins spécifiques. Les ateliers ont été animés selon une grille d'analyse et de thèmes prédéfinis tels que la circulation et les obstacles, l'impact du climat, les zones d'activités, les zones d'habitations, les déchets et la pollution, les pratiques dans et autour de l'école et les infrastructures. Ces rencontres avec les usagers autour des cartes ont permis de donner la parole aux habitants et habitantes. Les principaux résultats de ces concertations ont été synthétisés et la parole des usagers a été interprétée par une synthèse cartographique digitalisée et élaborée par les services de la municipalité.

Les principales idées sont les suivantes:

- La question des entrées et sorties des écoles et le débat sur la fermeture ou l'ouverture des portes donnant sur la Rue Rakada
- Le manque de mobiliers urbains et de repos pour les parents qui attendent leurs enfants
- Le manque de végétation et d'ombre
- Les zones inondables et la question des réseaux d'assainissement devant l'école et au niveau de la poste
- Les points noirs devant l'école et la gestion des déchets



Atelier de solutions

- Le dangers: circulation dangereuse devant les écoles, temps de pause et attente devant les entrées et sorties d'école, manque d'éclairage et de sécurité du terrain de jeu de l'école
 - La mobilité: pollution, encombrement et les voitures ne laissent pas de places aux mobilités douces (piétons, vélo, mobylettes)
 - Trottoirs et stationnement inappropriés
2. Le deuxième temps a eu pour objectif de formuler des solutions afin de mener vers la conception d'un projet favorisant l'intérêt collectif. Pour cela trois ateliers de réflexions collectives ont été animés par les experts de SKL international et le groupe de travail: un atelier avec les membres du groupe de travail municipal au sein de la municipalité; deux ateliers dans l'école Hiboun Bourguiba, l'un avec des filles/écolières, l'autre avec des garçons/écoliers âgés de 9 à 12 ans.

Solutions pour l'intérêt collectif et propositions de projets

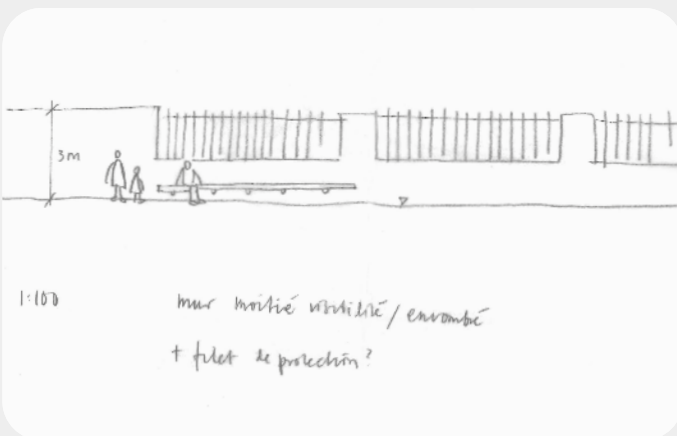
- Fluidité de circulation et sécurisation de la zone en aménageant des espaces sécurisés, sains et inclusifs destinés aux publics des écoles (enfants et adultes), des jeunes et des personnes à mobilité réduite
- Limiter le nombre de véhicules qui circulent dans cette zone; avec un changement structurel de sens de circulation en instaurant un sens unique devant l'entrée de El Fatah dans la Rue Rakada et avec un aménagement spatial grâce à des panneaux de signalisations, un marquage au sol, changement du revêtement de la chaussée devant les entrées principales des deux écoles, rétrécissement de la chaussée et élargissement des trottoirs, installation d'un point d'attente des parents et des élèves. Balisage d'une piste cyclable le long de la Rue Mahmoud Matri qui mène au club d'enfants. Encourager des activités diversifiées.
- Intégrer l'utilisation du vélo comme moyen de transport sécurisé;
- Améliorer les espaces destinés aux sports collectifs en sécurisant l'accès, aménager le terrain avec un revêtement spécifique, des équipements sportifs (but, paniers de baskets, bancs, éclairage), sécuriser l'espace avec des caméras de surveillance reliées à l'école améliorant le mur d'enceinte.
- Atténuer les tensions entre les élèves des deux écoles. Retrouver le calme et la paix sociale en installant un préau multifonction commun aux deux écoles (attente, repos, goûter, lecture et parking à vélo) avec constitution d'un fond de livres.
- Inciter les élèves des deux écoles à fréquenter le club d'enfants;
- Assurer une meilleure gestion des déchets par des installations des points de collectes des déchets situés devant l'enceinte de l'école à l'angle de l'avenue Habib Bourguiba et Rue Rakada la sensibilisation au tri, à la gestion des déchets et information des horaires.
- Embellissement de la zone d'intervention.



Atelier de solutions

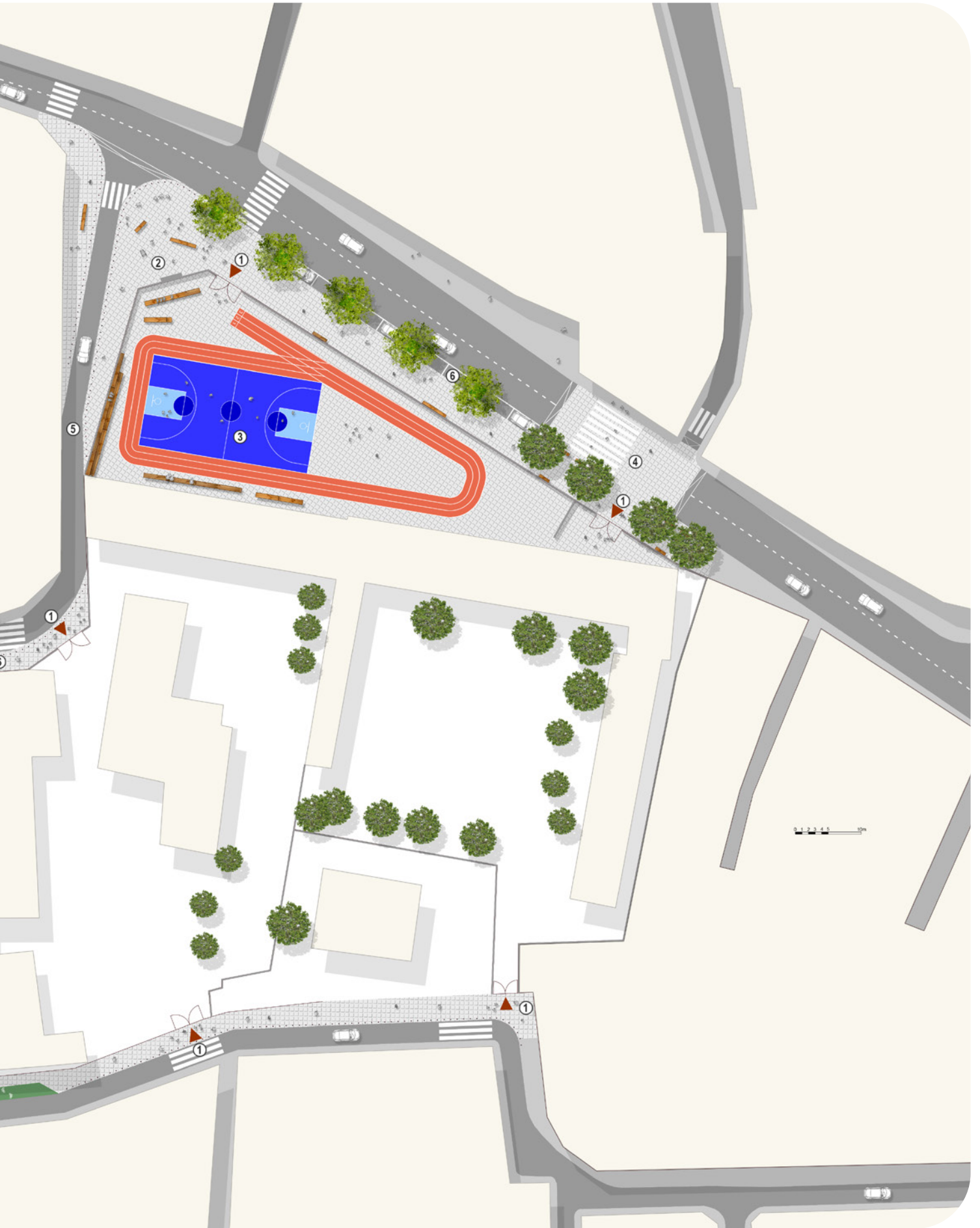


Ateliers d'analyse d'usages et problèmes du site.





Plan masse avec les changements proposés illustrés (Illustration: Sabah Zorgui)



SymbioCity aide les administrations locales à atteindre les objectifs de développement durable et à mettre en pratique les principes du Nouveau Programme pour les Villes. Nous aidons les villes à adopter une approche globale et visionnaire du développement urbain et à inclure les perspectives des populations vulnérables axées sur le genre.



 **SKL International**
AFFILIATED TO THE SWEDISH ASSOCIATION OF LOCAL AUTHORITIES AND REGIONS

 Swedish Association
of Local Authorities
and Regions

 السويد
Sverige

SymbioCity est basé sur les expériences de développement urbain des municipalités suédoises et sur les expériences de mise en œuvre de projets dans les pays en transition et en développement. Depuis 2010, avec l'aide financière de l'Agence suédoise de coopération internationale au développement (ASDI), l'Association Suédoise des Collectivités Locales et des Régions (SALAR) et SKL International ont utilisé la méthodologie SymbioCity pour promouvoir le développement urbain durable et contribuer à réduire la pauvreté urbaine dans différentes parties du monde.

Pour plus d'informations sur SymbioCity, appelez le +46 (0) 8 452 70 00 ou envoyez un e-mail à info@sklinternational.se.