

PARIS-BETHLEEM COOPERATION	VF
<i>Mission d'identification transport et mobilité</i> <i>Rapport de mission – Juin 2015</i>	Page 1/22

RAPPORT DE MISSION

BETHLEEM

22 au 25 juin 2015



Depuis 2010, Paris et Bethléem entretiennent des relations de coopération fructueuses dans le domaine de l'eau et de l'assainissement, à travers un appui institutionnel et technique à la Régie des Eaux et de l'Assainissement de l'agglomération de Bethléem.

Les Maires de Paris et de Bethléem souhaitent désormais enrichir ce partenariat d'un volet urbain axé sur la planification stratégique. Cette volonté commune de coopération a été réaffirmée en mai 2015 lors de la visite de Mme Anne HIDALGO à son homologue Mme Vera BABOUN.

Face aux enjeux de valorisation patrimoniale et touristique et à la congestion croissante du trafic, notamment au cœur du centre historique, la Municipalité de Bethléem a sollicité une expertise de la Ville de Paris sur la faisabilité d'une étude stratégique de planification de la mobilité sur son territoire.

Afin de cadrer l'appui parisien sur ce projet et d'explorer des pistes de co-financement, une mission d'identification s'est déroulée du 22 au 25 juin 2015 et était composée d'André-Marie BOURLON, directeur adjoint de l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR) et d'Elodie CUENCA, chef de projet coopération urbaine.

La mission tient à remercier Mme Vera BABOUN et ses équipes techniques pour leur accueil chaleureux et leur mobilisation, dont M. Issam JUHA, M. Ziad AL SAYEH et Mme Carmen J.GHATTAS, sans qui l'organisation et le bon déroulement de cette mission n'auraient pas été possibles.

PARIS-BETHLEEM COOPERATION	VF
<i>Mission d'identification transport et mobilité</i> <i>Rapport de mission – Juin 2015</i>	Page 2/22



SOMMAIRE :

I. SYNTHÈSE DES CONCLUSIONS ET PROCHAINES ÉTAPES	3
II. RAPPORT DE MISSION	4
A. DIAGNOSTIC INSTITUTIONNEL ET TECHNIQUE :	4
1. Une organisation institutionnelle et urbaine marquée par l'occupation israélienne : 4	
2. Une congestion et un encombrement de l'espace public qui freinent le développement touristique :	6
3. Une absence de planification stratégique qui contraint l'amélioration de la mobilité :	9
4. Un secteur touristique pilier de l'économie mais fragilisé par le contexte politique local :	10
5. Projets en cours et études récentes :	12
B. PRINCIPAUX ENJEUX IDENTIFIÉS EN TERMES DE DÉPLACEMENTS :	15
1. A court terme :	15
2. A moyen et long terme :	18
C. PERSPECTIVES POUR UN SCHEMA DIRECTEUR TRANSPORT ET MOBILITE :	18
1. Phase 1 : Diagnostic et prospective (8 mois) :	18
2. Phase 2 : Développement d'une stratégie globale de mobilité (6 mois) :	19
3. Phase 3 : Plan d'actions et renforcement institutionnel (4 mois) :	20
D. ANNEXES :	21
1. Annexe 1 : "Programme de la mission"	21
2. Annexe 2 : Organigramme de la Municipalité"	22

PARIS-BETHLEEM COOPERATION	VF
Mission d'identification transport et mobilité Rapport de mission – Juin 2015	Page 3/22



I. SYNTHESE DES CONCLUSIONS ET PROCHAINES ETAPES

Elue en octobre 2012, la Maire de Bethléem a fait du développement économique, l'une de ses priorités politiques et souhaite pour ce faire s'appuyer sur les potentialités touristiques de la Ville.

Ces dernières années, l'absence d'encadrement de la croissance urbaine s'est traduite par un bâti dense et élevé, sans réflexion sur le dimensionnement des voies de desserte. La combinaison d'une forte dynamique de motorisation avec un réseau viaire mal structuré et en mauvais état, génère ainsi une congestion croissante du trafic.

Confrontée parallèlement à un déficit de transport public, la ville et les municipalités attenantes se caractérisent par une accessibilité et une facilité des déplacements de plus en plus restreintes. L'accès au territoire reste également fortement contraint par la présence de check-points et du mur de séparation.

La fluidité des déplacements est d'autant plus limitée au sein des rues étroites de la vieille ville, dont une partie a été classée par l'UNESCO en 2012 et où converge pourtant les principales voies de liaison de l'agglomération. La circulation y est continue et omniprésente et l'encombrement de l'espace public est aggravé par un stationnement anarchique.

L'accessibilité de plus en plus restreinte du territoire freine ainsi le potentiel de développement économique de la ville. La congestion du centre historique et des abords de l'église de la Nativité a un impact négatif sur la mise en valeur et la protection du patrimoine local et contrait la dynamisation du tissu commercial et l'animation à destination des touristes.

La planification du territoire et des mobilités apparaît aujourd'hui quasi inexistante. Ce constat partagé par tous (acteurs institutionnels, économiques et habitants), démontre la **pertinence de l'élaboration d'un schéma directeur « Transport et Mobilité », qui devra être pensé dans un objectif de développement économique et à l'échelle de l'agglomération.**

Il s'agira de doter l'agglomération de Bethléem des documents de planification indispensables à l'amélioration de l'accessibilité de son territoire ainsi qu'à la satisfaction des besoins de mobilité exprimés par la population.

Plus spécifiquement, le projet aura pour objectif de :

- Quantifier et caractériser les lieux et conditions de déplacements de l'agglomération ;
- Promouvoir une mobilité urbaine durable en réduisant la dépendance à la voiture individuelle, en encourageant le développement et l'usage des transports en commun et en offrant un espace public de qualité et sécurisé pour les cheminements piétonniers ;
- Satisfaire la demande de transport dans les meilleures conditions économiques, environnementales et sociales ;

PARIS-BETHLEEM COOPERATION	VF
<i>Mission d'identification transport et mobilité</i> <i>Rapport de mission – Juin 2015</i>	Page 4/22

- Permettre une organisation urbaine efficiente et favoriser le potentiel de développement économique, en mettant notamment en cohérence les services de mobilité et l'offre de tourisme ;
- Préserver la santé publique et la qualité de vie des populations en réduisant les émissions polluantes ;
- Renforcer la coopération intercommunale.

Dans un premier temps, la prochaine étape de la coopération sera consacrée à l'**identification de bailleurs de fonds pour financer le coût de l'étude, estimé à 350 k€**. En lien avec le dispositif FICOL lancé par l'AFD en 2015 et à destination des projets de coopération décentralisée, une fiche projet sera soumise à l'AFD avant la date limite du 31 septembre. Le cas échéant, d'autres alternatives devront être identifiées par la Ville de Paris et la Municipalité de Bethléem.

Une fois le financement sécurisé, la maîtrise d'ouvrage de l'étude sera assurée par la Municipalité de Bethléem avec une assistance technique parisienne et un comité de pilotage intégrant l'ensemble des partenaires institutionnels à l'échelle de l'agglomération.

La Ville de Paris accompagnera ainsi la Municipalité à chaque étape du projet, dont :

- La rédaction des termes de référence pour sélectionner sur appel d'offres un bureau d'études (composée d'une équipe mixte locale/internationale) chargé de la réalisation du schéma directeur ;
- L'élaboration du DAO et l'analyse des offres techniques et financières ;
- La validation des rendus de l'étude et leur appropriation par les services techniques ;
- L'animation du comité de pilotage pour aboutir à des orientations institutionnelles et techniques partagées par tous les acteurs ;
- La diffusion des résultats aux bailleurs de fonds et investisseurs de la zone pour garantir la concrétisation opérationnelle du schéma directeur.

II. RAPPORT DE MISSION

A. Diagnostic institutionnel et technique :

1. Une organisation institutionnelle et urbaine marquée par l'occupation israélienne :

Après des reports successifs des élections municipales, Vera BABOUN a été élue en octobre 2012 avec une fragile majorité politique et pour un mandat de 4 ans. Première femme à accéder à ce poste à Bethléem, elle a fait du développement économique, l'une de ses priorités politiques et souhaite pour ce faire s'appuyer sur les potentialités touristiques de la Ville.

La situation économique et financière des Territoires palestiniens reste précaire et fragilisée par les tensions politiques locales et régionales. Le taux de chômage local est estimé à 23 % et

PARIS-BETHLEEM COOPERATION	VF
<i>Mission d'identification transport et mobilité</i> <i>Rapport de mission – Juin 2015</i>	Page 5/22

peut atteindre 35 % chez les jeunes. La construction du mur de séparation et la volatilité des permis pour accéder à Jérusalem sont l'un des principaux freins à l'employabilité des habitants et à la circulation des marchandises. Les principaux secteurs se concentrent autour du tourisme et de l'agriculture, avec également la présence d'une petite industrie (électricité, garages, pièces détachées, etc.). La zone industrielle de Bethléem financée et sponsorisée par la France (via notamment l'AFD) est en cours de démarrage et pourrait faciliter à terme la croissance de petites industries manufacturières et artisanales.

En 2015, les limites communales ont été étendues au sud par l'absorption de conseils villageois. Cette fusion s'inscrit en lien avec la volonté du Ministère des collectivités locales (MoLG) de réduire progressivement le nombre des autorités locales à l'échelle des territoires, dans une optique d'efficacité et de mutualisation des services. La population s'élève à 35 000 personnes réparties désormais entre environ 75 % de confession musulmane et 15 % de confession chrétienne.

La municipalité s'inscrit administrativement au sein du gouvernorat de Bethléem, qui regroupe 200 000 habitants sur une même continuité bâtie, entre les 3 villes de Bethléem, Beit Jalal et Beit Sahour, 8 villages (dont Al Doha et Al Kader) et 3 camps de réfugiés (Ayda, Al Duheisha et Al Azza). Sur les 650 km² que comptent l'agglomération, 85 % se situent sous contrôle israélien (Zone C) et accueillent à la fois des colonies, des routes de transfert et des bases militaires. L'accès au territoire reste fortement contraint par la présence de check-points et du mur.

Malgré un consensus sur le potentiel économique et touristique de la ville, la gouvernance locale est marquée par le croisement d'intérêts parfois conflictuels entre politiciens, hommes d'affaires, congrégations religieuses et fondations de développement.

Tout comme sur le reste de la Palestine, de multiples bailleurs, ONG et fondations à financements et géographies variables interviennent à Bethléem. La BDF, *Bethléem Development Foundation*, fondée par Said T. Khoury en 2012, est particulièrement active au sein du gouvernorat. Cette fondation privée est sponsorisée par la CCC (Consolidated Contractors Company, l'un des leaders mondiaux du secteur de la construction basée à Athènes et dont S.T.Khoury fut l'un des fondateurs) et mobilise également ses ressources humaines et techniques.

La BDF joue dans une certaine mesure un rôle structurant à l'échelle du gouvernorat, en finançant études et réflexions prospectives, notamment en termes de planification. Une étude de cadrage lancée en 2012 leur a permis d'identifier 45 projets multi-sites et multithématiques allant des infrastructures aux déplacements, en passant par l'eau, l'éducation ou le développement économique et le tourisme. Avec un budget de 2 à 300k€, la BDF n'est pas un opérateur au sens propre, elle ne dispose que de financements dédiés aux études de faisabilité et pilote la recherche et la négociation de partenariats financiers, notamment avec des investisseurs privés, dont CCC, entraînant ainsi une certaine confusion des rôles. 5 à 10 % du coût des projets sont imputés pour financer les frais de gestion et de supervision opérés par

PARIS-BETHLEEM COOPERATION	VF
Mission d'identification transport et mobilité Rapport de mission – Juin 2015	Page 6/22

la BDF. La liste des projets de la BDF qui sont tous en cours d'étude ou de démarrage est détaillée à la section E. Sur les enjeux patrimoniaux, l'ONG CCHP, *Centre for Cultural Heritage Preservation*, est très active.

En l'absence d'une maîtrise d'ouvrage locale forte et de documents de planification opposables, on observe une substitution croissante du secteur privé à l'initiative publique.

La Municipalité de Bethléem

En Palestine, les municipalités constituent des collectivités territoriales de plein droit, avec une autonomie réelle dans la prise de décision, les budgets et la gestion du personnel. Au niveau central, le MoLG établit les nouvelles lois et règlements concernant les collectivités locales. A noter que les gouvernorats se trouvent sous le contrôle direct du Ministère de l'Intérieur et sont dirigés par des gouverneurs nommés par le Président de l'Autorité Palestinienne.

La Municipalité de Bethléem souffre d'un déficit de ressources humaines et financières. Sur 73 employés, 40 sont affectés aux activités d'entretien et d'embellissement et on dénombre seulement 9 ingénieurs (voir organigramme en Annexe 2).

Le budget de la ville s'établit à 23M NIS, sans inclure les projets financés par des bailleurs internationaux. Bien que la fiscalité locale soit d'ores et déjà développée, la majorité des investissements sont aujourd'hui couverts par les bailleurs. A la différence d'autres collectivités palestiniennes, la municipalité ne perçoit pas de recettes issues de la distribution ou de la gestion de l'eau et de l'électricité. En dehors des transferts (aléatoires) de l'Etat, les principaux postes de ressources sont les suivants : collecte des taxes foncières, ordures ménagères, permis de construire, taxes des entreprises et assimilées (licences commerciales, redevances des marchés, etc.). La raréfaction du foncier s'inscrit en lien avec la volonté de la Municipalité de dynamiser le secteur touristique et donc les activités commerciales et de mettre à niveau ses infrastructures et équipements (projets en cours de rénovation du marché central, gares intermodales, parking et auberge de jeunesse). A noter que les ressources liées aux permis d'exploitation liés à l'ouverture d'établissements hôteliers et de boutiques de souvenirs touristiques sont perçues directement par le Ministère du Tourisme. Ces établissements sont ensuite exemptés de taxes professionnelles.

2. Une congestion et un encombrement de l'espace public qui freinent le développement touristique :

PARIS-BETHLEEM COOPERATION	VF
<i>Mission d'identification transport et mobilité</i> <i>Rapport de mission – Juin 2015</i>	Page 7/22

D'un point de vue urbain, la Ville de Bethléem se caractérise par une zone bâtie continue, marquée par une topographie en collines et un foncier de plus en plus rare. Les célébrations du millénaire ont été l'occasion de rénovations d'envergure de la vieille ville et de ses abords. La qualité des réalisations apparaît très inégale, notamment dans le choix des matériaux et des revêtements de façades. La réhabilitation réussie du Musée El Bad (financée par la France) reste une initiative isolée. En 2012, l'Eglise de la Nativité et ses abords immédiats (dont la place de la Mangeoire où sont situés la mosquée Omar et la municipalité) et la rue Star ont été inscrites au patrimoine mondial de l'Unesco. Une classification spécifique vient d'être adoptée pour encadrer la réalisation de travaux et inventorier les bâtiments sur ce secteur. Les actions structurantes sur le bâti sont complexes en raison de la dispersion des propriétaires et de l'absence de fonds pour des réhabilitations lourdes. Aujourd'hui, la plupart des logements de la vieille ville sont en location et peu entretenus. Face à une pression touristique croissante, les enjeux de mise en valeur et de protection du patrimoine se complexifient.



Vue de Bethléem depuis l'arrière de l'Eglise de la Nativité

Ces dernières années, l'absence d'encadrement du développement urbain s'est traduite par un bâti dense et élevé, sans réflexion sur le dimensionnement des voies de desserte. Parallèlement, le taux d'équipement en voiture individuelle s'est accru et est estimé à environ 2 voitures par ménage. La combinaison d'un réseau viaire mal structuré et en mauvais état avec une forte dynamique de motorisation génère ainsi une congestion croissante du trafic. Le faible respect des règles de circulation ne fait que renforcer cette congestion. Selon la municipalité, les accidents seraient plus fréquents à l'extérieur de la ville, 926 ont été enregistrés en 2012 au sein du gouvernorat.

La facilité des déplacements est d'autant plus limitée au sein des rues étroites de la vieille ville, où converge les principales voies de liaison de l'agglomération. La circulation y est continue et

PARIS-BETHLEEM COOPERATION	VF
<i>Mission d'identification transport et mobilité</i> <i>Rapport de mission – Juin 2015</i>	Page 8/22

omniprésente et l'encombrement de l'espace public est aggravé par un stationnement anarchique.

Le contrôle du stationnement sur l'espace public apparaît comme un enjeu de premier plan. On observe à la fois un non-respect de la signalisation au sol du stationnement interdit, un faible respect du stationnement payant¹ sur voirie et un certain laisser-faire en termes de verbalisation. Une réflexion globale et articulée autour des besoins des résidents, des pendulaires et des touristes apparaît indispensable.



Illustrations de stationnement anarchique

L'alternative à la voiture individuelle reste limitée et peu fiable. Le réseau de transport public, articulé autour de bus/minibus et taxis individuels et collectifs, se caractérise par un parc vétuste et une organisation artisanale, avec une faible régulation du Ministère des transports. L'offre de service est peu satisfaisante tant en termes de qualité et de régularité que de couverture du territoire.

¹ En 2015, un projet pilote initié par le privé a été lancé sur certains tronçons de la voirie au cœur de la vieille ville et basé sur un horodateur.

PARIS-BETHLEEM COOPERATION	VF
<i>Mission d'identification transport et mobilité</i> <i>Rapport de mission – Juin 2015</i>	Page 9/22

Un pôle intermodal (« central station ») a été aménagé par la Municipalité à proximité de la vieille ville et compartimenté sur plusieurs niveaux taxis, bus touristiques et bus/minibus, en plus d'un espace réservé au garage des véhicules municipaux. Cette station est gérée par une entreprise privée dans le cadre d'une concession d'exploitation, qui arrivera à échéance en 2018 et qui comprend également la gestion d'espaces commerciaux (supermarché, commerces et restaurants).



Vue de la « central station »

La construction de nouvelles stations (de taxis notamment) et de parcs de stationnement est également à l'étude.

En termes de gestion, la municipalité est responsable de la voirie sur son périmètre (planification, maintenance, signalisation et travaux) et fonctionne avec un service technique aux ressources humaines et financières insuffisantes. Néanmoins, les prises de décision se font au niveau intercommunal à travers un « comité de trafic local » présidé par le Gouverneur et composé de représentants du Ministère des transports, de la police, de chaque collectivité et de syndicats, dont celui des taxis. Le comité se réunit une fois par mois et valide l'ensemble des propositions relatives à l'organisation et à la régulation du trafic ainsi que les projets de voirie ou de stationnement.

3. Une absence de planification stratégique qui contraint l'amélioration de la mobilité :

En réponse à une spéculation croissante, le conseil municipal a adopté en mai 2015 un nouveau plan local d'urbanisme, à horizon 2030. Ce document, équivalent d'un droit des sols, permettra, s'il est appliqué avec vigilance, d'encadrer à minima la constructibilité des dernières parcelles et la mutabilité du bâti existant. Globalement, 3 zones ont été définies :

- Zone résidentielle autour de la vieille ville : pas de dépassement de construction
- Zone résidentielle B : dépassement autorisé jusqu'à 4 étages
- Zone résidentielle A : " jusqu'à 2 étages

Néanmoins, la réflexion prospective sur l'évolution socio-économique du territoire et de ses formes urbaines reste à mener.

PARIS-BETHLEEM COOPERATION	VF
<i>Mission d'identification transport et mobilité</i> <i>Rapport de mission – Juin 2015</i>	Page 10/22

En l'absence de planification, les arbitrages du comité de trafic local se font au coup par coup et ne s'inscrivent pas dans une approche intégrée en termes de développement urbain et économique, de valorisation et de protection du patrimoine. Le besoin d'un schéma directeur transport et mobilité articulé à la fois à l'échelle du centre historique et à celle de l'agglomération est partagé par tous les acteurs et sa réalisation viendra renforcer une coopération intercommunale aujourd'hui embryonnaire.

4. Un secteur touristique pilier de l'économie mais fragilisé par le contexte politique local :

Alors que les célébrations du millénaire avaient été l'occasion d'investissements massifs pour mettre à niveau et embellir la ville, le déclenchement de la seconde intifada en septembre 2000, combiné à la construction du mur de séparation qui s'en est suivi, ont entraîné une chute radicale du tourisme, aggravé par l'absence d'obtention de « permis de déplacements » des guides touristiques locaux. Les chiffres s'améliorent progressivement depuis 2008 (2 millions de visiteurs recensés en 2014 sur 3.3 millions de touristes en Palestine), mais environ 1/3 seulement de ces visiteurs passent plus d'une nuit sur place. Le taux d'occupation des hôtels (32 sont recensés) s'établit autour de 60% avec des prix faibles comparés notamment aux tarifs pratiqués à Jérusalem : le tarif moyen d'une chambre double en demi-pension est de 18€/nuitée et le prix moyen d'un repas (buffet) est de 6\$ par personne. Pour les années à venir, une hausse des visiteurs est anticipée notamment des arabes israéliens et des touristes régionaux (Egypte, Jordanie, etc.).

Coté gouvernance, la régulation et la planification du secteur relève principalement du Ministère, dont le siège est installé à Bethléem. Au sein de la municipalité, la compétence « tourisme » apparaît éclatée et se répartit entre un « comité » mixant tourisme, jeunesse, diaspora, sports et relations publiques et le département de l'ingénierie qui abrite un « pôle patrimoine et culture ». Aucun personnel n'est spécifiquement affecté à la question de l'attractivité touristique. Il convient également de mentionner le rôle joué par les différentes congrégations religieuses présentes sur le territoire, à l'image de l'Eglise de la Nativité gérée conjointement par l'église catholique, l'église grecque orthodoxe et l'église apostolique arménienne. D'autres acteurs de type ONG ou fondation sont également impliqués dans la mise en œuvre de projets, dont la BDF qui a en charge l'organisation des célébrations de Noël.

En dépit d'intérêts convergents, les relations entre ces différents acteurs locaux ne sont pas toujours apaisées et contribuent à une forme d'inertie du secteur. On observe également une certaine duplication des initiatives sans concertation préalable, qu'illustre notamment la présence de 2 points d'information des visiteurs sur la place de la Mangeoire, l'un géré par le ministère du tourisme et le second par les franciscains.

Un schéma directeur touristique à l'échelle du gouvernorat est en préparation sous financement de l'USAID et avec le soutien du Quartet. Les 15 et 16 juin 2015, la conférence internationale sur le tourisme religieux à Bethléem, organisée à l'initiative de Tony Blair

PARIS-BETHLEEM COOPERATION	VF
<i>Mission d'identification transport et mobilité</i> <i>Rapport de mission – Juin 2015</i>	Page 11/22

(représentant du Quartet) s'inscrit dans cette volonté d'impulser la dynamisation du secteur et la coordination des initiatives au bénéfice du territoire et de ses habitants.

L'accessibilité de plus en plus restreinte du territoire limite ainsi le potentiel de développement économique de la ville. La congestion du centre historique et des abords de l'église de la Nativité ont un impact négatif sur la mise en valeur et la protection du patrimoine local et contraignent la dynamisation du tissu commercial et l'animation à destination des touristes.



Encombrement de la vieille ville

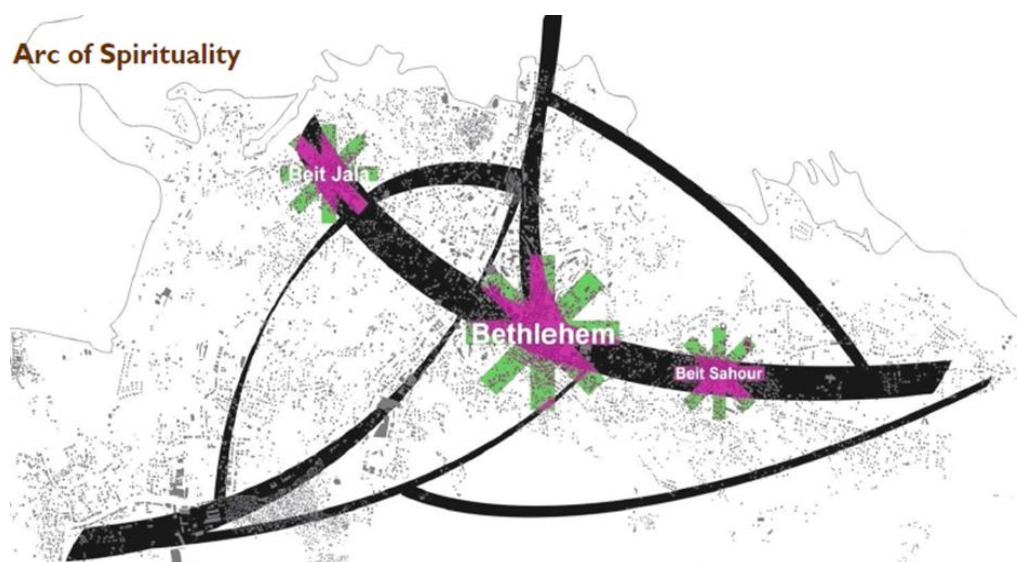
Bethléem est aujourd'hui confrontée à un enjeu de diversification de son offre touristique. La ville est dépendante d'un tourisme de pèlerinage, qui se caractérise par des séjours courts (souvent ½ journée et sans nuitée) et qui génère au final plus de pression sur les services urbains que de retombées économiques pour le territoire.

L'aménagement d'un environnement urbain apaisé constitue l'un des principaux facteurs de réussite de cette diversification vers une offre de loisirs et d'artisanat élargie. Le déploiement de nouveaux produits basés sur la promotion de l'artisanat local ou la création de circuits piétonniers culturels et patrimoniaux devra passer par une réorganisation de la circulation et du stationnement et un meilleur partage de l'espace public, surtout au cœur du centre historique.

PARIS-BETHLEEM COOPERATION	VF
Mission d'identification transport et mobilité Rapport de mission – Juin 2015	Page 12/22

5. Projets en cours et études récentes :

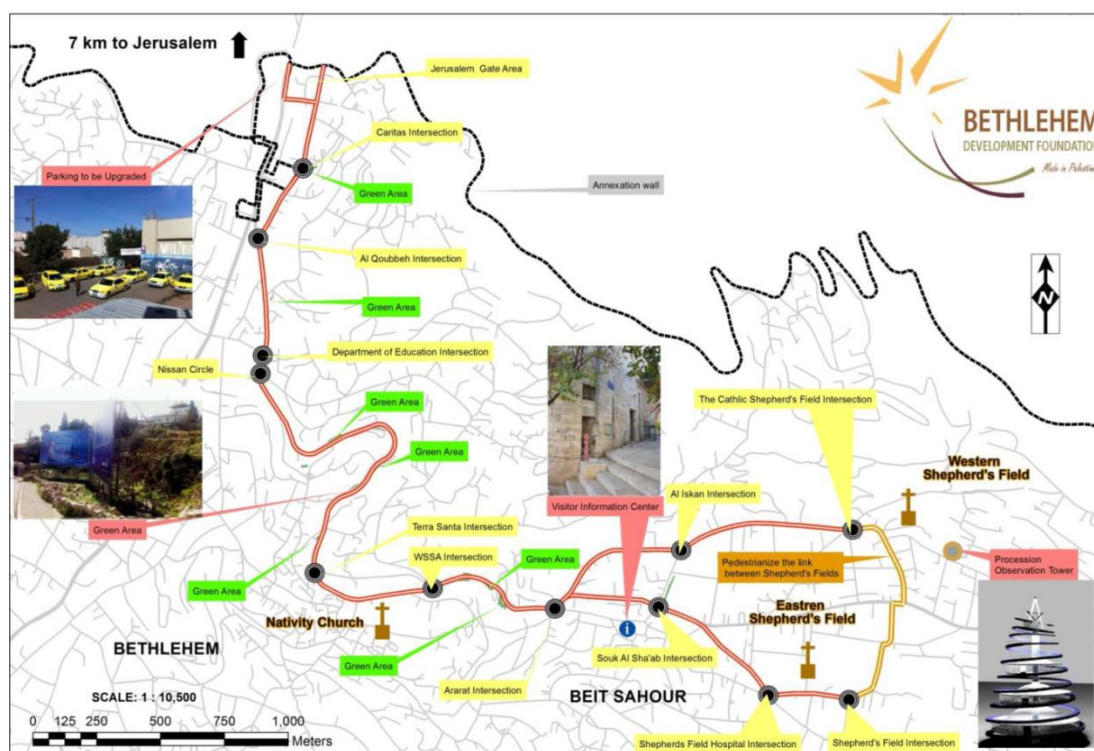
De nombreux projets initiés par la BDF sont à l'étude ou en cours de démarrage et s'inscrivent dans son ambition de revitaliser le gouvernorat en s'appuyant sur le potentiel spirituel et touristique des différents lieux saints.



Concept spatialisé de « l'arc spirituel » développé par la BDF et qui se décline à l'échelle du développement économique, des transports, du patrimoine, des espaces publics.

Les projets les plus structurants sont les suivants :

- **Routes de procession de Jérusalem et Beit Sahour vers Bethléem (9M\$)**



Ce projet très ambitieux dans ses objectifs vise à améliorer les cheminements piétons et routiers vers les principaux sites religieux du territoire, afin d'attirer des touristes et de les inciter à allonger leur durée de séjour et leurs dépenses. Actuellement au stade de la faisabilité, le projet prévoit entre autres :

- Réaménagement de l'entrée Nord de Bethléem (au niveau du principal Check point)
- Végétalisation des espaces
- Amélioration des chaussées et aménagements des principaux carrefours
- Réhabilitation de bâtiments à fort intérêt patrimonial en centre d'information touristique (Dar Ishaq – Awwad à Bethléem a priori) et en auberge de jeunesse
- Construction d'une tour d'observation à la fin de la route de la procession à Beit Sahour

Il a été soumis mais non retenu dans le cadre de l'initiative UPFI, piloté par l'UE, l'AFD, la BEI et l'UpM.

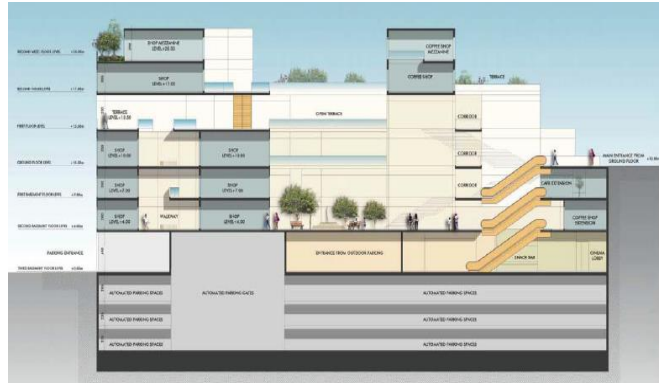
- **Réhabilitation et embellissement de la Place de la Mangeoire (2M\$)**

Voir plus bas

- **Parking de la Place de la Mangeoire/centre-ville (17M\$)**

PARIS-BETHLEEM COOPERATION	VF
Mission d'identification transport et mobilité Rapport de mission – Juin 2015	Page 14/22

Il s'agit de réaménager le parking de surface (propriété de l'église arménienne) situé à proximité de l'Eglise de la Nativité en un complexe multi-activités de 10 étages dont 7 dédiés à des activités commerciales et récréatives et 3 en sous-sol à 327 places de parking. Les négociations sont en cours avec CCC qui serait le principal investisseur pour un démarrage du projet en avril 2017 et une concession (conception, construction et exploitation) de 20 ans, avant rétrocession à l'église arménienne.



- **Réhabilitation de la rue historique Star (6M\$)**
- **Eclairage solaire des rues Manger et Sheperds (0.5M\$)**
- **Gestion des déchets**
- **Tunnels et routes de contournement**

Plusieurs scénarios sont à l'étude dont l'alternative entre (i) un tunnel à double sens connectant le Nord et le Sud de Bethléem d'une longueur de plus de 800 mètres et d'un coût de 50M\$ et (ii) un passage souterrain de l'Eglise de la Nativité vers le parking arménien d'un coût de 4M\$. La mise ne œuvre de telles infrastructures restent hypothétiques en raison des autorisations nécessaires pour creuser et à l'acheminement des engins sur les lieux de travaux. La question des vestiges historiques situés sous la place de la Mangeoire pose également question.

- **Etudes transport**

En appui aux projets de procession road, du parking arménien ou encore de tunnels, la BDF prévoit de lancer une étude transport pour dimensionner les projets de tunnels, de routes de contournement ou de réaménagements de carrefours. Il a été convenu d'une coordination avec le projet de schéma directeur transport.

A noter également, l'inauguration récente du « **convention center** », financé par un don de la Russie, et qui regroupe des espaces commerciaux et de conférences, ainsi que des aménités sportives et un centre musical, qui sera directement géré par l'AP.

PARIS-BETHLEEM COOPERATION	VF
Mission d'identification transport et mobilité Rapport de mission – Juin 2015	Page 15/22

B. Principaux enjeux identifiés en termes de déplacements :

La question des déplacements à Bethléem se pose à deux échelles, spatiales et temporelles.

→ A une échelle large, celle du gouvernorat, les enjeux concernent :

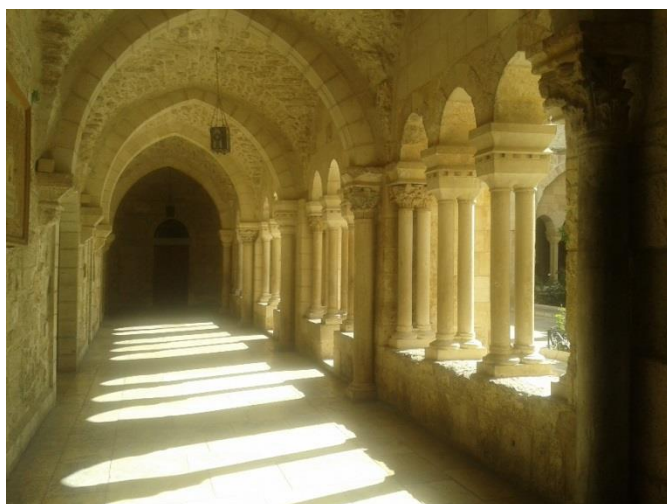
- A la fois l'amélioration du réseau routier, et en particulier la réalisation d'une rocade continue et capacitaire nécessaire pour désengorger le centre-ville de la circulation automobile ;
- Mais aussi en parallèle, la mise en place d'une offre de transport public crédible et compétitive.

Compte-tenu de l'importance des investissements à réaliser, ces actions ne peuvent être envisagées que sur le moyen ou le long terme.

→ A une échelle plus petite, celui du centre historique et de ses abords, les enjeux de mobilité, de développement économique et de mise en valeur du patrimoine se croisent. Des réponses pourraient être données à travers des mesures de gestion ne nécessitant pas des investissements lourds : les actions peuvent donc être menées sur le court terme.

1. A court terme :

Seules des parties limitées de la vieille ville de Bethléem sont inscrites au patrimoine mondial de l'Unesco : l'Eglise de la Nativité et ses abords immédiats, et la rue Star. C'est pourtant l'ensemble de la ville ancienne qui présente un véritable intérêt patrimonial insuffisamment mis en valeur, et à travers cela un important potentiel de développement économique.



Plusieurs paramètres contribuent à freiner ce développement, dont en particulier la brièveté des séjours dans la ville (souvent moins d'une journée).

Mais un autre frein important et sur lequel il est primordial d'agir est l'encombrement du centre-ville par la circulation et le stationnement anarchique. Ceux-ci combinés à une grande

étroitesse des espaces publics dissuade fortement les déambulations des touristes, limitant de ce fait les potentialités de développement commercial.



Notamment le tronçon de voie qui sépare Manger Place de la Star Street est particulièrement étroit et encombré, l'espace pour la circulation des piétons est insuffisant. Ceci combiné à une circulation importante sur la rue Star dissuade les touristes de se rendre dans cette rue qui est devenue un désert commercial malgré la réhabilitation du bâti à l'occasion des célébrations de l'an 2000.

Une nouvelle organisation de la circulation et du stationnement dans le centre-ville apparaît donc indispensable et elle pourrait s'appuyer sur une piétonisation de l'itinéraire Eglise de la Nativité, Manger Square, Star Street.



Celle-ci devrait s'accompagner d'une requalification des espaces publics incluant un verdissement de ceux-ci, ce qui serait très favorable à une limitation des îlots de chaleur.

Diversifier l'offre touristique :

PARIS-BETHLEEM COOPERATION	VF
Mission d'identification transport et mobilité Rapport de mission – Juin 2015	Page 17/22

L'étude réalisée par le Quartet en 2014 permet d'identifier les différentes catégories de touristes aujourd'hui présentes à Bethléem :

- Les pèlerins, eux-mêmes divisés en groupes avec peu de moyens, et groupes avec beaucoup de moyens (Europe de l'Ouest et Amérique du Nord) ;
- Les touristes attirés par la culture et le patrimoine.

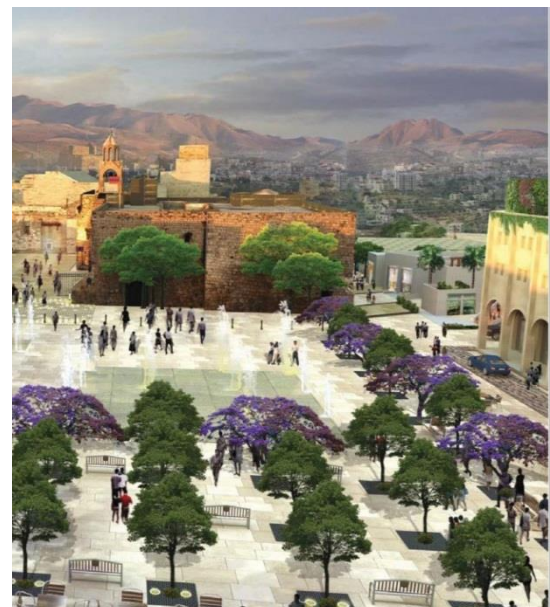
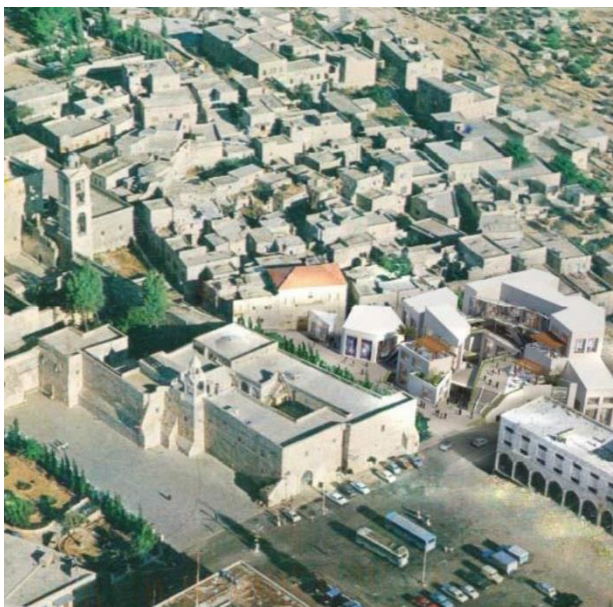
A partir de cette typologie des groupes de touristes, différents objectifs sont affichés :

- Un allongement de la durée des séjours ;
- Une offre diversifiée de produits touristiques s'appuyant à la fois sur un plus grand nombre de lieux à visiter et sur de nouvelles activités : gastronomie, artisanal local, olive (artisanat de bois et huile), vie nocturne...

Les différents produits s'appuient sur des itinéraires piétons diversifiés, qui renforcent la nécessité décrite ci-dessus d'une réorganisation de la circulation et du stationnement dans le centre historique.

S'appuyer sur des projets privés pour encadrer un processus de revitalisation :

Le projet Manger Square Village proposé par la Bethlehem Development Foundation propose un programme diversifié de commerces, de culture (cinémas) et de parking. Ce projet situé sur l'emplacement d'un parking de surface appartenant à l'église arménienne, à proximité de Manger Square, propose de financer une requalification de cette place incluant une densification de sa végétalisation. L'offre nouvelle de stationnement permettrait de diminuer la pression sur le stationnement de surface et le partenariat privé-public au travers du financement de la requalification de Manger Square par le projet permettrait celle-ci sans avoir recours aux financements publics.



Appuyer la revitalisation de la ville à travers le tourisme sur un benchmarking :

PARIS-BETHLEEM COOPERATION	VF
<i>Mission d'identification transport et mobilité</i> <i>Rapport de mission – Juin 2015</i>	Page 18/22



Il serait très intéressant de conforter les réflexions sur les liens politique de mobilité, aménagement des espaces publics, développement économique à travers le tourisme sur un benchmark de villes d'Afrique du Nord, du Proche et du Moyen-Orient présentant des caractéristiques similaires pour identifier les problématiques et les solutions mises en œuvre qu'on peut y observer.

2. A moyen et long terme :

Concernant l'évolution à plus long terme de la Ville, il paraît nécessaire de mener une réflexion à l'échelle du gouvernorat. Cette réflexion devra recenser les développements futurs envisagés en articulant une vision de type schéma directeur urbain avec un schéma directeur transport et mobilité prospectif intégrant une forte dimension transport public.

Cette vision devra intégrer une évolution des pratiques urbaines et des comportements (mode de transport, stationnement, développement du vélo...). Elle devra articuler les développements touristiques (lieux, activités, itinéraires) avec le maintien de la vie locale telle qu'elle existe aujourd'hui (logement pour les plus modestes, commerces de proximité...).

C. Perspectives pour un Schéma Directeur Transport et mobilité :

La planification du territoire et des mobilités est aujourd'hui quasi inexistante. Ce constat partagé par tous (acteurs institutionnels, économiques et habitants), démontre la pertinence de l'élaboration d'un schéma directeur « Transport et Mobilité », qui devra être pensé dans un objectif de développement économique.

Le projet pourrait s'articuler autour de 3 phases :

1. Phase 1 : Diagnostic et prospective (8 mois) :

1.1. Collecte de données :

Un travail extensif de collecte de données sera organisé sur la base des études et statistiques existantes² et complété par un travail de recherche d'informations et de terrain sous la forme d'enquêtes mobilité et de mesures des flux. Il s'agira à la fois :

- d'intégrer des données socio-économiques (population, emploi, motorisation), géographiques et urbanistiques (plans d'aménagement, projets liés à la circulation, au transport et à l'urbanisme) et institutionnelles (organisation et réglementation des déplacements) ;

² A ce jour, peu de données apparaissent disponibles. A l'occasion des célébrations du Millénaire, une étude de management du trafic a été réalisée par le bureau d'études Sogelerg et un rapport final datant de 1998 est disponible.

PARIS-BETHLEEM COOPERATION	VF
<i>Mission d'identification transport et mobilité</i> <i>Rapport de mission – Juin 2015</i>	Page 19/22

- et de caractériser l'offre (voirie, carrefours, ouvrages d'art, réseau piétonnier, parkings, transport collectif, taxis) et la demande de déplacements (comptages, enquêtes ménages et matrices origine/destination).

1.2. Analyse :

L'analyse des données collectées permettra de définir d'une part, le niveau d'accessibilité (voirie, transport en commun, modes doux), la fonctionnalité et la qualité de service au sein du territoire et d'autre part, le cadre réglementaire et économique des déplacements. Les résultats seront articulés autour de :

- L'organisation institutionnelle et les compétences techniques des services municipaux ;
- La caractérisation des infrastructures et des services de transport ;
- L'élaboration d'un modèle de transport (modélisation de l'offre et de la demande) ;
- L'analyse de la mobilité actuelle de la population et les principales tendances futures ;
- L'identification des principaux dysfonctionnements d'un point de vue réglementaire, fonctionnel, de capacité, de temps et de prix de voyage ;
- Une réflexion prospective sur l'évolution urbaine et le développement économique du territoire.

2. Phase 2 : Développement d'une stratégie globale de mobilité (6 mois) :

L'élaboration des propositions du schéma directeur sera faite en trois temps :

- A partir d'exemples de benchmarking et de la modélisation du système de transport et de la demande future réalisée en Phase 1, différents scénarios de mobilité seront proposés et associés à des horizons et des objectifs chiffrés ;
- Les différents scénarios seront évalués par le comité de pilotage ;
- Sur la base du scénario choisi, les propositions du schéma directeur seront établies et porteront sur :
 - Organisation institutionnelle et système tarifaire,
 - Le réseau de voirie (hiérarchisation, gestion de la circulation, signalisation),
 - Le système de transport public (bus, minibus, bus touristiques, taxis individuels et collectifs),
 - Stratégie de stationnement (libre et régulé sur voirie, privé et public hors voirie),
 - Un focus sur la mobilité piétonne et le partage de l'espace public,
 - Une réflexion sur la mobilité durable (électrique et en partage),
 - Logistique urbaine,
 - Qualité des services (accueil et information des voyageurs).

PARIS-BETHLEEM COOPERATION	VF
<i>Mission d'identification transport et mobilité</i> <i>Rapport de mission – Juin 2015</i>	Page 20/22

3. Phase 3 : Plan d'actions et renforcement institutionnel (4 mois) :

Afin d'accompagner et d'optimiser la mise en œuvre des propositions du schéma directeur, il sera proposé :

3.1 Feuille de route :

Ce document établira, d'une part, une liste des mesures prioritaires à mettre en œuvre et couvrant toutes les composantes de la stratégie mobilité et, d'autre part, une programmation des actions à court, moyen et long terme et le plan de financement associé.

Une attention particulière sera apportée au phasage géographique du schéma directeur avec à court terme une concentration des actions pour favoriser une vision coordonnée entre transport, développement économique et patrimoine sur le périmètre de la vieille ville. A moyen et long terme, il s'agira d'intégrer et de planifier les développements futurs, en articulant schéma directeur urbain et transport à l'échelle du gouvernorat.

3.2 Recommandations institutionnelles :

Des propositions seront faites pour faciliter d'un point de vue institutionnel la mise en œuvre des préconisations du schéma directeur. Il s'agira notamment de proposer les modalités d'instauration progressive d'un comité intégré/d'une autorité régulatrice, en charge de l'organisation de la mobilité sur le territoire.

3.3 Plan de formation des services techniques :

Une évaluation des besoins en formation des services municipaux et notamment ceux de la Mairie de Bethléem aura été conduite au démarrage de l'étude et aboutira à la proposition d'un plan de formation, dont un volet sera dédié à l'exploitation et à la mise à jour du modèle de transport.

A noter que l'AMO parisienne veillera à l'implication du personnel municipal à chaque phase de l'étude et à leur bonne appropriation des enjeux techniques.

3.4 Sensibilisation des populations et communication :

Des recommandations seront faites pour promouvoir une mobilité durable auprès notamment de la société civile et prendront la forme d'un plan de communication et de sensibilisation détaillant les outils, messages et public visés (habitants, touristes, commerçants, investisseurs, sphère politique et économique).

PARIS-BETHLEEM COOPERATION	VF
<i>Mission d'identification transport et mobilité</i> <i>Rapport de mission – Juin 2015</i>	Page 21/22



D. Annexes :

1. Annexe 1 : Programme de la mission

Monday, June 22nd, 2015

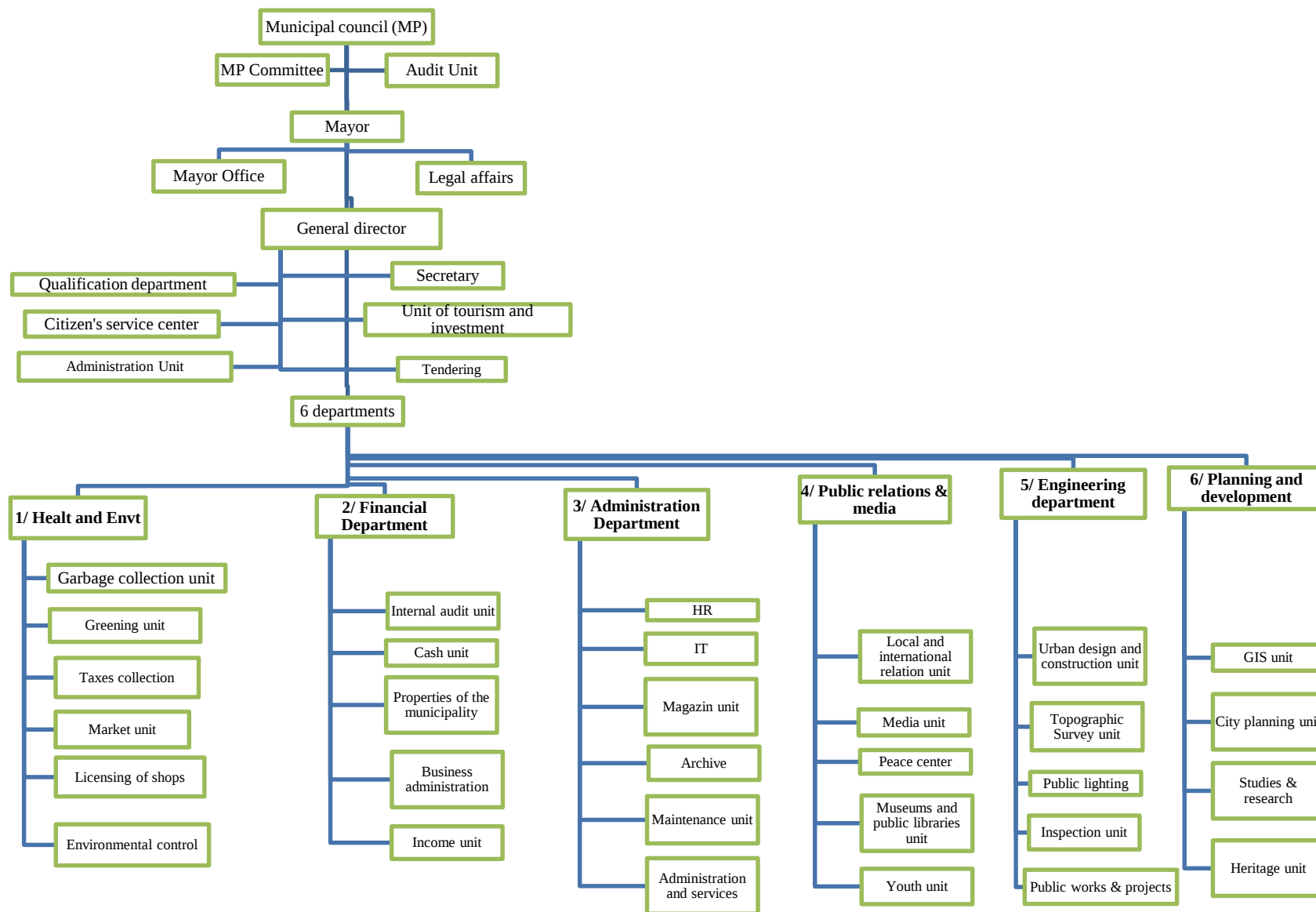
- 09:30 Meeting with Mayor of Bethlehem, Ms Vera Baboun at the Mayor's Office
with the presence of the technical team : Eng. Issam Juha, Mr. Anton Marcos, Eng. Judeh Moncos, Eng. Ziad Al Sayeh, Arch. Nathalie Morcos
- 12:00 Working session with technical team/Bethlehem Municipality
- 14:00 Tour Visit with Eng. Ziad Al Sayed to the Old City of Bethlehem
- 16:00 Meeting with Tim WILLIAMS from the Quartet
- 17:00 Meeting with the French Consulate and AFD

Tuesday, June 23rd, 2015

- 09:00 Technical Meeting with the Local Traffic Committee/*Bethlehem Governorate*
- 11:00 Evaluation session of current situation in the city with BM technical team/Bethlehem Municipality
- 14:00 Second tour Visit
- 16:00-18:00 Recommendations session with technical team
- 19:00 Meeting with Fadi KATTAN from the Ministry of Tourism

Wednesday, June 24th, 2015

- 09:00-12:00 Meeting with Bethlehem Development Foundation
- 15:00-18:00 Final working session to discuss outcomes and final recommendations



2. Annexe 2 : Organigramme de la Municipalité